



Årsredovisning
2011/2012





» DÅ TOG BUSSRESAN EN HEL DAG »

På 1940-talet när vi åkte buss från Lövånger till mormor och morfar i Umeå tog det nästan en hel dag! Nu går det fort och bekvämt på inte mycket mer än en timme. Det har verkligen hänt en del med både bussar och vägar sedan dess...

EVA, 73 ÅR

Nobinas affärsidé handlar om att förenkla vardagsresandet. Våra ambitioner är ännu högre: vi vill bidra till att öka rörligheten i hela samhället. Och vi vill att fler reser kollektivt – minst dubbelt så många som idag. Att resa tillsammans är både smart och hållbart. Detta har vi jobbat med i över hundra år.

INNEHÅLL

Kort om Nobina	4	Förvaltningsberättelse	54
Finansiell översikt	5	Räkenskaper	
Året som gick	6	Koncernens resultaträkning och rapport över koncernens totalresultat	59
VD-ord	8	Koncernens balansräkning	60
Marknad		Koncernens förändringar i eget kapital	61
Kollektivtrafik	10	Koncernens kassaflödesanalys	62
Regional trafik	14	Moderbolagets resultaträkning och rapport över moderbolagets totalresultat	63
Interregional trafik	18	Moderbolagets balansräkning	64
Nobina		Moderbolagets förändringar i eget kapital	65
Verksamheten	20	Moderbolagets kassaflödesanalys	66
Affärsområden	27	Noter	66
Ansvar – miljö och säkerhet	40	Revisionsberättelse	92
Bolagsstyrning		Branschtermer och nyckeltal	93
Bolagsstyrningsrapport	46	Adresser	94
Aktien	50	Årsstämma	94
Styrelse och koncernledning	52		

Personerna på helsidesbilderna har inte någon koppling till de personliga citaten.
Bilderna kommer från bildbyråer och personerna som har citerats heter egentligen något annat.

Om Nobina

Nobina fortsätter att försvara sin marknadsledande ställning på en skiftande marknad. Ambitionen är att med fortsatt lönsamhet stärka sin position i Norden och ta andelar i värdekedjan genom såväl förbättrat kunderbjudande som optimering av bussflotta och trafikplanering. Branschens mest engagerade medarbetare ska genom målstyrt och delegerat ledarskap vara drivande i förflyttningen.

AFFÄRSMODELL

Nobina har en väl fungerande affärsmodell som bygger på stabila intäkter genom långa kontrakt och relationer. Marknadslogiken och den valda modellen innebär att verksamheten bedrivs med låg risk. En gedigen kontraktspportfölj och stora anbudsvolymer ger stabilitet medan ett ökat antal kontrakt med inslag av incitament, och i vissa fall helt och hållet passagerarbaserad ersättning, som en följd av pågående avregleringar, ger förutsättningar till tillväxt och bättre marginaler.

Nobinas marknadsledande position i Norden innebär betydande fördelar i samband med upphandlingsförfaranden, kontraktshantering, fordonsdrift och trafikplanering.

Verksamheten är uppdelad i två affärsområden: Regional respektive Interregional trafik. Nobina är ett av de största kollektivtrafikföretagen i norra Europa med en bussflotta på cirka 3500 bussar och cirka 280 miljoner genomförda kundresor per år.

ÖVERGRIPANDE MÅL

Nobina ska fortsätta vara en starkt drivande aktör på marknaden för att öka det kollektiva resandet med buss i Norden, vidga trafikföretagens ansvar för kunderbjudandet samt förbättra möjligheten att stärka lönsamheten i kontrakten genom mer balanserade villkor mellan parterna.

STRATEGI – LÖNSAM TILLVÄXT

Stabil och lönsam tillväxt uppnås genom att vinna rätt kontrakt, snarare än flera marknadsandelar, samt att optimera bussflottan och den dagliga driften i befintliga kontrakt. Nobina fokuserar på att:

STRÄVA EFTER STOR TILLGÄNGLIG ANBUDSVOLYM FÖR ATT VINNA MER LÖNSAMMA KONTRAKT

- Nobina ska öka kvaliteten i anbudsarbetet och delta i ett stort antal upphandlingar, men bara där förutsättningarna för lönsamhet är goda.

UTVECKLA KUNDERBJUDANDET OCH TA EN STÖRRE DEL AV VÄRDEKEDJAN

- Inom såväl regional som interregional trafik ska Nobina stärka erbjudandet till kund genom kontinuerlig produktutveckling och ökat ansvar för att påverka resan och resandet.

I ALLA LED PRIORITERA OCH FÖRBÄTTRA LÖNSAMHET

- Nobina ska nå ökad effektivitet i såväl befintliga som nya kontrakt med stöd av koncerngemensamma arbetsprocesser.
- Optimera indexering, bränsleförbrukning och trafikplanering.

STÄNDIGT UTVECKLA LEDARSKAP OCH DELAKTIGHET BLAND MEDARBETARNA

- Prioritera rekrytering och träning av ledarskap för alla med personalledande arbete.
- Genom målstyrning och kontinuerlig återkoppling synliggöra och engagera alla medarbetare.

FORTSÄTTA ATT AKTIVT DRIVA STRUKTUROMVANDLINGEN

- Nobina ska tillvarata möjligheterna på marknaden och öka andelen incitamentsbaserad ersättning i trafikavtalen. Det innebär att utöka trafikföretagets åtagande genom större ansvar för utbud, tidtabell och försäljning samt ersättning för både trafikproduktion och antalet resande.
- Delta i marknadens konsolidering mot aktiva och kvalitetsinriktade aktörer.



Nobinas affärsidé
är att förenkla
kundens vardagsresor
och visionen är tydlig:

»**ALLA VILL
RESA MED OSS**»

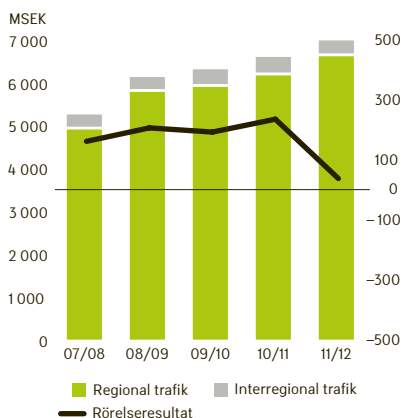
Finansiell översikt

Omsättningen ökade med **5,3 procent** till **7 050 MSEK** (6 697) och rörelseresultatet minskade till **37 MSEK** (232). Resultatminskningen innehåller engångseffekter i form av goodwillnedskrivning för Nobina Norge AS med **84 MSEK**, engångsbelastning av resultatet för regional busstrafik i Norge med **31 MSEK**, resultatföring av tidigare emissionskostnader på **49 MSEK**, kostnader

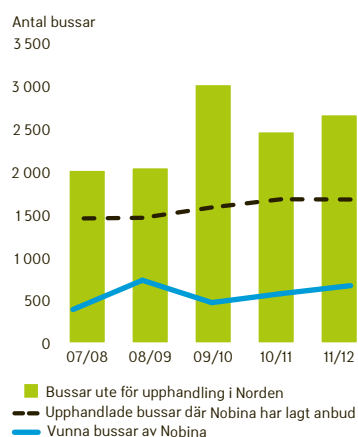
för hundraårsjubileet på **7 MSEK** samt extraordinära vinterkostnader i Finland på **8 MSEK**. Under året vann Nobina kontrakt för **650 bussar** (556). **263 bussar** (273) anskaffades till ett värde av **745 MSEK** (731) och finansierades genom finansiell leasing. Antal kontantfinansierade bussar var **133** (122) till ett värde av **53 MSEK** (151).

MSEK, om ej annat anges	Omsättning		Rörelseresultat	
	2011/2012	2010/2011	2011/2012	2010/2011
<i>Regional trafik</i>				
Sverige	4 905	4 459	295	242
Danmark	325	323	-33	-53
Norge	718	783	-128	21
Finland	775	756	12	7
<i>Interregional trafik</i>				
Swebus	370	430	-4	40
Totalt	7 050	6 697	37	232

OMSÄTTNING PER AFFÄRSOMRÅDE SAMT RÖRELSERESULTAT

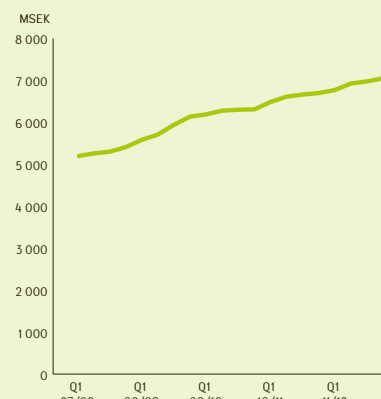


ANBUSSHISTORIK

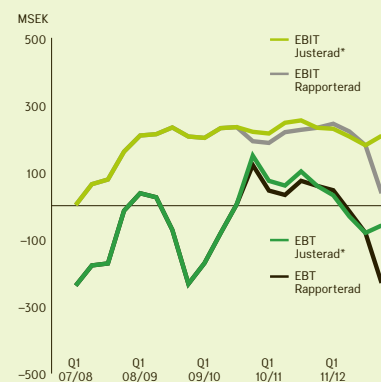
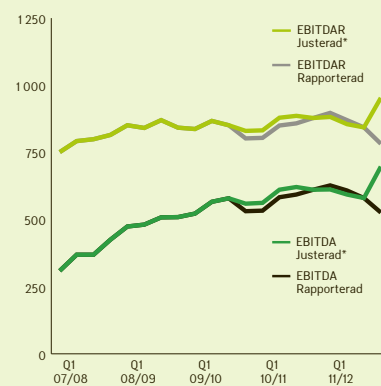


MSEK, om ej annat anges	07/08	08/09	09/10	10/11	11/12
Omsättning	5 406	6 134	6 308	6 697	7 050
Rörelseresultat	161	206	192	232	37
Resultat efter finansnetto	-16	-233	121	59	-230
Resultat efter skatt	-15	-239	121	59	-230
Kassaflöde	211	-59	-67	-91	-120
Likvida medel inkl. spärrade medel	529	558	472	335	260
Varav spärrade medel	74	141	141	110	153
Soliditet, %	5,8	Neg	2,8	3,4	Neg
Eget kapital	210	-117	137	178	-43
Antal bussar	3 376	3 505	3 553	3 618	3 437
Beräknade heltidstjänster	7 021	7 606	7 318	7 714	7 008
Omsättning/buss	1,60	1,75	1,78	1,85	2,05

OMSÄTTNING Rullande fyra kvartal



RESULTATUTVECKLING Rullande fyra kvartal



* Justerat för engångskostnader och icke återkommande kostnader

2011/2012

Året som gick

Det gångna året präglades framförallt av Nobinas hundraårsfirande och inträdet av den nya svenska kollektivtrafiklagen. Verksamhetsmässigt var det ett år med stora kontraktsomställningar, framförallt i Sverige. Totalt vann Nobina trafikkontrakt omfattande 650 bussar samtidigt som 517 egna bussar var exponerade i upphandlingar; en nettovinst om 133 nya bussar för helåret.

NOBINA OCH OMVÄRLDEN

HUNDRA ÅR SEDAN FÖRSTA RESAN

I år var det hundra år sedan Nobinas första bussresa. Med anledning av jubileet genomförde Nobina under sommaren en bussturné med besök i fem städer för att lyfta idéer och tankar om framtidens kollektivtrafik. Firandet avrundades med en heldag på Berns i Stockholm dit landets ledande experter på kollektivtrafik och samhällsutveckling hade bjudits in för att dela med sig av sina visioner om hur vi kommer att resa kollektivt i framtiden.

NY KOLLEKTIVTRAFIKLAG I SVERIGE

Nobinas 100-årsfirande blev också ett symboliskt avstamp inför den nya svenska kollektivtrafiklag som trädde i kraft i januari 2012, och som bland annat får till följd att regionala kollektivtrafikmyndigheter ersätter de tidigare trafikhuvudmännen. Det är svårt att bedöma fullt ut hur den nya svenska kollektivtrafiklagen kommer att påverka marknadsutvecklingen, men Nobina hoppas på en struktur som möjliggör trafiklösningar som utvecklas närmare kunden, utifrån lokala förutsättningar.

100 år

**BUSSEN.
JAGAD, MISSAD
OCH ÄLSKAD
I 100 ÅR.**

KARLSTAD

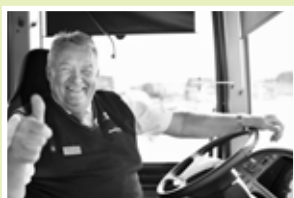
ÖREBRO

SÖDERTÄLJE

SKÖVDE

100-årsjubileet uppmärksammades på många olika sätt: bussturné, heldag på Berns, event, tävling, workshop, film, utställning med mera.

LUND



UTMÄRKELSER

SWEBUSFÖRARE BÄST I LANDET

Sveriges bästa bussförare är Swebusföraren Sabina Strömmare från Kil. Hon mottog guldmedaljen i tävlingen Bussförar-SM 2011. Antal deltagare i Bussförar-SM var i år rekordstort, totalt 407 stycken. I bedömningen ingår bland annat manöverprov, teoretiskt prov, halkkörning, katastrofövning och prov i ekonomisk körning. Bussförar-SM arrangeras årligen av Bussarbetsgivarna i samarbete med tidningarna Resforum och Trafikforum, trafikcenter i Kumla, VDL Bus & Coach och Trygg Hansa.



STORA TRAFIKSÄKERHETSPRISET TILL NOBINA

Nobina tilldelas priset för att ha uppnått 77 procent godkända bussar i den årliga kontrollbesiktningen jämfört med branschsnittet på 55 procent. Resultatet bygger på ett långsiktigt arbete med förebyggande underhåll och ökad kompetens i verkstäderna samt ett nära samarbete med Bilprovningen, som startade för fem år sedan.

REKORDHÖG KUNDNÖJDHET

Swebus betyg i årets kundnöjdhetsundersökning SKI, Svenskt kvalitetsindex steg från 69,6 till 71,0 vilket var det högsta betyget någonsin. Den höga tillgängligheten med en kundtjänst som nås dygnet runt är en av framgångsfaktorerna. Bussen är det transportmedel i SKI:s mätning av persontransporter som kunderna är allra nöjdast med, jämfört med tåget, flyget och taxin.

FÖRNYELSE

STARKARE MILJÖPROFILERING

Koncernens bussflotta genomgick kraftig förnyelse under året. De nya bussarna är anpassade för de respektive trafikavtalen och tillhör de miljövänligaste alternativen på marknaden. Nobina anskaffade genom finansiell leasing totalt omkring 798 MSEK i nya bussar för regionaltrafik. Bland annat köpte man in 56 lättviktsbussar till Helsingfors, 101 biogasbussar till de nya trafikavtalen i Skåne och Uppland samt 32 hybridbussar till Tromsø i norra Norge. Därmed fick Tromsø norra Europas största hybridflotta.

SPÄNNANDE KONTRAKT

Nobina vann flera nya kontrakt under året, totalt 650 bussar i ett flertal städer. Totalt upphandlades 2 383 bussar på marknaden och Nobina lämnade anbud för 1 514 bussar. Dessutom sålde Nobina in ytterligare 40 bussar i befintliga kontrakt. Flera av vinsterna var försvar av egen trafik, till exempel i Uppland och Helsingfors där Nobina fick utökat ansvar i samband med upphandlingarna. Ytterligare andra trafikområden handlades upp offentligt för första gången, såsom Tromsø. Flera av de nya kontrakten innehåller incitamentsbaserad ersättningsstruktur där kvalitetsparametrar, resandevolymer och kundnöjdhet styr de rörliga intäkterna.

77%

godkända bussar i den årliga kontrollbesiktningen jämfört med branschsnittet på 55 procent.

SWEBUS I TOPP BLAND HÅLLBARA VARUMÄRKEN

Swebus är det tredje bästa persontransportföretaget i Sverige på miljöarbete och socialt ansvarstagande. Det visar varumärkesundersökningen Sustainable Brands. Dessutom är Swebus det transportföretag som ökat flest placeringar på total-listan med alla deltagande varumärken.



Omställningens år

Med stor förnyelse i kontraktportföljen, en stark utveckling i framförallt vår största verksamhet Sverige och en alltmer avreglerad marknad gick det gångna året på många sätt i rätt riktning. Samtidigt mötte verksamheten i Norge och Swebus stora utmaningar vilket belastade årets resultat kraftigt. Nu blickar vi fram emot ett upphandlingsår då vi kontraktsmässigt har allt att vinna, och inget att förlora. Nobina ska fortsätta driva frågan om balanserad riskfördelning som gör det lönsamt att bedriva trafikverksamhet. Och vi ska fortsätta bidra till ett hållbart samhälle genom att förenkla människors möjlighet att resa tillsammans.

Det gångna året präglades framförallt av stora kontraktsumställningar i Sverige där Nobina har sin största verksamhet. Sammantaget avvecklades trafik omfattande cirka 600 bussar, medan 600 nya sattes i trafik på strategiskt viktiga platser i landet. Våra anbud på nya kontrakt för kommande år gav en nettovinst på 133 bussar. Omsättningen för koncernen ökade med 353 MSEK till 7 050 MSEK, men resultatet belastades kraftigt främst av den norska verksamheten som drogs med allvarliga operationella och finansiella brister. Även Swebus stod inför stora utmaningar. Utöver den svenska marknaden som utvecklas mycket väl, är det glädjande att både den danska och finska verksamheten gör bättre ifrån sig än föregående år. Den nordiska marknaden genomgår stora förändringar där gamla koncessionsavtal löper ut och avtalsvillkoren successivt förbättras. Mot bakgrund av detta ligger den långsiktiga planen för Nobina fast.

ETT ÅR AV TRAFIKSTARTER, KONTRAKTSVINSTER OCH EFFEKTIVITETSARBETE

I den svenska verksamheten ökade omsättningen med tio procent i samband med årets stora trafikstarter i bland annat Norrtälje, Uppland och Skåne. Dessutom gjordes flera viktiga kontraktsvinster, till exempel för Västrafik och Skånetrafiken, som träder i kraft först under innevarande år och bidrar till att sprida den geografiska mixen i portföljen. Organisationen klarade omställningarna mycket bra och levererar ett starkt resultat tack vare effektivare drift och lägre underhållskostnader denna vinter. Nästa år

väntas ingen egen trafik handlas upp varför de kommande upphandlingarna enbart medför möjligheter för Nobina.

Den danska verksamheten löper enligt plan med minskande förluster, bättre kvalitet och högre effektivitet trots ett förlusttyngt kontrakt, höjda dieselpriiser och negativ indexering. Organisationen börjar hitta sin form under ny ledning och hanteringen av bussflottan utvecklas väl. Efter långtgående diskussioner om införande av vägtullar i Köpenhamn har man nu beslutat att istället genomföra miljardinvesteringar i kollektivtrafiken under de närmaste åren, vilket vi ser fram emot.

Norge har dragits med försämrad effektivitet och styrning, delvis orsakat av kontraktsumställningen, men också på grund av bristande ledarskap från oss och lokalt. Problemen har varit både av finansiell och operationell karaktär. Bristande förmåga och avsaknad av enhetlig uppföljning är två orsaker till den svaga utvecklingen. Ett ledningsbyte har skett och vi tillsätter stora personella resurser för att få ordning på den norska delen med inriktning på ledarskap, effektivitet och ekonomistyrning. Vi behöver hitta rätt väg till snabba och bestående förändringar samt skapa en känsla av delaktighet och ansvarstagande i organisationen. Med det sagt vill jag ändå understryka att vi ser stor potential för den norska verksamheten. Allt fler städer öppnas upp för offentliga upphandlingar och under året vann Nobina två viktiga kontrakt i Tromsø och Oslo, båda med viss incitamentsbaserad ersättning i avtalen.

I Finland fungerar verksamheten allt bättre och resultatet förbättrades tack vare

ihärdigt effektivitetsarbete och satsningar på ledarskapsfrågor, samtidigt som underhållskostnaderna var fortsatt höga. De finska marknadsförhållandena är utmanande, men vi ser en ljusning i den strukturella situationen. Allt fler koncessionsavtal löper ut, framförallt i och omkring storstäderna, och Nobinas röst blir allt starkare gentemot uppdragsgivarna. I Helsingfors har uppdragsgivaren utlyst en miljöbonus där Nobina har goda förhoppningar om att tilldelas en andel tack vare den nya miljövänliga bussflottan.

Under året har Swebus sett en sviktande efterfrågan och arbetar intensivt med att behålla kunderna, öka flexibiliteten och bredda produktutbudet. Konkurrensen är hård från både flyg och tåg. Charterresandet satte rekord under 2011, bilförsäljningen ökade och flera nya lågprislinjer på kortare flygsträckor lanserades. SJ har mött den tuffare marknaden genom att sänka sin prisbild. Swebus fortsätter satsningen på flygtransfer och utvecklar erbjudandet inom beställningstrafik med utgångspunkt i det mycket starka varumärket.

FRAMTIDENS RESANDE

Under året firades hundraårsjubileet av den första kollektiva bussresan i Sverige, bland annat med en serie workshops som belyste framtidens resande. Med firandet ville vi sätta samhällets rörlighet i fokus; prata om helheten, visionerna och förutsättningarna. Det regionala vardagsresandet är till för både resenären och samhället. Det ligger en stor samhällsnytta i en förutsägbar kollektivtrafik som nyttjas av fler. Alltför många uppdrags-



» Nobina håller fast vid strategin att endast lämna anbud som har potential att visa lönsamhet.

givare handlar fortfarande blint upp trafik till lägsta pris och det saknas tydliga målbilder för det kollektiva resandet och samhällsplaneringen i stort. Offentliga aktörer vinner upphandlingar till underpriser som har varit omöjliga för oss att matcha givet den kvalitet vi ser att våra kunder efterfrågar. Men utvecklingen har blivit ohållbar och samtliga större internationella aktörer på marknaden har gått med förlust de senaste åren. Nobina håller fast vid strategin att endast lämna anbud som har potential att visa lönsamhet.

Det senaste exemplet var upphandlingen för länstrafiken i Kronoberg där Nobina valde att inte delta eftersom vi ansåg att avtalsvillkoren hade alltför stora brister framförallt vad gällde fördelningen av affärsrisken. Som en jämförelse kan man titta på andra stora utförare av offentliga uppdrag. Nobina är den fjärde största aktören av offentligt upphandlade uppdrag i Sverige, de tre största aktörerna är samtliga byggbolag. I byggbranschen ser villkoren helt annorlunda ut och det är en självklarhet att uppdragsgivaren ersätter utföraren vid kontraktsavvikelser orsakade av yttre omständigheter, till exempel vid snöröjning eller förändringar i förutsättningar.

Persontrafikbranschen talar om en fördubbling av marknadsandelen för det kollektiva resandet till år 2020. För att nå det målet behöver avtalen mellan uppdragsgivarna och

trafikföretagen utvecklas. Och visst är det så att villkoren successivt blir bättre, men det går alltför långsamt. Fler aktörer måste följa branschens rekommendationer om hur upphandlingar och kontrakt bör utformas för att uppnå ett ökat resande, en högre kvalitet, ett större engagemang från trafikföretaget och inte minst en rimlig fördelning av affärsrisken som gör det lönsamt att bedriva trafikverksamhet och erbjuda ett mervärde till kunden. Vi trafikföretag måste bidra mer till trafikens utveckling. Samhället behöver få mer trafik för pengarna och resenärerna förtjänar fler alternativ.

Den nya kollektivtrafiklagen är ett viktigt steg på vägen, men ännu är det för tidigt att säga särskilt mycket om det slutliga utfallet. Branschstrukturen ses över organisatoriskt och politiskt och det kommer ett antal lokala komplement. Jag framhåller också gärna den partnersamverkan som lett fram till branschgemensamma rekommendationer för avtalsvillkor, där Nobina har varit en drivande aktör i arbetet.

EN HÅLLBAR VERKSAMHET

Vi har sagt det i hundra år; vägen till ett hållbart samhälle börjar i vår värld på bussen och det är mer aktuellt idag än någonsin. Därför känns det självklart för oss som ledande bussföretag att driva en hållbar verksamhet med avseende på allt ifrån drift och under-

håll av trafiken till utvecklingen av erbjudandet till kunden och samhället i stort. Inte minst med tanke på det är det glädjande att Swebus varumärke för andra året i rad fick en tredjeplacering bland trafikföretag i undersökningen Sustainable Brands. Som ett led i vårt hållbarhetsarbete börjar vi i år att redovisa ett antal indikatorer från den löpande verksamheten i avsnittet om Nobinas ansvar. Nästa år är vår ambition att fullt ut börja redovisa enligt den så kallade GRI-modellen, Global Reporting Initiative.

Härnäst väntar ett händelserikt år som kantas av stora utmaningar för framförallt den norska verksamheten och Swebus. Det blir många spännande upphandlingar i Sverige och det blir intressant att följa hur de finska och danska verksamheterna utvecklas. Även om vi inte vet exakt hur vårt marknadslandskap kommer att utvecklas, vet vi att det kommer att ske förändringar. Vi vet också att Nobina kommer att vara en aktör som tar aktivt ansvar och bedriver lönsam trafik. Vi har plattformen och verktygen – det är till syvende och sist genom våra medarbetares delaktighet och engagemang som våra planer kommer kunna förverkligas. Tillsammans ska vi bidra till att förenkla vardagsresandet för fler, på ett vänligt, hållbart och prisvärt sätt.

Ragnar Norbäck
VD

Kollektivtrafiken – en del av vardagen

Kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Att människor reser tillsammans innebär stora vinster för samhället på områden såsom miljö, sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet. Därför arbetar en enad bransch mot målet att fördubbla antalet resor med kollektivtrafik till år 2020.

RESANDETS UTVECKLING

ALLT TALAR FÖR DET KOLLEKTIVA RESANDET – MEN DET TAR TID ATT ÄNDRA MÖNSTER

Omsorg om miljö, fritid och privatekonomi gör det allt mer attraktivt att låta bilen stå till förmån för resor med buss eller tåg. Redan med fem resenärer på bussen bidrar det oavsett drivmedel till att minska belastningen på miljön. Men trots att bilen är dyr, skapar trängsel och belastar miljön, ökar den genom sin bekvämlighet snabbare än bussen, överallt utom i storstäderna. Under 2009 var den genomsnittliga beläggningen på bussar i den upphandlade trafiken i stadstrafik elva personer. De flesta som inte åker kollektivt saknar kunskap om hur kollektivtrafiken fungerar och var den finns. Fördomar om restider och trafikstörningar gör tröskeln hög. Ansträngningar bland politiker och trafikföretag lyckas inte lyfta kollektivtrafikens marknadsandel. Men ett gemensamt förändringsarbete pågår.

I det branschgemensamma fördubblingsprojektet, som initierats av SKL och Trafik-

verket, är målet att fördubbla kollektivtrafikresandet till 2020. En fördubbling av kollektivtrafiken skulle minska persontrafikens koldioxidutsläpp med drygt en femtedel och ge en samhällsekonomisk vinst på drygt fyra miljarder kronor. På längre sikt ska även marknadsandelen fördubblas från dagens 20 procent. För att nå dit behöver uppdragsgivare och trafikföretag utveckla kompetens och arbetsformer samt finna gemensamma drivkrafter, vilket är bakgrunden till branschbolaget Fördubbling AB som bildades 2011.

Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik har enats om ett effektiviseringsmål som syftar till att skapa ekonomiska förutsättningar att utveckla kollektivtrafikverksamheten i riktning mot fördubblingsmålet. Ett sätt att skapa effektivare drift är genom att standardisera utformningen av de fordon som används inom kollektivtrafiken. Ett annat är de indexrekommendationer som branschen enats kring. Ett tredje är att använda funktionskrav istället för detaljkrav vid upphandlingar. Bussbranschens Riksförbund har under lång tid även drivit kravet att

kollektivtrafiken ska effektiviseras genom att trafikföretaget får ta över ansvaret för tidtabells- och omloppsplanering.

PRISBILD OCH PRODUKTUTVECKLING

I dåliga tider är det svårare för stat, kommun och landsting att nå en balanserad budget, vilket minskar möjligheten för kollektivtrafiken att få höjda anslag. Den ekonomiska utvecklingen påverkar även finansieringen av bussar som står för omkring 40 procent av kostnaden i avtalen. Idag specialtillverkas alla bussar på marknaden eftersom kraven varierar från en beställare till en annan och då antalet konkurrerande bussleverantörer fortsätter att vara lågt, påverkas prisbilden och produktutvecklingen negativt.

Under 2011 redovisade flertalet internationella trafikföretag låg eller negativ lönsamhet

FAKTA:

ÅR 2010 TOG BUSSBRANSCHEN GEMENSAMT FRAM AVTALSREKOMMENDATIONER

för offentliga upphandlingar. I rapporten »Så räcker skattepengarna längre på vägen» (mars 2012) sammanställde Bussbranschens Riksförbund i vilken utsträckning uppdragsgivarna har efterföljt rekommendationerna.

- Endast 12 procent av uppdragsgivarna följer riktlinjerna utan egna tillägg.
- Endast 6 procent av upphandlingarna som genomfördes 2011 innehöll en resandecostsandel på minst 25 procent.
- 47 procent har enbart funktionella miljökrav.
- Knappt en tredjedel följer indexrekommendationerna.
- I närmare en fjärdedel av upphandlingarna överlåter man på trafikföretaget att ansvara för den lokala marknadsföringen och planeringen av tidtabellen.
- Vid 41 procent av upphandlingarna överläts trafikplaneringen till trafikföretagen.

Källa: Statistik om bussbranschen 2012

FAKTA:

MYCKET TALAR FÖR BUSSEN

Det är tio gånger säkrare att åka buss än att åka bil. Sverige ligger i framkant internationellt då det gäller säkerheten i bussar. 90 procent av bussföretagen erbjuder bussar med bälten och informerar om säkerheten. 80 procent har en trafiksäkerhetspolicy.

- Bussen minskar trängseln på vägarna och på gatorna i storstäderna – en buss som rymmer 50 passagerare tar avsevärt mycket mindre plats än cirka 35 personbilar (med 1,4 personer i genomsnitt per bil).
- En buss drar cirka tre liter bränsle per mil och tar 50 passagerare.
- Buss är ett flexibelt transportsätt. När människors vardagsrutiner ändras förändras också busstrafiken. Bussen kan gå överallt där det finns en väg.

Källa: Statistik om bussbranschen 2012

» Buss är det vanligaste kollektiva färdmedlet i Sverige.

i sin nordiska verksamhet. Tre av de fyra största bussbolagen i Sverige gick med förlust under 2011. Samtliga aktörer förväntar sig dock att prisbilden i Norden kommer att förbättras ur trafikföretagens synvinkel. I hela Norden går utvecklingen mot mer incitamentsstyrda avtal som ska öka resandet och göra det lönsamt att erbjuda kollektivtrafik. I takt med att allt fler trafikområden öppnas upp för konkurrens väntas prisbilden förbättras och gynna de trafikföretag som kan leverera bra kvalitet till ett bra pris.

EN VÄXANDE MARKNAD

Nobinas största marknad finns i storstäderna. Majoriteten väljer bussen ibland och cirka 25 procent reser kollektivt dagligen. Kvinnor färdas mer med buss än män medan ungdomar och pensionärer använder bussen mest.

Sedan 1998 har resandet med den lokala och regionala kollektivtrafiken ökat med 23 procent, från 1 042 miljoner resor till 1 287 miljoner. Under de senaste tio åren har antalet kollektivtrafikresor per invånare ökat med 12 procent eller från 122 till 137 resor per invånare och år.

Den nordiska marknaden för kollektiva bussresor väntas fortsätta växa de närmaste åren och omsatte 2010 omkring 44 miljarder kronor, varav den regionala trafiken stod för

nästan 90 procent och den interregionala trafiken för drygt en tiondel. Marknaden har haft en svag ökning 2011, främst i storstadsregionerna.

RESANDET I NORDEN

Resandet ökar i Sverige och det gäller både bilresor och kollektivtrafik, men buss är det vanligaste kollektiva färdmedlet. Busstrafiken stod för cirka 59 procent av det totala kollektiva resandet. Det kan jämföras med tunnelbanan som stod för närmare en tredjedel och tåg för cirka 14 procent av resorna. Den nya svenska kollektivtrafiklagen kommer förhoppningsvis, även den, att bidra till ökat kollektivt resande och ökad valfrihet för resenärerna.

Utvecklingen av den norska kollektivtrafiken ligger efter den svenska och möter inte dagens transportbehov. Järnvägsnätet är mindre utbyggt än i Sverige och med en väntad befolkningstillväxt på 40 procent i och omkring de större städerna under de närmaste åren är det ett hårt tryck på kollektivtrafiken. Under de närmaste åren förväntas stora delar av marknaden konkurransutsättas vilket innebär stora möjligheter för Nobina. I Norge ökade antalet resande i kollektivtrafiken med 1,3 procent under 2010. Busstrafiken stod för cirka 60 procent

av den totala kollektivtrafiken och andelen har varit oförändrad de senaste åren.

I Finland ökade det kollektiva resandet i huvudstadsområdet med 2,2 procent under 2010. Busstrafiken stod för drygt hälften av resorna och ökade samtidigt med fyra procent. Det kan jämföras med tunnelbanan som stod för cirka 17,5 procent och tåg för cirka 14,4 procent av resorna.

I Danmark stod busstrafiken för cirka 40 procent under 2010. Antalet resande har minskat sedan 2003 som ett resultat av ekonomisk tillväxt och ökad konkurrens från bilen som huvudsakligt transportmedel. Enligt samma mönster ökade antalet bussresor med 2,4 procent under 2010 på grund av finanskrisen. De senaste två åren har det skett omfattande förändringar i kollektivtrafiken i form av nedskärningar, strukturella omvandlingar och effektivisering av såväl stads- som regionaltrafik. Under hösten 2011 skedde ett maktskifte i Danmark och ett antal initiativ kan komma att påverka förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik. Bland annat väntas den nya regeringen stärka kollektivtrafiken, främst genom lägre biljettpriser.

Översikt kollektivtrafik i Sverige, Danmark, Norge och Finland 2011/2012

	All linjelagd kollektiv trafik (tåg & buss)		Linjelagd kollektiv busstrafik		Konkurrensutsatt linjelagd kollektiv busstrafik	
	Marknadsvärde MD SEK	Antal bussar	Marknadsvärde MD SEK	Antal bussar	Regional trafik Marknadsvärde MD SEK	Interregional trafik Marknadsvärde MSEK
Sverige	39,6	7 511	15,4	7 221	14,7	750
Danmark	28,7	3 400	7,2	3 365	7,1	252
Norge	19,3	6 200	12,8	3 356	8,3	750
Finland	12,2	3 011	6,4	1 544	3,1	80
Summa	100		42		33	1 832

Marknadsvärdena är uppskattningar gjorda av Nobina.

Så hamnade vi här – kollektivtrafiken i Sverige

1960- OCH 1970-TALET präglades av en kraftig nedgång för kollektivtrafiken i takt med att bilen gjorde sitt intåg i samhället. Trafikföretagen satt på ensamrätter och styrde både prissättning och trafik gentemot uppdragsgivarna inom sina respektive trafikområden. Trots ökade subventioner, dålig samordning av tidtabeller och krångliga biljett-system var det emellertid svårt att bryta mönstret och det fanns ett stort behov att flytta makten från trafik-företagen till politikerna. 1967 bildades Storstockholms Lokaltrafik (SL) och 1978 kom trafikhuvudmannareformen.

1980-TALET Trafikhuvudmannarefor-men slog igenom och resulterade i ett samlat trafikutbud som handlades upp genom offentlig upphandling och nya biljettsystem. Vi gick från busslinjer till bussystem och kollektivtrafiken fick ett rejält uppsving tack vare god ekonomi och en politisk vilja att fler skulle resa tillsammans. Med de nya samordnade trafiksystemen kunde stockholmaren resa genom hela staden för en femtio-lapp i månaden och jämtlänningen behövde inte som tidigare fyra olika biljetter för att resa till och från jobbet. Men det var först 1989, i samband med nästa trafikreform, som marknaden avreglerades helt.

1990-TALET avslutades med att koncessionsavtalen (med vissa små undantag) och trafikeringsrätterna övergick till huvudmännen som nu kunde genomföra offentliga upphandlingar av ett önskat utbud oberoende av gamla strukturer. Makten flyttades från trafikföretagen som var tvungna att leverera motsvarande utbud som tidigare – men till väsentligt lägre priser. Vi fick högre kvalitet tack vare ett nytt köparperspektiv, men även en orealistisk prisbild till följd av den hårda konkurrensen. Trafikföretagen var inte mogna att bedöma marknaden och köpte marknadsandelar till underpriser i god förhoppning om lönsamma kontrakt. Samtidigt minskade skattemedlen till följd av den ekonomiska krisen och dränerade trafikföretagen som hade begränsade möjligheter att påverka produkten. Konsekvenserna av denna utveckling ser vi än idag.

2000-TALET gav oss tydligare trafik-erbjudande, lägre kostnader och högre kvalitet. Samtidigt drogs trafikföretagen med stora förluster och det fria upp-handlingsförfarandet hade utvecklats till ett komplicerat system som begrän-sade både beställare och utbussförare eftersom det fokuserade mer på detaljer och kostnader än på funktion och kund-behov. Runt om i världen ökade fokus på miljö- och klimatfrågor, urbaniseringen fortgick, drivmedelspriserna sköt i höj-den och man införde trängselavgifter för att förbättra framkomligheten. Efter den statliga utredningen *Koll Framåt* som blev klar år 2007, enades kollektivtra-fikbranschen i början av 2008 kring ett förslag till en gemensam handlingsplan för att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på kort sikt och kollek-tivtrafikresandet till 2020.

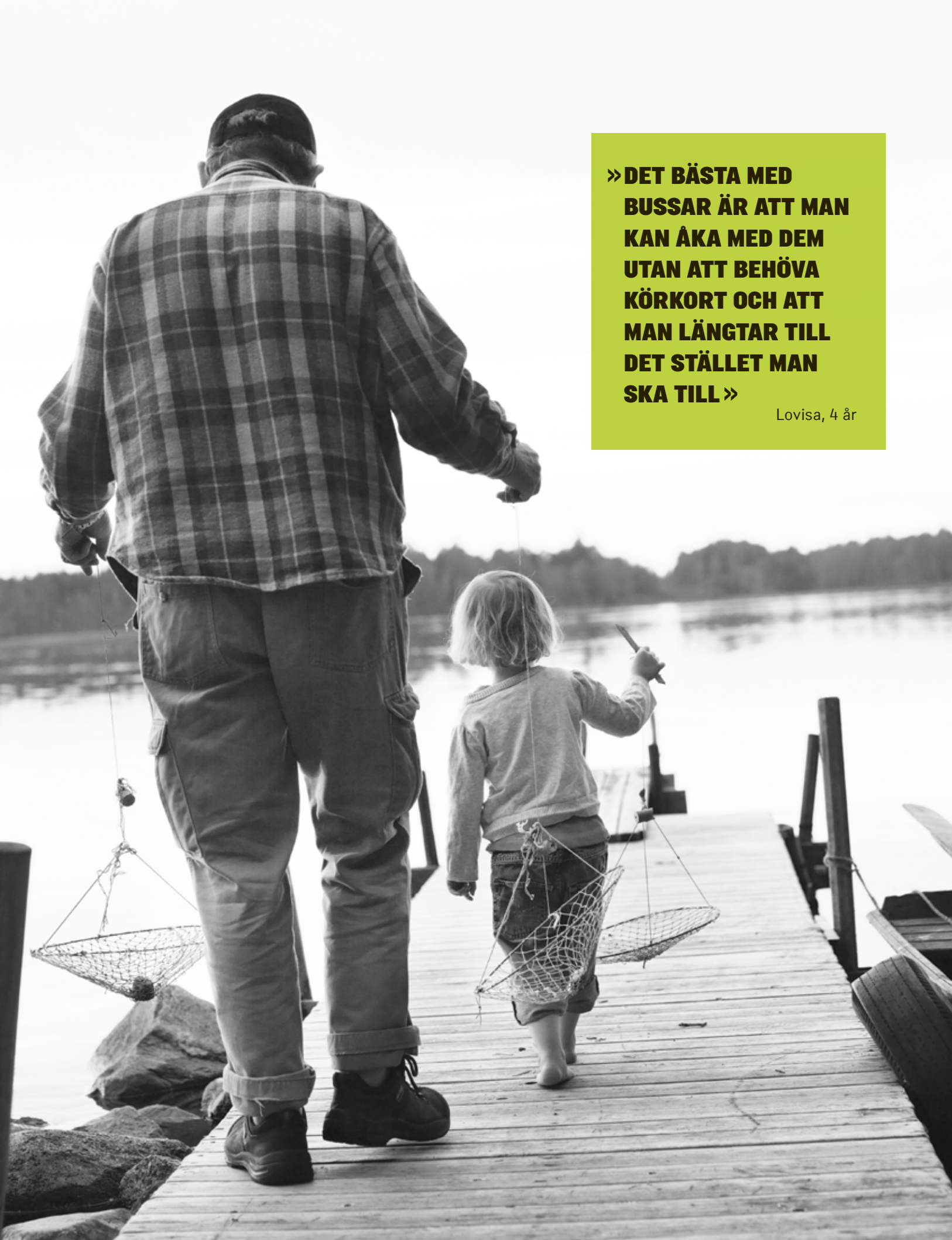
2010-TALET bjuder på utvecklingen av den nya kollektivtrafiklag som trädde i kraft den 1 januari år 2012. Den nya lagen har ett tydligare kundperspektiv och ett större ansvar – och därmed driv-kraft – för trafikföretaget. Lagstiftningen baseras i stort på de modeller som tagits fram inom ramen för fördubblings-arbetet, där branschen med starkt stöd av Nobina har varit aktiva. Målet är att modernisera kollektivtrafiken, skapa bättre dynamik på marknaden och öka resandet. Strategiska beslut om kollektivtrafik, som i dag ofta fattas av läns-trafficbolag, ska fattas i förvaltningsform för ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering. Syftet med den nya lagen är att modernisera kollektivtrafiken och anpassa den till EUs nya regelverk på området. Enligt den nya lagstiftningen ska trafikföretag få etablera kommersiell kollektivtrafik fritt inom alla geografiska marknadsseg-ment, med målet att öka dynamiken och bidra till ett större utbud av kollektiv-traffic och ett ökat resande. Samtidigt får den regionala kollektivtrafikmyndig-heten bättre förutsättningar att agera effektivt genom en mer funktionsenlig befogenhet och en tydligare roll och ansvarsfördelning, menar regeringen. För resenärerna kommer den nya regle-ningen att kunna leda till ett större antal resealternativ och ökad valfrihet.

Från dåtid...



...till nutid.





**»DET BÄSTA MED
BUSSAR ÄR ATT MAN
KAN ÅKA MED DEM
UTAN ATT BEHÖVA
KÖRKORT OCH ATT
MAN LÄNGTAR TILL
DET STÄLLET MAN
SKA TILL »**

Lovisa, 4 år

Regional trafik i Norden

Den regionala trafiken kännetecknas av linjelagd kontraktbunden läns- och stadstrafik för offentliga uppdragsgivare. Kontrakten löper över flera år och innebär säkra intäkter och nära relationer mellan trafikföretagen och uppdragsgivarna. Den nordiska marknaden är i stor omvälvning med pågående konsolidering och gamla koncessionsavtal som löper ut. Allt fler trafikområden i Norden öppnas upp för offentlig upphandling och en ny kollektivtrafiklag har trätt i kraft i Sverige som kommer att påverka marknadsutvecklingen framöver.

SVERIGE

STORLEK OCH MARKNADSPPOSITION

I Sverige är Nobina marknadsledande inom regional trafik med en tredjedel av den offentligt upphandlade marknaden som är uppdelad på 20 uppdragsgivare och är värd omkring 14 miljarder kronor. SL är den största uppdragsgivaren då Stockholm ensamt står för närmare hälften av all svensk kollektivtrafik.

Andra stora aktörer på marknaden är Keolis/Busslink, Arriva och Veolia. Under 2011 har Veolia transport kommit ut till försäljning eftersom koncernen vill fokusera på andra affärsområden än kollektivtrafik. Bland de mindre och medelstora bussbolagen har det skett en del förvärv, sammanslagningar och ägarskiften. Samverkansbolaget Together har fått allt fler medlemsföretag och omfattar nu 138 trafikföretag inom busstrafik.

OFFENTLIGA UPPHANDLINGAR

Nästan all linjelagd kollektivtrafik med buss upphandlas offentligt. I vissa städer löper dock fortfarande gamla koncessionsavtal som begränsar konkurrensen. Enligt den svenska lagen om offentlig upphandling ska en upphandlande myndighet anta det anbud som har lägst pris eller på annat sätt är ekonomiskt mest fördelaktigt. Det senare innebär att en anbudsgivare kan försöka kompensera ett högre pris med en bättre erbjuden kvalitet. De senaste åren har trafik-

huvudmännen infört så kallade kvalitetsutvärderingar vid sidan om den kvantitativa jämförelsen mellan inkomna anbud. I dessa fall poängsätts även verksamhetsbeskrivningen och väger lika tungt som det erbjudna priset.

AVTALSVILLKOR

Vanligast på den svenska marknaden är så kallade bruttoavtal där ersättningen bestäms utifrån antal körda kilometer och timmar. Utvecklingen går emellertid mot incitamentsavtal där trafikföretaget får större inflytande över utformningen av trafiken och också en högre andel av de rörliga intäkterna.

DANMARK

STORLEK OCH MARKNADSPPOSITION

Nobinas etablering i Danmark år 2008 innebär en inbrytning på en geografisk marknad som är värd cirka 7,5 miljarder kronor, det vill säga drygt 15 procent av den nordiska marknaden för linjelagd kollektivtrafik med buss. Den danska marknaden är konsoliderad med fem regioner och sex uppdragsgivare.

Buss och tågtrafikföretaget Arriva, ägt av Deutsche Bahn, är marknadsledare med cirka 35 procent av marknaden. Nobina är sjätte största aktör med cirka fem procent av marknaden och målet är att stärka marknadspositionen kontinuerligt. Under året tillkom två nya mindre aktörer, vars inträde bidrog till pressade priser och högre konkurrens.

OFFENTLIGA UPPHANDLINGAR

Den danska kollektivtrafiken med buss blev konkurrensutsatt i början av 1990-talet och idag upphandlas samtliga trafikområden i landet. Kvalitet är en större faktor än pris i Danmark och kvalitetsutvärderingar blir allt vanligare vilket påverkar utformningen av upphandlingarna och speglas i de stigande anbudspriserna.

AVTALSVILLKOR

Än så länge tillämpas rörlig ersättning endast på tidtabellstimmar, vilket över tid kan ge en obalans av intäkter i förhållande till utvecklingen för kilometerbaserade kostnader. Det gäller särskilt vid ändringar i utbudet. Nobina kommer att arbeta aktivt för att ändra villkoren för de rörliga intäkterna så att de är både tim- och kilometerbaserade, liksom i övriga Norden. Däremot blir incitamentsbaserad ersättning med drivkrafter för mindre utsläpp och fler nöjda kunder allt vanligare bland uppdragsgivarna även om sådana avtal fortfarande utgör ett undantag.

Indexeringen av ersättningar bedöms fungera bra i Danmark. Lönerna regleras halvårsvis och övriga delar såsom drivmedel och underhåll ersätts kvartals- eller månadsvis.

NORGE

STORLEK OCH MARKNADSPPOSITION

Den norska marknaden för busstrafik är fragmenterad med ett hundratal olika aktörer. Den kontraktbundna regionala trafiken omsätter omkring 7 miljarder kronor och utgör ungefär hälften av den totala marknaden för regional trafik. Marknadsledare är statligt ägda Nettbuss/NSB med 26 procent, medan Nobina är femte största aktör med 13 procent av marknaden.

OFFENTLIGA UPPHANDLINGAR

Sedan 1994 har norska uppdragsgivare haft möjlighet, men inte varit tvingade, att tilldela trafikkontrakt genom offentlig upphandling. Andelen offentligt upphandlad kollektivtrafik i Norge är därför mindre än i Sverige, men passerade 50 procent under 2011 och väntas öka med 500–800 bussar årligen de närmaste åren som en följd av den europeiska förordningen om kollektivtrafik. Dessutom trädde en ny lagstiftning i kraft år 2009 gällande formerna för offentlig upphandling. Allteftersom konkurrensen i Norge blir hårdare, bedöms utrymmet för konsolidering bland de lokala bussföretagen öka.

AVTALSVILLKOR

Anbudsunderlaget specificerar liksom i Sverige de linjer och tidtabeller som ska täckas av trafikföretaget. Bruttoavtalen dominerar den regionala trafiken i Norge, särskilt i de trafikområden som nyligen har börjat handlas upp offentligt. Utvecklingen mot incitamentsavtal går långsamt och indexeringen i de flesta avtalen justeras först ett år i efterskott och ger därmed inte full kompensation för periodens kostnader. Den största och Oslobaserade uppdragsgivaren Ruter erbjuder dock avtal med halvårsindexering.

Norge tillämpar till skillnad från de övriga nordiska länderna hårda finansieringskrav

som hindrar mindre aktörer från att delta i upphandlingarna. Dels kräver uppdragsgivarna att särskilda trafiktillstånd införskaffas vilket kostar närmare 50 000 kronor per kontrakterat fordon, dels ett belopp om tio procent av årsomsättningen för ett kontrakt som deponeras på banken. Den omfattande kapitalbindningen är ett betydande hinder för fri konkurrens på marknaden.

FINLAND

STORLEK OCH MARKNADSPPOSITION

Den finländska marknaden för kollektivtrafik med buss är värd motsvarande cirka 6,5 miljarder kronor och väntas växa med 15 procent de närmaste åren. En kraftig prispress har bidragit till en konsolidering av bussmarknaden i huvudstadsregionen. Helsingforsområdet är Finlands största marknad för regional trafik. Marknadsledare i Helsingforsregionen är den kommunala aktören Helsingfors Busstrafik (HELB) med 32 procent av marknaden. Nobina är näst störst med 31 procent av den offentligt upphandlade trafiken. Därefter kommer franska Veolia, statliga järnvägsaktören Pohjolan-Liikenne och sist WestendinLinjat.

OFFENTLIGA UPPHANDLINGAR

Regionaltrafiken i Finland avreglerades i mitten av 1990-talet, men fortfarande är Helsingforsområdet, Tammerfors och Åbo de enda marknaderna som är öppna för offentlig upphandling, vilket utgör omkring 40 procent av den totala marknaden. I resten av Finland är kollektivtrafiken fortfarande helt skyddad från konkurrens, till förmån för små lokala trafikföretag. I takt med att koncessionsavtalen löper ut konkurrensutsätts emellertid allt fler områden på marknaden. År 2016 väntas flera trafikområden på

marknaden handlas upp offentligt för första gången. Det blir storstadsregionerna, men även en del mindre orter. I huvudstadsregionen väntas antalet offentligt upphandlade bussar öka från dagens 1 300 bussar till totalt 1 600 bussar, medan det i Åbo och Tammerfors blir ytterligare hundra bussar vardera.

Till skillnad från de andra nordiska länderna tilldelas offentligt upphandlade kontrakt i Finland normalt sett för varje specifik linje, snarare än för ett helt regionalt eller lokalt nätverk. Efter en sammanslagning av flera transport- och miljömyndigheter i Helsingforsområdet dominerar en enda uppdragsgivare, HRT Helsingin Regionens Trafik sedan 2010.

AVTALSVILLKOR

Den finska marknaden ligger efter övriga nordiska länder vad gäller övergång till incitamentsstyrda avtal. De fem aktörerna på marknaden konkurrerar dessutom i en pris-miljö som kräver mycket hög effektivitet för att kunna ge ett positivt rörelseresultat. Pris-bilden bedöms dock successivt bli bättre.

En annan utmaning är kostnadsindexeringarna som trots att de regleras kvartalsvis är utformade så att de inte täcker bolagets kostnadsökningar fullt ut. Problemet är gemensamt för alla trafikföretag och en samlad dialog förs med uppdragsgivaren om problemet. Det pågår också en intensiv dialog med HRT för att ta fram ett kostnadsneutralt index och statistikcentralen i Finland är inkopplad i diskussionerna.

Offentlig upphandling – så funkar det ...

1

ETT TRAFIKOMRÅDE HANDLAS UPP ...

Politiskt styrda, offentligt ägda uppdragsgivare, ansvarar för den regionala trafikförsörjningen, ofta kommun eller landsting. Den regionala trafiken innefattar regiontrafik, stadstrafik och skolbustrafik. På många håll i Norden sitter enskilda uppdragsgivare och trafikföretag på ensamrätter för driften genom gamla så kallade koncessionsavtal, men på allt fler håll handlas trafiken upp offentligt i enlighet med EUs nya trafikförordning som förbjuder koncessionsavtal. I takt med att de nuvarande koncessionsavtalen löper ut de närmaste åren kommer kollektivtrafiken i hela Norden att konkurransutsettas. Varje år handlas flera nya trafikområden upp för första gången, till exempel i Norge och Finland.

2

... I EN OFFENTLIG UPPHANDLING ...

I de fall trafikavtalen tilldelas enligt lagen om offentlig upphandling bjuder uppdragsgivaren in samtliga intresserade trafikföretag till en offentlig upphandling. Anbudsförutsättningar såsom kommersiella villkor, risknivå och avtalets utvecklingspotential är avgörande när Nobina går in i en upphandling. Nobina granskar förutsättningarna i varje anbudsförfrågan noggrant och utformar endast anbud som medger trafik med tillfredsställande kvalitet, balanserad ekonomisk risk och stabil lönsamhet.

Förberedelser inför en upphandling påbörjas i god tid och trafikföretagen börjar i allmänhet föra diskussioner med relevanta uppdragsgivare upp till tre år innan en aktuell process formellt påbörjas. Särskilda anbudsteam skapar sig en korrekt helhetsbild

av förutsättningarna år för år, i varje enskilt fall. Planeringen omfattar alltifrån beläggning och trafikplanering till investeringar i medarbetare, bränsle, bussar och depåer. Detta gedigna förarbete i kombination med den goda trafikplaneringsförmåga och effektiva drift som Nobina kan erbjuda är avgörande för långsiktig lönsamhet i ett avtal.

Nobina är en aktiv part i den branschdialog som förs mellan trafikföretag och uppdragsgivare för att förbättra samsynen på mål och medel i upphandlingsförandet, såsom utvärderingsmodeller och allmänna villkor för ökad förutsägbarhet och transparens. Några konkreta resultat av dessa insatser är de branschgemensamma avtalsmallar som arbetades fram under 2010 och nya typer av kvalitetsutvärderingar som nu används av allt fler huvudmän i upphandlingarna.

3

... UPPDRAGSGIVAREN OCH DET VINNANDE TRAFIKFÖRETAGET UPPRÄTTAR ETT AVTAL ...

Avtalet mellan uppdragsgivaren och trafikföretaget reglerar hur trafiken ska drivas och löper i allmänhet under fem till åtta år, med option till förlängning. Avtalen reglerar allt ifrån tidtabeller och biljettpriser till hur bussarna ska se ut och vilket bränsle som ska användas. Det finns en strävan efter att avtalen ska vara mindre detaljerade och mer funktionsstyrda så att trafikföretagen i högre utsträckning ska kunna utforma sitt erbjudande efter egen bedömning av marknadens behov.

Det vanligaste är att trafikföretaget får betalt enligt ett bruttoavtal. Då får trafikföretagshuvudmannen alla biljettintäkter medan ersättningen till trafikföretaget bestäms utifrån det antal kilometer och timmar som körs, vilket ger begränsade incitament att på kort sikt locka resenärer. Nettoavtal är sällsynta,

och ger istället huvuddelen av biljettintäkterna till trafikföretagen och gynnar de aktörer som kan bedriva en effektiv verksamhet och attrahera fler resenärer. Nackdelen är att trafikföretaget inte kan styra utbudet efter efterfrågan, det gör uppdragsgivaren. Ett incitamentsavtal slutligen, är en mellanform mellan brutto- och nettoavtal och blir allt vanligare på marknaden. Det utgår från bruttoavtalet men ger trafikföretaget möjlighet att öka sina intäkter om antalet resenärer ökar.

4

... OCH DÄREFTER RULLAR TRAFIKEN

När bolaget har förhandlat fram ett kontrakt med en uppdragsgivare och det har blivit undertecknat gäller, med få undantag, att det inte går att omförhandla kontraktsvillkoren om inte båda parter ömsesidigt samtycker till ändringarna. Vid trafikstart flyttar befintliga bussförare och övriga medarbetare inom driften vanligtvis med till det trafikföretag som vinner kontraktet. Därigenom elimineras omedelbart kostnader för lön, försäkringar och pensioner för dessa medarbetare för det bussföretag som lämnar över trafiken. Det inkommande trafikföretaget måste erbjuda anställning till förarna i den pool som utgörs av tidigare medarbetare hos det utgående trafikföretaget, före eventuell nyanställning.

De flesta kontrakt innehåller möjlighet till förlängning med ett till tre år, om uppdragsgivaren ett år före utgången av den ursprungliga kontraktperioden underrättar trafikföretaget om detta.

... och så här når vi lönsamhet

INTÄKTER

Vid dagens prisnivåer är biljettintäkterna inte tillräckliga för att täcka uppdragsgivarnas kostnader. Skillnaden finansieras av skattemedel. Självfinansieringsgraden varierar både nationellt och över tid, men ligger nu i genomsnitt på 50–60 procent i hela Norden, med lokala variationer.

Gemensamt för de olika typerna av trafikavtal är att förändringen av ersättningen över tid följer ett index som ska kompensera trafikföretaget när kostnaderna för exempelvis drivmedel eller löner ökar. Hur ofta index justeras varierar lite mellan de nordiska länderna, men trenden går mot mer frekventa justeringar. I Danmark justeras index olika ofta beroende på kostnadstyp, i Sverige och Finland justeras index kvartalsvis medan uppräknings i Norge sker först ett år i efterskott.

KOSTNADER

Prissättning är vanligtvis den primära variabeln för trafikföretag att särskilja sig positivt under upphandlingsprocessen, vilket som regel gynnar större, mer effektiva trafikföretag, som kan leverera transporttjänster till låga kostnader. Som det största företaget inom busstrafik i Norden har Nobina uppnått avsevärda besparingar genom att centralisera en stor del av inköpen för vart och ett av koncernens verksamhets dotterbolag. Detta betyder att bolaget ofta kan upphandla kontrakt till prisnivåer som är konkurrenskraftiga till exempel genom förmånliga villkor för bränsle, däck och reservdelar till bussar.

Dialogen med leverantörer och uppdragsgivare fokuserar allt mer på inköp av fordon. Bussflottan utgör omkring 40 procent av avtalskostnaden vilket inkluderar bland annat drivmedel, däck och leasingkostnader. Ofta innehåller den lösning kunden väljer en kombination av nyinköpta bussar och bussar som redan tidigare använts i verksamheten. Investeringen sker inför trafikstart och målet är att omplacera eller sälja bussarna i samband med

att kontraktet löper ut. Ju mer standardiserade bussarna är, desto bredare användningsområde har de inom koncernen över tid. Uppdragsgivarnas krav på bussarna kan emellertid vara mycket detaljerade när det kommer till exempelvis bränsletyp, sitsklädsel, dörrbredd eller karosfärg, vilket kräver långsiktig planering för att optimera användningen. Kraven på bussarna är likartade i de nordiska länderna med undantag för Finland, vilket innebär att det är svårare att omplacera bussar till eller från landet i samband med nya kontrakt.

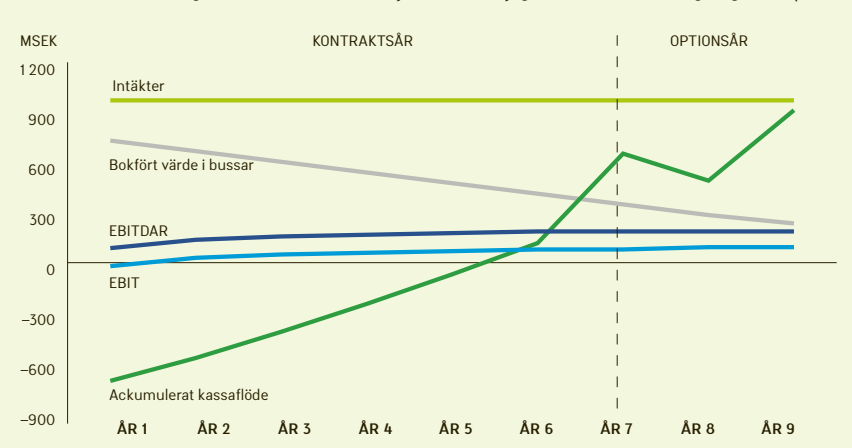
Specifikation av bränsletyper och emissionsnivåer är idag standard i anbudsunderlagen. I linje med politiska mål ska 40 procent av trafiken köras med bussar som använder ett förnyelsebart drivmedel år 2012 och år 2020 ska andelen ha ökat till 90 procent. Kraven skiljer sig dock åt mellan de olika uppdragsgivarna. För att möta målen måste trafikföretagen snabbt anpassa sin bussflotta och öka andelen förnyelsebara drivmedel. För alla trafikföretag och uppdragsgivare innebär detta en kostnadsökning och en stor omställning. Nobina intensifierar sin omvärldsbevakning och kompetensutveckling inom området framtida drivmedel och i olika samarbetsprojekt med tillverkare och uppdragsgivare utvärderas olika alternativa drivmedel.

LÖNSAMHET

De kundspecifika lösningarna liksom starten för ett nytt trafikavtal medför ofta nya investeringar i bussflottan både vad gäller uppgraderingar av befintliga bussar och nya inköp. Kostnaderna och intäkterna i det enskilda avtalet blir därmed ojämnt fördelade under avtalsperioden, liksom lönsamheten. Dessutom kan otillräckliga indexuppräknings göra eventuella kostnadsökningar för bränsle och löner till ett problem för trafikföretagen. Ett rätt beräknat avtal i kombination med effektiv drift ger dock en positiv lönsamhet sett över hela avtalsperioden. Avtalsportföljens sammansättning av nya och pågående avtal påverkar därmed den samlade lönsamheten för det enskilda året. Nobina har cirka 146 trafikavtal av varierande ålder och storlek.

Optimering av bussflottan, effektiv trafikplanering och en bra dialog med uppdragsgivaren är bästa vägen till god lönsamhet. Genom att undvika tomma körsträckor, använda miljövänligt drivmedel, tillämpa miljövänlig körning och framförallt genom att höja beläggningen i bussarna, minskar både utsläppen och kostnaderna.

Lönsamhetsutveckling i ett normalt kontrakt, sju år med möjlighet till två års förlängning (fasta priser)



Marknaden för interregional trafik

Den interregionala trafiken kännetecknas av bussar som kör efter tidtabell på linjer som passerar minst en länsgräns. Sedan den svenska avregleringen år 1998 bedrivs den interregionala trafiken helt på kommersiella villkor vilket har stimulerat det kollektiva resandet genom billigare biljetter och inte minst ett nytt och välkommet resealternativ.

Nobina definierar interregional trafik som expresstrafik längre än tio mil. I vissa regioner är interregional trafik kombinerad med den regionala eller lokala kollektivtrafiken. I dessa fall kompenserar uppdragsgivarna bussföretagen för att göra ett antal stopp i närheten av en reguljär, lokal kollektivbusslinje inom en viss region.

Förutsättningarna varierar mer mellan de nordiska länderna än de gör för den regionala trafiken. Nobinas interregionala trafikverksamhet utgår än så länge endast från Sverige.

Nobina har en väl fungerande affärsmodell för interregional busstrafik genom marknadsledande Swebus som transporterade ungefär 50 procent av alla som reste långdistans med buss i Sverige under 2011. Tvåa på marknaden är norska Nettbuss Express med omkring en femtedel av marknaden och verksamhet inom ramen för de två varumärkena Bus4you och Gobybus. Därefter kommer det norrländska trafikföretaget Ybuss med omkring sju procent av marknaden. Resterande andel fördelas mellan ett antal mindre aktörer.

HÅRD KONKURRENS

Marknaden för interregional trafik är vanligtvis avreglerad vilket innebär att trafikföretaget har fullt ansvar för alla aspekter av tjänsten, inklusive linjeplanering, scheman och priser. Det finns inga intäkter från skatter eller några trafikavtal med en offentlig uppdragsgivare. Varje intäktskrona kommer direkt från resenären och erbjudandet

baseras på ett starkt varumärke, en bra produkt och effektiv distribution. Det kan jämföras med den regionala trafiken som helt regleras av den offentliga uppdragsgivaren som köper tjänsten.

Konkurrensen på marknaden för långväga resor har ökat de senaste åren. Lågprisflygen fortsätter med kraftfulla satsningar som indirekt slår mot långväga bussresor när tågoperatörerna lanserar resor på nya sträckor och sänker priserna i kampen om flygresenärerna. På sträckan Göteborg–Malmö/Köpenhamn är konkurrensen mellan tåg och buss särskilt hård; tre bussbolag och två tågoperatörer konkurrerar om kunderna. SJ har beslutat att upphöra med sin trafik i april 2012 på grund av bristande lönsamhet och lanserar istället tågresor på sträckan Stockholm–Jönköping.

EN DYNAMISK MARKNAD

Nobina bedömer att marknaden för interregional trafik kommer att fortsätta växa allteftersom fler linjer utvecklas. Framförallt ungdomar men också pensionärer och kvinnor är stora resandekategorier för den

interregionala trafiken. Men allt fler resenärer uppskattar bussens prismässigt konkurrenskraftiga service jämfört med järnväg och flyg, kostnadsbesparingen för att ställa bilen och inte minst miljöaspekten.

Tåget är visserligen ohotad marknadsledare för interregional trafik och växer snabbare än expressbusstrafiken, men dynamiken väntas öka på marknaden.

ANDRA TYPER AV INTERREGIONALA RESOR

Pendlingstrafik bedöms för närvarande ha begränsade möjligheter att utvecklas då den mesta trafiken är samhällsfinansierad. Den nya kollektivtrafiklagen som trädde i kraft 2012 kommer till viss del att förbättra möjligheterna till kommersiell pendlingsstrafik.

Specialresor till olika evenemang är en nischmarknad som drar till sig allt fler aktörer och resenärer. Det kan vara allt ifrån Bokmässan, till Sweden Rock Festival eller Vasaloppet.

Även flygtransfertrafik är en växande marknad, inte minst på grund av miljökrav och höga parkeringsavgifter.

» Varje intäktskrona kommer direkt från resenären och erbjudandet bygger på ett starkt varumärke, en bra produkt och effektiv distribution.



**» I FRAMTIDEN TROR
JAG MAN KOMMER RESA
UNGEFÄR SOM NU FAST
ALLT ÄR LITE VÄNLIGARE
MOT NATUREN.
SEN SÅ KANSKE TÅG
OCH BUSSAR ÄR LITE
ROLIGARE MED MER
FÄRGER OCH SÅNT ... »**

Oscar, 4 år

Vi blickar tillbaka och ser framåt

Sommaren 2011 var det precis hundra år sedan Nobina körde sin första bussresa. För att uppmärksamma detta genomförde Nobina under året en bussturné med utställningar och workshops i fem svenska städer. Firandet avrundades med ett heldagsseminarium på Berns i Stockholm i december, dit Nobina hade bjudit in politiker, designers, forskare, branschprofiler och utländska gästtalare för att samtala om framtidens kollektivtrafik.

KOLLEKTIVTRAFIKEN ÄR EN KÄRNA i samhället och arbetet med att anlägga den kräver tydliga visioner och högre prioritering när man bygger staden. Kollektivtrafiken måste kommersialiseras och vara en del av stats- och samhällsplaneringen och i samarbetet mellan olika parter måste det finnas en enad strävan efter att nå gemensamma mål.

Bo Engqvist, SAMOT/Karlstads universitet

MÅNGA STÄDER SAKNAR långsiktiga resandevisioner. Vi måste se till hela kedjan – från köksbord till skrivbord – och alla måste samverka. Varför går du till garageuppfarten och inte till busshållplatsen? Dessutom avskräcker vi engångsköpare, det finns ingen ingångsrabatt som det finns i alla andra branscher där man vill locka nya kunder. Kunden måste vara i fokus – och vi måste göra det enkelt att bli kund.

Jan Bosaeus, VD Nobina Sverige

DEN FRAMTIDA BUSSEN

bygger också på hur visionen av hela trafiksystemen ser ut. Vi måste våga utmana, inte utgå från vad kunden just nu vill ha.

Christoffer Hansén,
designchef Scania

STADEN ÄR PLANERAD utifrån perspektivet att man ska kunna ta sig därifrån, inte utifrån att man ska kunna leva där. Du är helt enkelt funktionshindrad om du inte har bil. Men om man vill ha innovativa lösningar kan man inte fråga människor vad de önskar sig för de utgår från det de känner till. Henry Ford lär ha frågat allmänheten hur de föreställde sig framtidens transport och fått svaret – vi vill ha snabbare hästar. I Karlstad har vi haft en gemensam styrgrupp och gemensamma mål – och nått mycket stora resandökningar.

Sören Bergerland, VD Karlstadsbuss

INNOVATIONERNA FINNS

i utvecklingsländerna. De har råd att satsa på optimala lösningar och är inte fast i gamla spår. Fokusområden för utveckling är nya energilösningar och lättviktsfordon.

Serge Van Themsche, vice vd EMEAB,
Bombardier Transportation

TRENDEN ÄR URBANISERING, kustifiering, klustifiering och tidsoptimering. Kraven på kollektivtrafiken handlar framförallt om användarvänlighet – smidighet från punkt A till punkt B. Unga människor umgås i kollektivtrafiken – det är en social arena. Miljöfrågor är viktiga när man väl ägnar tanke åt dem eller agerar miljömedvetet, men man vill inte anstränga sig extra – varken ekonomiskt eller energimässigt. En konkret förbättringspotential för det framtida resandet är uppdaterade informationssystem.

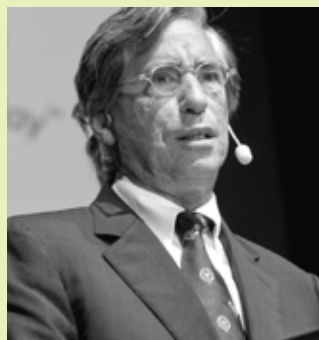
Johanna Danielsson, Director Travel & Tourism, Kairos future



Michael Snelling, Kent County Council



Anna Grönlund, Bussbranschens riksförbund



Jerry Sanders, SkyTran Inc



Edward Jobson, Volvo Bussar

VAD HÄNDER NÄR man sätter värde på olika medel? Vi kommer att få en helt annan stad genom åtgärder för att få bort bilen från stadskärnan till förmån för kollektivtrafiken, men vem ska stå för det? Det är märkligt att fastighetsägarna inte står för en del av finansieringen med tanke på att fastighetspriserna kommer att stiga som resultat av åtgärderna. Det är fastighetsägarna som tjänar på det hela. Samverkan – samfinansiering.

Janne Sandahl, Senior Advisor,
Newsec Retail and Urban Development,
tidigare professor vid KTH och IHH.

DET RÄCKER INTE att ställa krav på drivmedlen, det måste finnas krav avseende nyttjandet och energi-effektiviteten också. Den gröna resan är en bra förebild.

Edward Jobson,
miljöchef, Volvo Bussar

KOLLEKTIVTRAFIKEN ÄR HELT rätt i tiden – bilen är den stora miljöboven – och det vet människan. Men utmaningen är att vi inte tycker om förändring – det finns så många som har ett incitament i att bevara läget som det är.

Jerry Sanders, VD SkyTran Inc

VI SKA BYGGA 100 000 nya bostäder till år 2030. Kollektivtrafiken måste hänga med i utvecklingen – vi har en hög kollektivtrafikandel ur ett internationellt perspektiv, men utmaningen är att andelen inte ökar. Tydliga visioner krävs för att människor ska välja bort bilen.

Niklas Svensson, statsbyggnadsstrateg
Stadsbyggnadskontoret Stockholm stad

ALLT KOMMER ATT vara uppkopplat i framtiden. Man vill kunna ta med sig sitt eget liv, sina vanor, snarare än att vänta på att någon annan ska erbjuda rätt tjänster. Transportbranschen måste lära av telekommunikationsbranschen när det kommer till att nyttja kapacitet på ett smartare sätt. Det blir viktigt att skapa fler upplevelser under kollektivresan – och enklast att se till att ha kontakter i bussarna...

Fredrik Magnusson, Brand design manager, Ericsson



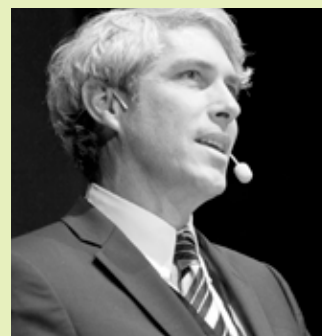
Jan Bosaeus, Nobina



Johanna Danielsson, Kairos Future



Jesper Johansson, Värmlandstrafik



Serge Van Themsche, Bombardier

Nobina: Sveriges ledande bussföretag

Nobinas verksamhet drivs utifrån två perspektiv; att förenkla människors vardagsresor och bidra till ett ökat kollektivt resande i samhället. Merparten av vardagsresandet sker i och omkring städerna och utförs på uppdrag av offentliga uppdragsgivare. Vid sidan om den regionala verksamheten erbjuder Nobina interregionala resor under varumärket Swebus. Denna del av verksamheten sker utifrån kommersiella villkor på en fri marknad. Oavsett resmål är visionen att kunden ska välja Nobina, men också att fler ska välja ett kollektivt resande generellt. Branschens mål är att fördubbla det kollektiva resandet till 2020.

Nobina bedriver regionaltrafik i Sverige, Norge, Finland och Danmark medan Swebus interregionala trafik endast har verksamhet i Sverige. Koncernen har fler än 7 000 medarbetare som arbetar med bland annat trafikplanering, service av bussar, försäljning och utbildning, men de allra flesta arbetar som bussförare.

Nobina arbetar systematiskt för att närma sig visionen – *alla vill resa med oss* – genom att säkra kvaliteten och effektiviteten i verksamheten. I takt med att marknaden avregleras blir det ännu viktigare att Nobina är tydliga med vad som särskiljer bolaget på marknaden.

STABIL INTÄKTSMODELL

Nobina tillämpar i den regionala verksamheten en stabil och förutsägbar affärsmodell där långa kontrakt med offentliga uppdragsgivare står för mer än 90 procent av koncernens intäkter. Ersättningen är i regel baserad på körda kilometer och/eller timmar samt ofta också antal bussar i trafik, vilket innebär stadiga intäktsströmmar och låg finansiell kreditrisk. Lönsamhet uppnås genom attraktiva anbud med tillväxtpotential i upphandlingarna samt effektiv drift under avtalets gång.

Nobina har en historik av en hög andel vunna anbud och har lyckats väl med att påverka de modeller som används för indexeringen av intäkterna, därmed reduceras risken för obalans mellan erhållna intäkter och faktiska kostnader. I takt med att kvalitets-

utvärderingar och incitamentsbaserad ersättning blir allt vanligare inslag i kontrakten, ökar Nobinas ansvar och frihet att påverka antalet resande såväl som intäkter och kostnader.

I den interregionala verksamheten kommer varje intäktskrona istället direkt från resenären, vilket förutsätter ett starkt erbjudande, tydlig marknadskommunikation och effektiva försäljningskanaler.

LEDANDE MARKNADSPPOSITION

Nobina är marknadsledare inom kollektivtrafik med buss i Norden. Hundra års verksamhet har resulterat i omfattande kunskap, en beprövad affärsmodell och en stark marknadsposition – faktorer som är värdefulla i den pågående omstruktureringen i branschen.

Sedan den 1 januari 2012 gäller ny svensk lagstiftning i kollektivtrafiken som innebär att trafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik var som helst i Sverige. Syftet med lagändringen är att öka det kollektiva resandet i samhället genom tydligare kundperspektiv, ett större ansvar och starkare drivkrafter för trafikföretagen.

Samtidigt öppnas allt fler trafikområden i övriga Norden upp för offentliga upphandlingar när de nuvarande koncessionsavtalen avvecklas i linje med gällande EU-direktiv. Nobina har rätt position och tillräcklig storlek för att kunna vara en ledande kraft i den fortsatta omstruktureringen av marknaden.

GEDIGEN TRAFIKPLANERINGSFÖRMÅGA

För att nå lönsamhet i trafikavtalen krävs grundligt förarbete och resurseffektiv drift. Arbetet med att förbereda ett anbud påbörjas redan ett till två år innan upphandlingen offentliggörs. Strategin är gedigen analys, noggranna beräkningar och kreativa lösningar i nära dialog med uppdragsgivare, branschorgan, medarbetare och kunder. Anbudsplanerarna analyserar resmönster, marknadsbehov och infrastruktur, provåker sträckor samt ser över nuvarande och möjliga depåalternativ. Målet är att erbjuda en enkel, prisvärd och hållbar trafiklösning både på kort och lång sikt.

Under de sex till åtta år som kontrakten normalt sett löper utvecklar Nobina trafiken i nära samarbete med uppdragsgivare och medarbetarrepresentanter för att optimera tidtabeller, resvägar och erbjudande. Viktigast i trafikplaneringsarbetet är att maximera kundtiden. Det görs genom att undvika väntetider och onödig körning, exempelvis mellan olika trafiklinjer eller till och från depåer. I de kontrakt vars intäktsmodell till viss del styrs av antal resanden, strävar Nobina även efter att erbjuda ett mervärde som lockar fler att ställa bilen till förmån för bussen. Alla medarbetare uppmuntras att bidra i utvecklingsarbetet genom etablerade rutiner och kanaler för förslag och synpunkter.

» Målet är att erbjuda en enkel, prisvärd och hållbar trafiklösning både på kort och lång sikt.

OPTIMERAD BUSSFLOTTA

Vid sidan om trafikplaneringen är optimeringen av bussflottan ett viktigt verktyg i arbetet med att vinna anbud och driva lönsam trafik. Nobina är det enda trafikföretaget på den nordiska marknaden med egen centraliserad administration av bussar. Hur väl Nobina lyckas optimera bussflottan beror på uppdragsgivarens krav på bussarna, hur förutseende Nobina är i förarbetet inför upphandlingarna samt hur väl bussarna vårdas i den dagliga driften. Sist, men inte minst, är den valda finansieringslösningen viktig.

Över 99 procent av Nobinas totalt 3 437 bussar är verksamma i trafik, inom ramen för kontraktstrafiken eller genom uthyrning till Swebus. När en buss inte längre behövs i ett kontrakt kan den omplaceras, säljas eller skrotas. Extern uthyrning sker i undantagsfall och då endast i avvaktan på en omplacering av bussarna. Ju mer standardiserade bussarna är, desto bredare användningsområde har de inom koncernen.

Uppdragsgivarna specificerar emellertid allt från storlek, disposition och utseende till miljöstandard och snittålder. Dessutom varierar kraven från ett trafikområde till ett annat. Detta begränsar möjligheterna att standardisera bussflottan. Dessutom önskar många uppdragsgivare nyinköpta bussar och specificerar detta i anbudsförfrågan, om inte uttryckligen så indirekt genom att formulera krav som förutsätter inköp.

För att ändå kunna samordna inköp och optimera användningen i koncernen väljer Nobina därför att beställa bussar som uppfyller krav från flera trafikområden. I takt med att den nordiska marknaden avregleras, ökar möjligheten att anpassa bussflottan utifrån marknadsbehov, långsiktig funktion och kostnadsoptimering. Dessutom väljer allt fler uppdragsgivare att formulera funk-

tionsstyrda krav på flottan vilket tillåter trafikföretagen att själva utforma innovativa fordonslösningar som svarar mot kraven.

Verksamhetsåret 2011/2012 köpte Nobina 396 bussar, vilket är något mer än en normaliserad återinvesteringsnivå på cirka 260 bussar, samt sålde 590 bussar. Genomsnittsåldern för flottan, 6,2 år, är oförändrad jämfört med föregående år. Flottans genomsnittsålder är en viktig faktor vid bedömning av koncernens lönsamhetsnivå. Totalt hade Nobina vid verksamhetsårets slut 3 437 bussar, varav 482 bussar var ägda medan 2 955 bussar leasades genom operationella och finansiella avtal. Nobina använder sig av finansiella leasingavtal vilket optimerar kassaflödet från bussfinansieringen i takt med kontraktserättningen.

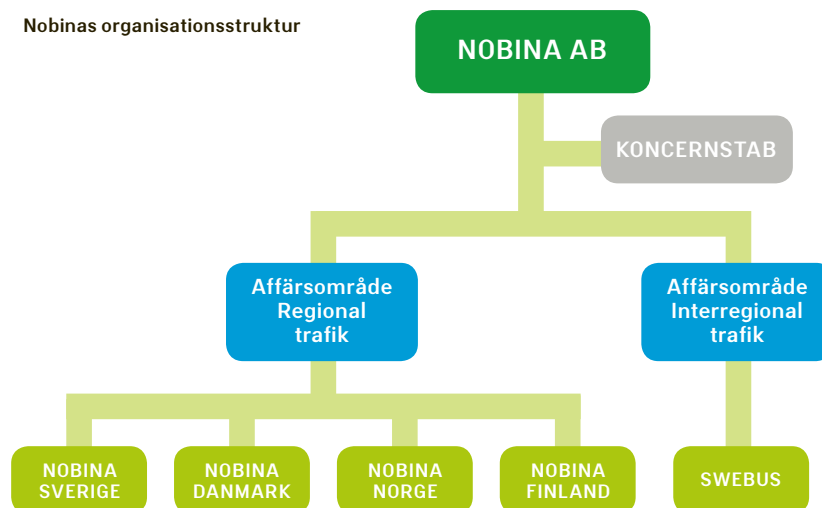
STARK KUNDFOKUS

Nobina verkar i individens och samhällets tjänst. Genom att bidra till att göra det kollektiva resandet attraktivt för den enskilde individen ökar nyttan för hela samhället – både

ekonomiskt och miljömässigt. I takt med att kollektivtrafiken avregleras blir det allt viktigare för trafikföretagen att särskilja sig på marknaden, mot uppdragsgivare och resenärer men även i rekryteringen av medarbetare. Därför kännetecknas verksamheten av starkt kundfokus och ständig utveckling av erbjudandet. Kontrakten med uppdragsgivarna är i regel mångåriga, varför ett nära och målmedvetet samarbete, med start inför upphandling, kan leda till betydande förbättringar beträffande allt ifrån fler resande till bättre trafiklösningar och förmånligare avtalsmodeller.

Den interregionala verksamheten sker utslutande på kommersiella villkor och Swebus har etablerade kanaler för att lyssna in marknadens behov. Utbudet av resor, platser och biljettpriser styrs av efterfrågan och erbjudandet utvecklas löpande, exempelvis beträffande nya betalningslösningar, eventresor, flygtransfertrafik eller olika former av service. Tack vare flexibilitet och nytänkande är Swebus alltid snabba att erbjuda ersättnings- trafik i samband med trafikstörningar.

Nobinas organisationsstruktur



» Starka värderingar och tydlig styrning.

Under de långa trafikavtalen utvecklar Nobina en nära relation till uppdragsgivaren, vilket är en förutsättning för att tillsammans kunna utveckla erbjudandet och därigenom öka resandet i området. Den platta organisationen med lokal beslutskraft i varje trafikområde är en styrka för Nobina. Själständiga trafikområden skapar goda kundrelationer och stärker det lokala engagemanget och ansvaret.

Våren 2012 hade Nobina verksamhet i 33 trafikområden på ett hundratal orter. Varje trafikområde styrs av en trafikchef med en lokal ledningsgrupp. Trafikchefen är ansvarig

för affären och resultatet för sitt trafikområde. Förarna är indelade i mindre grupper med en gruppchef eller driftledare som närmaste chef. Organisationen är utformad för att skapa effektivitet och ge möjlighet till att utbyta kompetens mellan koncernens verksamhetsområden i Norden.

EFFEKTIV VERKSAMHETSSTYRNING

Nobina har ett heltäckande och systematiskt sätt att leda verksamheten. Målet är att ha nöjda kunder och lönsamhet. Genom att förloppande skapa och uppdatera tydliga verksamhetsbeskrivningar i ledningssystemet som

rör bolagets olika funktioner sprids framgångsrika arbetssätt i hela koncernen. Det kan gälla allt ifrån hur man kontrollerar eller parkerar en buss, till hur man bemöter påstigande kunder etc.

ATTRAKTIV ARBETSGIVARE

Hur Nobina uppfattas som arbetsgivare är särskilt viktigt i rekryteringen av nya bussförare och andra medarbetare, men även i upphandlingarna. Vid fler än ett tillfälle har Nobina blivit rekommenderat av de fackliga företrädarna just tack vare sin syn på medarbetarna. Insatserna utvärderas bland annat med hjälp av de medarbetarundersökningar som genomförs varje år och som visar en hög motivation bland medarbetarna.

Medarbetarutveckling

Nobina strävar efter att vara branschens mest attraktiva arbetsgivare och arbetar kontinuerligt med att utveckla engagerade och motiverade medarbetare. Nobina är pionjär bland trafikföretagen att erbjuda systematisk utbildning, uppföljning och återkoppling till alla medarbetare. Samtliga medarbetare erhåller exempelvis utvecklingssamtal på årsbasis, kompetensutveckling och individuella mål. Utbildningarna sker på olika nivåer – både lokalt på respektive trafikområde och centralt i koncernen. Under det kommande året kommer Nobina-akademien och förarskolan att kompletteras med utbildningar i ledarskap och gemensamma arbetssätt.

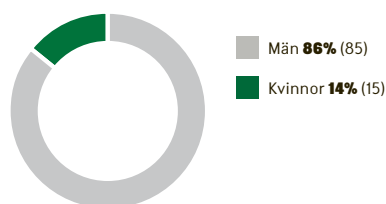
Rekrytering

Det råder brist på bussförare i Sverige/Norden. Lika viktigt som att vara en attraktiv arbetsgivare är det därför att göra bussföraryrket som sådant mer populärt, framförallt bland unga människor. Ett sätt är att skapa

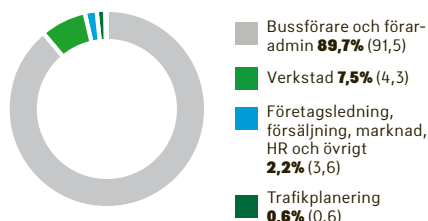
NOBINAS VÄRDERINGAR

- | | |
|--|--|
| VI FINNS TILL FÖR VÅRA KUNDER | Vi är lyhörda för kundens behov och bemöter kunden med vänlighet och respekt. Vi håller våra löften, utvecklar prisvärda lösningar och förenklar för våra kunder. |
| VI ARBETAR MED STÄNDIG UTVECKLING | Vi når mål och levererar resultat. Vi är resurseffektiva och håller minst utlovad kvalitet. Vi arbetar med målstyrning och systematisk uppföljning för att ständigt förbättra företaget och våra tjänster. |
| VI RESPEKTERAR VARANDRA | Vi värnar allas lika värde och behandlar varandra med vänlighet och respekt. Tillsammans skapar vi ett tryggt och kreativt arbetsklimat som stimulerar initiativ och förbättringsförslag. Vi agerar på bristande respekt mot kunder, varandra och företaget. |
| VI VÄRNAR GOTT LEDARSKAP | Vi har väl definierade krav på ledare och medarbetare. Vi sätter kunders och företagets intressen framför våra egna. Vi främjar gränslöst samarbete. Vi ger återkoppling på utfört arbete och uppmärksammar prestationer. Vi kan hantera förtroenden. |
| VI BRYR OSS | Vi tar ett aktivt ansvar för miljö och samhälle. Vi uppmuntrar hälsa och personlig utveckling. Vi följer lagar och regler. Vi är engagerade och bryr oss om varandra, våra kunder och vår omvärld. |

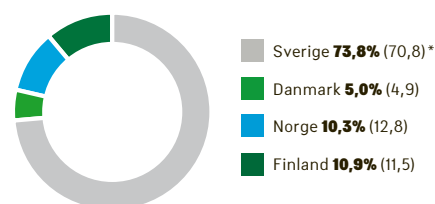
Medarbetare



Kompetensområden



Medarbetare i olika länder



* Inkluderar 6 407 medarbetare i Nobina Sverige och 467 medarbetare i Swebus.

flexiblere schemaläggning som utgår från individuella behov och önskemål. Arbetsättet provas nu ut i Landskrona där förarna själva bestämmer när och hur mycket de vill jobba från en period till en annan. Ett annat sätt att nå yngre medarbetare är att erbjuda extraknäck under kvällar och helger. Genom att satsa på riktad marknadsföring och kvälls- och helgförlagda utbildningar för högskolestudenter är förhoppningen att nå en helt ny målgrupp. Under föregående år antog Sveriges riksdag en ny lag om lägre körkortsålder för busskörkort, 18 år, vilket väntas gynna rekryteringen av yngre förare till branschen. De närmaste åren väntas gymnasieeleverna från de första bussförarprogrammen ta studenten.

Tillvaratagande av talang

Vid sidan om nyrekryteringen är en av de främsta utmaningarna att lyckas behålla värdefulla medarbetare i samband med kontraktsbyten, särskilt för Nobina som investerar så mycket i medarbetarutveckling. Det normala är att befintlig personal går över till det nya trafikföretaget när ett nytt trafikavtal startar, särskilt i de fall då det gamla trafikföretaget saknar andra trafikuppdrag i den omedelbara närheten. Nobina ser över systematiska lösningar för att behålla ledartalanger genom exempelvis rotation av arbetsuppgifter mellan trafikuppdragen.

Koncernen, %	11/12	10/11
Korttidssjukfrånvaro	1,10	1,28
Långtidsfriska	35,78	35,46
Personalomsättning	6,07	5,99
EMI *	86	-
EMI – svarsfrekvens	63	-

* Employee Motivation Index

NOBINAS FÖRBÄTTRINGSARBETE

PROCESSTEAM tar fram arbetsinstruktioner för hela koncernen

Processteamet är koncernens utvecklingsgrupper som består av medarbetare från olika delar av verksamheten. De sätter upp mål och enas om lämpliga arbetssätt i form av konkreta och gemensamma instruktioner för den löpande verksamheten i koncernbolagen. Instruktionerna följs upp inom ramen för kvalitetsstyrningen och de uppsatta målen.

FÖRBÄTTRINGSLEDARE utvärderar effekten av instruktionerna

Under så kallade förbättringsdagar besöker ett team av förbättringsledare de olika trafikområdena för att följa upp och utvärdera hur de formulerade arbetssätten hanteras i praktiken. Återkoppling görs till trafikområdets chef som ansvarar för att genomföra åtgärder där brister har identifierats. Förbättringsledarna ansvarar också för att följa upp resultaten och säkerställa att ändringar genomförs.

FÖRBÄTTRINGSGRUPPER bedriver lokala utvecklingsprojekt

Inom Nobina ska alla ha en chans att vara delaktiga i verksamhetens utveckling. Målet är att varje ledare ska driva minst en förbättringsgrupp med sina medarbetare representerade. I början av 2012 pågick förbättringsarbete på omkring 20 orter i Sverige, Norge och Finland. Det innebär att det numera finns tillräckligt många aktiva förbättringsgrupper och tillräckligt med kunskap för att ledarna i de olika grupperna ska kunna åka runt och coacha varandra. Under 2012 startar ett unikt förbättringsarbete i Varberg där samtliga förare kommer att vara involverade.

FÖRBÄTTRINGS COACHER leder grupperna i förbättringsarbetet

Förbättringscoacher ansvarar för att etablera trafikområdenas förbättringsarbete tillsammans med trafikchefen och leda dem framåt genom aktivt stöd under alla grupps driftsmöten. De deltar under vartannat möte under det halvår det tar att etablera ett hållbart förbättringsarbete. I början av 2012 fanns det nio certifierade coacher; sju i Sverige, två i Norge och tre i Finland. Även i Danmark planerar bolaget att utbilda sin första coach under det kommande året.

» BUSSCHAUFFÖREN VAR BREVBÄRAREN »

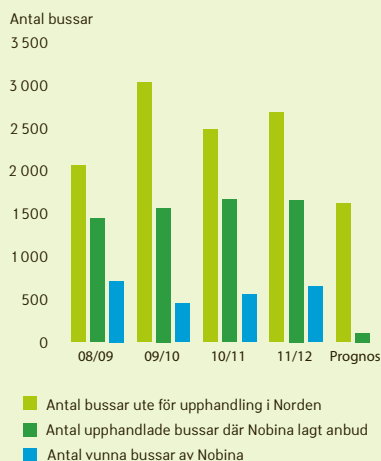
Som grabb tillbringade jag skolloven hos släktingar på en gård utanför Gnosjö. Från Skillingaryd brukade jag ta bussen de sista två-tre milen till Gnosjö. Bussen stannade vid varenda mjölkpall – lämnade och hämtade paket av alla de slag. Busschauffören fungerade som en lantbrevbärare på den tiden och gjorde allt själv; sprang in och hämtade och lämnade posten allt eftersom. Större paket surrades fast på en stor pakethållare längst bak på bussen. Resan tog säkert dubbelt så lång tid mot vad den tar idag.

LASSE, 69 ÅR

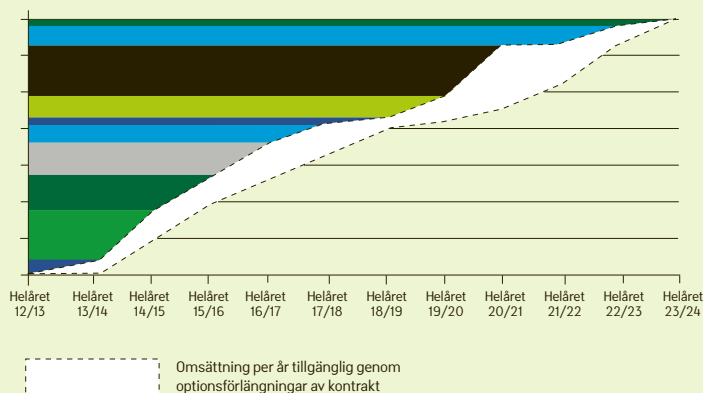


Kontraktsportfölj Regional trafik

HISTORISK UPPHANDLINGSÖVERSIKT



OMSÄTTNING PER ÅR FÖRDELAT PÅ KONTRAKTENS LÖPTID



Regional trafik Nobina 2011/12

	Antal bussar	Omsättning, MSEK	Rörelseresultat, MSEK	Marknadsandel av konkurrensutsatta bussar
Sverige	2 028	4 905	295	28%
Danmark	132	325	-33	4%
Norge	444	718	-128	13%
Finland	440	775	12	32%
Summa	3 044	6 723	146	
Andel av koncernen		95%		

KONTRAKTSÖVERSIKT KOMMANDE TOLV MÅNADER

Trafikstarter mars 2012 – februari 2013

Anbudsutfall per land	Trafikhuvudman	Kontraktstyp	Antal år	Trafikstart	Antal bussar	Värde (MSEK)
Sverige	Upplands Lokaltrafik	Regional	10	Juni 2012	163	4 917
	Skånetrafiken	Regional	8	Oktober 2012	13	260
	Skånetrafiken	Regional	8	Oktober 2012	32	640
	Skånetrafiken	Regional	4	Oktober 2012	17	160
	Västtrafik	Regional	8	December 2012	27	420
	Västtrafik	Regional	8	December 2012	46	839
Danmark	Movia	City	6	Oktober 2012	10	163
Norge	Ruter	City	7	Oktober 2012	78	1 749
Finland	HSL	City	7	Augusti 2012	107	1 627
	HSL	City	7	Februari 2012	24	354
Summa regional trafik					517	11 129

Sverige: Bibehållen portfölj med nytt innehåll

Nobina är Sveriges största aktör inom kollektiva bussresor med närmare en tredjedel av marknaden för stads- och regionaltrafik. Vid verksamhetsårets slut hade Nobina cirka 2 295 bussar i trafik på närmare hundra orter inom ramen för avtal med 21 offentliga uppdragsgivare. Störst är uppdraget för Skånetrafiken med totalt omkring 350 bussar och närmare tusen medarbetare.

UTVECKLINGEN UNDER ÅRET

Året präglades av en stor omvandling av Nobinas kontraktportfölj och omsättningen ökade med 10 procent jämfört med föregående år till 4 905 MSEK. Rörelseresultatet ökade samtidigt med cirka 22 procent till 295 MSEK tack vare förbättrat driftresultat från effektiviseringar i verksamheten och minskade extraordinära vinterkostnader i slutet av räkenskapsåret.

Under året firades hundraårsjubileet av den första kollektiva bussresan i Sverige, bland annat med en serie workshops som belyste framtidens resande. Hundraårsfirandet blev också ett symboliskt avstamp inför den nya svenska kollektivtrafiklag som

trädde i kraft i januari 2012, och som bland annat får till följd att regionala kollektivtrafikmyndigheter ersätter de tidigare trafik-huvudmännen. Det är svårt att bedöma fullt ut hur den nya svenska kollektivtrafiklagen kommer att påverka marknadsutvecklingen, men Nobina hoppas på en struktur som möjliggör trafiklösningar som utvecklas närmare kunden, utifrån lokala förutsättningar.

TRAFIK

Årets upphandlingar omfattade till stor del Nobinas egen trafik och bidrog till fortsatt förnyelse av kontraktportföljen. Genom kontraktsvinsterna i Västsverige, Uppland och Skåne är den geografiska mixen i portföljen mer spridd än tidigare, samtidigt som andelen kontrakt med kvalitetsutvärderingar och incitamentsbaserad ersättning ökar. Detta innebär att Nobina får ett utökat ansvar för utformningen av trafiken och samtidigt kan ta del av intäkterna från ett ökat resande.

I Skåne fick Nobina högsta möjliga betyg i kvalitetsutvärderingarna och kompletterade den framgångsrika stadstrafiken i Malmö med 80 regionbussar. Malmö är numera den stad där Nobina har mest trafik och Nobina är också den ledande leverantören till Skånetrafiken. Trafiken är uppdelad i flera bruttoavtal där det längsta kontraktet löper över tio år. Ett särskilt spännande projekt är det Bus rapid transit-system (BRT) Nobina för närvarande utformar tillsammans med Skånetrafiken och Malmö stad och som invigs hösten 2013. Läs mer om BRT-system på sidorna 44–45.

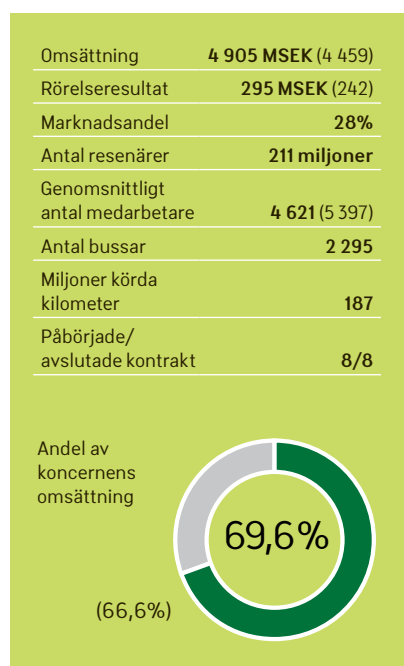
Ett av de viktigaste kontrakten försvarades i Uppland där Nobina sedan sommaren 2011 har mycket trafik inom ramen för ett interims-

avtal med 30 procent incitamentsbaserad ersättning och mycket god resultatutveckling. Det nya kontraktet löper under tio år och omfattar 136 nya bussar som samtliga kommer att drivas med förnyelsebart bränsle senast år 2020.

Västtrafik är en annan stor uppdragsgivare som genomförde flera upphandlingar under året. Nobina försvarade sin trafik i Göta Älvdal för 27 bussar och vann ytterligare 46 bussar i Tvåstad, Vänersborg och Trollhättan. Kontrakten löper i åtta år och har starka resandeincitament som uppgår till en tredjedel av ersättningen. I samband med trafikstarten i december 2012 sker en successiv förnyelse av bussflottan med fortsatt fokus på miljövänliga bränslen som biogas och RME. Dessutom invigs ett nytt dubbelspår för busstrafiken från Vänersborg/Trollhättan till Göteborg, vilket förenklar jobbbendlingen och ökar busstrafiken i regionen. Nobina kommer att ansvara för bland annat lokal marknadsföring och tidtabellsproduktion, vilket är helt i linje med de nya branschavtalen där trafikföretagen får ett vidgat ansvar vid sidan om själva driften.

Nobina lyckades inte försvara trafiken i Bromma i Stockholm som ingick i en större upphandling för Storstockholms Lokaltrafik (SL) som omfattade både buss och spårvagn, trafikpaket E20. Nobina valde att inte lämna något anbud eftersom avtalsvillkoren var för riskabla när det kom till fördelningen av affärsrisken.

Sedan många år tillbaka har Nobina ett framgångsrikt samarbete med Karlstadbuss där resandet ökat med 54 procent sedan Nobina tog över trafiken år 2005. Avtalet är ett bra exempel på vilka förändringar som kan



» Målet är att fördubbla antalet resor till år 2020.

åstadkommas i kollektivtrafiken med kvalitetsutvärderingar, incitamentsbaserad ersättning och inte minst ett nära samarbete med flera parter där man utvecklar trafiken närmare kunden. Nobina lyckades dock inte försvara avtalet när en lokal aktör vann upphandlingen baserat på ett lägre pris, men tar med sig erfarenheterna in i nya avtal och hoppas få återvända till Karlstad i framtiden. Kontraktet löper till och med sommaren 2012.

Den nya Norrtäljetrafiken går enligt plan efter en trög start med vissa tekniska problem. Målet är att locka fler jobbpendlare att välja bussen istället för bilen genom att satsa på lokal marknadsföring och ett attraktivt servicekoncept; såsom gratis frukost, extra benutrymme, luftkonditionering och gratis Internet ombord.

Kontraktet med SL i Norrtälje är ett så kallat nettoavtal där ersättningen baseras enbart på antalet påstigande. Nobina har då ett större utrymme att besluta och genomföra kundanpassade förbättringar. I gengäld får Nobina en större del av ersättningen – men tar också en större del av risken eftersom möjligheterna att anpassa pris, plats och produkt är fortsatt begränsade. Trafikföretagen måste få mer inflytande över fler parametrar i avtalen för att ersättningsstrukturen ska få full effekt. Därför förespråkar Nobina upplägg med fast ersättning i kombination med en mindre del rörlig bonus.

Sammantaget innebär de svenska upphandlingarna under året en nettominskning med 64 bussar. Dessutom startade Nobina trafik med 431 bussar och avslutade trafik med 495 bussar.

MEDARBETARE

Nobina har 4 621 heltidsanställda medarbetare i Sverige. Motiverade och engagerade medarbetare som arbetar för ständig förbättring av verksamheten och kunderbjudandet är en förutsättning för att kunna stärka lönsamheten.

Organisationen är uppdelad i mindre enheter som arbetar aktivt med utvecklingssamtal, målmatriser, regelbunden återkoppling och inte minst värderingsfrågor. Dessutom genomförs två gånger om året revisioner av hur väl företaget tillämpar sina egna instruktioner och policys i syfte att säkerställa att dessa efterlevs i alla delar av verksamheten. Nobina har stort fokus på ledarskapsfrågor och erbjuder olika typer av utbildningar för medarbetare som visar prov på ledarskapsförmåga och vill utvecklas i företaget.

Nobina utvärderar kontinuerligt sina insatser för att öka medarbetarnas motivation och engagemang, bland annat genom en årlig medarbetarundersökning. Årets undersökning visade ett EMI på 86. Ett annat mått på hur väl Nobina tar hand om sina medarbetare är sjukfrånvaron som minskade med 0,3 procent under året.

BUSSAR

Nobina är Nordens största bussinköpare och 2011/2012 var inget undantag. Under 2012 startar Nobina omfattande regiontrafik i bland annat Skåne och Uppland. Inför trafikstarterna har Nobina beställt 121 nya bussar från Scania, varav 109 biogasbussar, samt 76 nya bussar från Volvo. De nya bussarna är anpassade för de respektive trafikavtalen och tillhör de miljövänligaste alternativen på marknaden. I de nya kontraktet kommer Nobina även använda bussar ur befintlig fordonsflotta, som uppgraderas för att klara de nya miljökraven. Sammantaget består den svenska bussflottan av 2 295 bussar, inklusive beställda bussar som kommer att levereras i samband med trafikstarterna i Nobinas nya kontrakt.

Upphandlingskraven avseende fordonstyper och emissioner blir generellt allt högre. Valet av drivmedel varierar beroende på uppdragsgivare, typ av trafik och transportsträckor. Biogas blir emellertid allt vanligare som drivmedel.

Exempelvis ställer både Västtrafik och Skånetrafiken krav på biogas i sina upphandlingar. Trenden med en ökad efterfrågan på biogas ser likadan ut i övriga landet, vid sidan av diesel och RME. I Stockholm råder större flexibilitet avseende val av fossilfria drivmedel.

Det finns också ett intresse för att elektrifiera trafiken, där spårvagnar är ett sätt – om än dyrt, tidskrävande och begränsat. Mycket talar istället för elbussar med laddningsstationer på varje hållplats, men idag saknas tillräcklig infrastruktur för och erfarenhet av dessa fordon och drivmedel. Nobina följer utvecklingen med stort intresse och deltar i flera utvecklingsprojekt.

Nobina fokuserar mycket på underhållsfrågor vilket bland annat medfört att bolaget under ett flertal år fått marknadsens högsta andel godkända besiktningar av Svensk Bilprovning – långt över branschsnittet. Branschen har ett genomsnitt på knappt 55 procent medan Nobina har drygt 80 procent. Under året vann Nobina Stora Säkerhetspriset tack vare detta arbete.

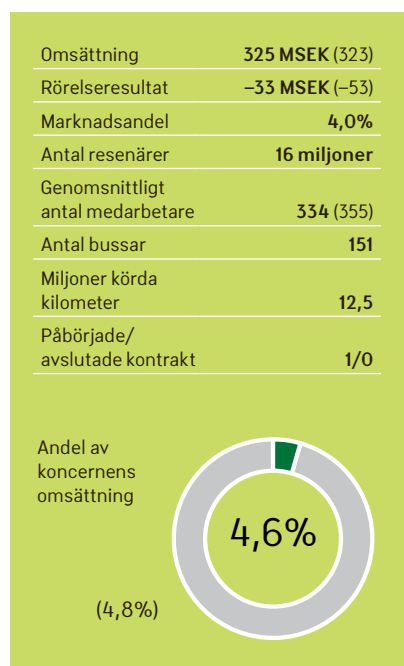
Sedan år 2010 är all Stockholmsbaserad verksamhet ISO-certifierad gällande miljö och kvalitet och under året utökades arbetet till fler trafikområden i hela landet.

FOKUS FRAMÖVER

Under 2012 väntar avveckling av förlorad trafik, nystart av vunnen och försvarad trafik men även nya upphandlingar. Efter de senaste årens omställningar i kontraktspportföljen väntar ett år fyllt av möjligheter. 853 bussar ska handlas upp i Sverige under året och ingen egen trafik berörs. Det innebär att Nobina inte har något att förlora, men allt att vinna. Vid sidan om upphandlingsarbetet fortsätter fokus på förbättringsarbete och ledarskapsfrågor. Förmågan att motivera medarbetarna är den enskilt viktigaste faktorn för att nå framgång.

Danmark: Bättre kvalitet, högre effektivitet

På fyra år har Nobina etablerat en stabil position på den danska marknaden tack vare ett genomarbetat erbjudande, tydligt ledarskap och effektiv drift. Nobina har nu sammanlagt sex kontrakt och 151 bussar i drift för två uppdragsgivare på den danska marknaden för regional trafik. Internt pågår ett löpande arbete med att förbättra lönsamhet och effektivitet i den nuvarande kontraktssportföljen i väntan på nya upphandlingar.



UTVECKLINGEN UNDER ÅRET

Den danska verksamheten omsatte 325 MSEK under 2011/2012 vilket var en marginell förbättring jämfört med föregående år. Rörelseresultatet förbättrades till -33 MSEK vilket var en positiv utveckling jämfört med föregående år, om än fortfarande en förlust, främst på grund av ett olönsamt kontrakt. Sammantaget var det en förbättring jämfört med föregående år och verksamheten uppnår successivt allt bättre kvalitet och allt högre effektivitet.

TRAFIK

I december 2011 skedde en ökning av Nobinas trafik med tio bussar i Hillerød, tack vare en kontraktsvinst tidigare under året. I övrigt var anbudsaktiviteten låg, medan fokus låg på förbättring av driften i den löpande verksamheten. Nobina har goda relationer med sina uppdragsgivare och deltar aktivt i utformningen av erbjudandet från marknadsundersökningar till produktutveckling och marknadsföring. I Köpenhamn och Randers har samarbetet bidragit till bättre samordning och närmare dialog mellan Nobina och uppdragsgivarna. För närvarande arbetar man gemensamt för bättre marknadsföring i syfte att öka antalet resande.

Under 2012 väntar flera nya upphandlingar på marknaden när optionsförlängningarna i ett antal större kontrakt löper ut.

Upphandlingsvolymerna väntas också bli jämnare under de kommande åren än de har varit hittills.

MEDARBETARE

I samband med etableringen i Danmark 2008 anställde Nobina branscherfarna medarbetare för både drift och administration genom en kombination av nyrekrytering och övertagande av medarbetare vid kontraktstillträdet. Fortfarande pågår arbetet med att stärka organisationen.

Under året rekryterades flera nya medarbetare, bland annat en chef för affärsutveckling. Den nya tjänsten omfattar ansvar för anbudsprocesser och utveckling av befintlig trafik i nära dialog med kommuner, regioner och fordonstillverkare. Dessutom utsågs Niels Peter Nilsen, tidigare trafikchef i Köpenhamn, till ny VD för Nobina i Danmark.

Centralt för att nå ökad kvalitet och mer effektiv drift är att säkerställa rätt kompetens på rätt plats i organisationen och att motivera medarbetarna att tillämpa de koncerngemensamma arbetssätt som utgår från Nobinas värderingar.

Medarbetarnas motivation och engagemang i arbetet mäts i den årliga kundundersökningen EMI vars resultat förbättrades under året. I ett trafikområde hade resultatet emellertid försämrats, vilket blir en utmaning inför kommande år. Även sjukfrånvaron minskade under året, vilket var positivt.

» Under 2012 fortsätter arbetet med att öka lönsamheten i de nya kontrakten, förbättra effektiviteten i organisationen och vinna fler nya kontrakt.

Under verksamhetsåret hade Nobina i genomsnitt 334 medarbetare och rekryteringssituationen är god. Till skillnad från exempelvis Norge, är det lätt att rekrytera nya bussförare trots att kraven är högre än i övriga Norden, delvis tack vare konjunkturläget.

BUSSAR

Den danska bussflottan består för närvarande av 151 bussar, varav merparten är nya bussar med motorer i klasserna EEV och Euro 5. Under året genomfördes en omfattande satsning på underhållsarbetet bland annat i form av två nya servicehallar, vilket resulterade i färre skador, bättre skadehantering och lägre underhållskostnader.

Nobina arbetar aktivt med *Den Gröna Resan* där bränsleförbrukningen mäts på individnivå. I två trafikavtal pågår dessutom ett unikt samarbete för att redovisa och minska koldioxidutsläppen. Genom att mäta dieselförbrukningen per kilometer, andel förnyelsebar energi, andelen kundtid per körning och slutligen antalet kunder i bussarna, ska mängden utsläpp per kundkilometer minska. Under 2011 minskade bränsleförbrukningen, till exempel i Randers med 13 procent, medan andelen kundtid per körning ökade med 2,6 procent.

När det kommer till miljövänliga bränslen är uppdragsgivarnas betalningsvilja emellertid begränsad. Dels är de initiala investeringskostnaderna för fordonen högre, dels tillkommer en särskild skatt i samband med användning av alternativa bränslen.

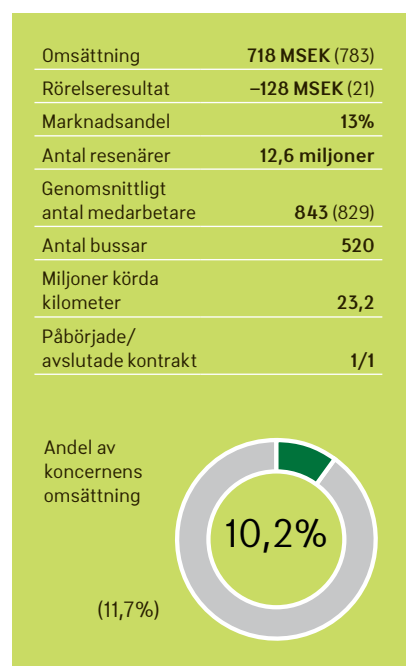
Från trafikföretagens sida för man därför en aktiv dialog med kommuner och regioner för att redan i budgeteringsarbetet belysa de positiva samhällseffekterna av en miljövänlig kollektivtrafik. Förhoppningen är att miljöperspektivet ska väga tyngre hos uppdragsgivarna, både i målformulering och budgetering.

FOKUS FRAMÖVER

Under 2012 fortsätter arbetet med att öka lönsamheten i de nya kontrakten, förbättra erbjudandet till kunden, öka effektiviteten i organisationen och vinna fler nya kontrakt. Miljö- och utvecklingsfrågor fortsätter att stå högt upp på agendan och på det området samarbetar Nobina nära sina uppdragsgivare. Nobina strävar efter att ständigt utmana organisationen och gamla vanor för att fortsätta fokusera på det organisationen gör bra samt åstadkomma värdeskapande förändringar där så krävs.

Norge: Stora utmaningar, stor potential

Nobinas norska regionaltrafik omfattar totalt cirka 520 bussar för åtta uppdragsgivare. Trafiken är koncentrerad till huvudstadsregionen, Hordaland på Norges västkust och Tromsö i norr. I väntan på att marknaden avregleras ligger fokus i den norska verksamheten på att förbättra de interna processerna och skapa rätt förutsättningar för att vinna lönsamma kontrakt.



UTVECKLINGEN UNDER ÅRET

Den norska verksamheten omsatte 718 MSEK under 2011/2012 vilket var 65 MSEK lägre än föregående år. Rörelseresultatet försämrades väsentligt från 21 MSEK till -128 MSEK till följd av höga underhållskostnader, underindexeringar och ineffektivitet i flera kontrakt. Dessutom tillkom oväntade uppstartskostnader för Tromsö respektive avvecklingskostnader för Gjøvik. Det sammantagna resultatet för helåret belastas utöver ovanstående kostnader även av nedskrivningskostnader om 84 MSEK för goodwill i balansräkningen och engångsbelastning om 31 MSEK.

TRAFIK

Under det gångna verksamhetsåret handlades trafik för 700 bussar upp i Norge, varav flera trafikområden handlades upp offentligt för första gången. Totalt ökade den del av bussmarknaden som omfattas av offentliga upphandlingar med omkring sju procent under 2011. Som ett led i de pågående förändringarna på marknaden råder hård konkurrens och prispress i upphandlingarna.

Nobina vann en av de större trafikupphandlingarna under året avseende busstrafiken i Oslo Vest med cirka 78 bussar och 230 medarbetare. Kontraktet löper över sju år med möjlighet till tre års förlängning och är värt totalt cirka 1,5 miljarder NOK. Därmed utökas den norska kontraktportföljen med omkring en tredjedel. Avtalet innehåller en bonus som baseras på kundupplevd

kvalitet och uppgår till maximalt åtta procent av kontraktets värde. Trafiken i området präglas av en stor mängd jobbpendling med högt kapacitetsutnyttjande av bussarna, vilket ställer krav på en mycket stabil leverans för att få nöjda kunder. Ambitionen är också att uppnå en resandeökning under avtalsperioden då det planeras för flera nya bostadsområden. Avtalet har ett stort symbolvärde eftersom Oslotrafiken har varit en betydande del i Nobinas historiska uppbyggnad i Norge. Efter åtta års frånvaro är Nobina alltså tillbaka i huvudstaden med trafikstart i oktober 2012.

Vidare vann Nobina upphandlingen av stads- och regiontrafiken i Tromsö i norra Norge med 115 bussar och cirka 300 medarbetare. Det var första gången som trafiken i Tromsö handlades upp offentligt. Kontraktet löper över sex år med möjlighet till tre årsvisa förlängningar och är värt totalt cirka 1,6 miljarder NOK. Även i detta avtal finns en del med incitamentsbaserad ersättning som bygger på bland annat antalet resenärer och punktlighet i leverans av trafiken. Trafikstart skedde i februari 2012.

Nobina tappade dock viss trafik i egen regi i Hedmark och Gjøvik, totalt 112 bussar. Trafiken i Gjøvik avvecklades vid årsskiftet 2011/2012 och Hedmark upphör under sommaren 2012. Under 2012 behöver Nobina dock inte försvara någon egen trafik och har därmed allt att vinna i de upphandlingar som väntar.

» Som ett led i de pågående förändringarna på marknaden råder hård konkurrens och prispress i upphandlingarna.

MEDARBETARE

Nobina hade 843 heltidsanställda medarbetare i Norge under verksamhetsåret 2011/2012. Arbetet med att höja kvaliteten och öka effektiviteten i alla led fortsatte under året, bland annat i form av utbildningar och förbättringsprojekt enligt den svenska modellen, men det finns mycket kvar att utveckla. Det finns numera två certifierade coacher som kan leda arbetet i förbättringsgrupperna. Dessutom tillsattes en ny ledning med omfattande erfarenhet från såväl bussbranschen som förändringsprocesser.

Rekrytering är alltså en stor utmaning i Norge. Arbetslösheten är låg och yrket som bussförare behöver bli mer attraktivt. Förhoppningen är att man liksom i Sverige ska sänka åldersgränsen för busskörkort till 18 år.

BUSSAR

Den norska bussflottan består av 520 fordon. Hos Nobina dominerar dieseldrivna fordon, medan trenden på marknaden är tydlig; gas- och hybridbussar i tätorterna och dieselbussar i glesbygden. Generellt efterfrågas nya fordon, hög komfort och låga utsläpp. År 2013 införs ett nytt miljökrav på Euro 6-standard för fordonen. De senaste åren har Nobina förnyat den äldsta delen av den norska bussflottan och har för närvarande en bra blandning av bussar i åldersspannet ett till tolv år.

Med anledning av det nya kontraktet i Oslo Vest görs den hittills största satsningen på biogassbussar i linjetrafik i Oslo. Avtalet omfattar en rejäl förnyelse av bussflottan med en stark miljöprofil och bättre komfort för kunderna. 51 av de totalt 78 nya bussarna kommer att drivas med biogas, övriga körs på diesel. Bussarna får dessutom AC och blir tillgänglighetsanpassade. Nobina kommer därför att medverka till att etablera en helt ny infrastruktur för pålitliga gasleveranser och en smidig tankning av gasbussarna.

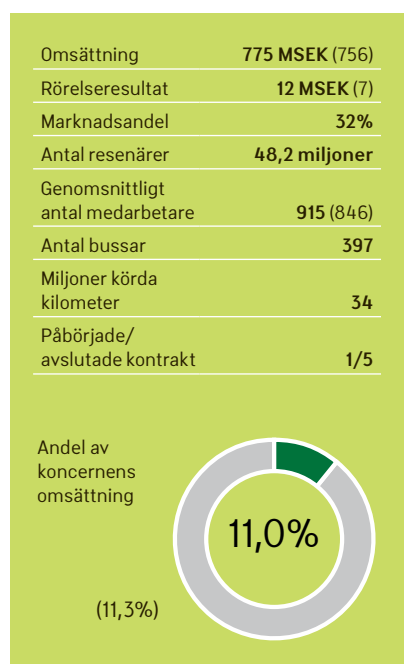
Även avtalet i Tromsø innebär en väsentlig förnyelse av bussflottan med en starkare miljöprofil där 100 av 115 bussar är nyinköpta. Av dessa är 30 dieselhybridbussar och det finns en option att byta in ytterligare 30 gasbussar efter den inledande trafikperioden. Tromsø har därmed norra Europas största hybridbussflotta.

FOKUS FRAMÖVER

Det kommande året väntar ett omfattande effektiviseringsarbete i hela den norska organisationen. En översyn av kontrakten och ett genomgripande förändringsarbete för högre effektivitet i organisationen är förutsättningen för att skapa en lönsam verksamhet. Kalkylerna för de nya kontrakten i Oslo och Tromsø ser positiva ut.

Finland: Ett bättre år på många sätt

Nobinas finska verksamhet finns framförallt i huvudstadsregionen som är den största marknaden för stads- och regionaltrafik. Vid räkenskapsårets slut hade Nobina 29 kontrakt med 397 bussar i landet. Den finska verksamheten blir successivt lönsammare och marknadspositionen stärks samtidigt som kontraktsvillkoren förbättras när Nobinas röst blir starkare gentemot uppdragsgivarna.



UTVECKLINGEN UNDER ÅRET

Den finska verksamheten omsatte 775 MSEK, vilket var en ökning med 19 MSEK jämfört med föregående år. Även rörelseresultatet förbättrades och uppgick till 12 MSEK för 2011/2012 jämfört med 7 MSEK föregående år. Förbättrat driftsresultat från effektiviseringar i verksamheten motverkades av extraordinära vinterkostnader under fjärde kvartalet.

TRAFIK

Under året genomfördes en upphandling i Helsingfors där 96 av Nobinas egna bussar stod på spel. Nobina lyckades försvara – och utöka – trafiken och vann totalt 107 bussar. Därmed är Nobina återigen den största aktören i storstadsregionen där HRT Helsingfors Regionens Trafik är uppdragsgivare. Bakom vinsten låg ett gediget och kreativt arbete från anbudsteamet på Nobina. Anbudsförfrågan var helt funktionsstyrd vad gällde val av fordon, vilket tillät Nobina att föreslå en helt ny typ av lättviktsbussar. De nya fordonen nyttjar mindre bränsle och har lägre underhållskostnad, vilket väntas bidra till högre lönsamhet än tidigare.

Även Åbo genomförde en omfattande upphandling, men Nobina förlorade till en lokal konkurrent som erbjöd 25 procent

lägre pris. Trots förlusten är Nobina väldigt nöjd med det väl genomförda anbudsarbetet som bådär gott för kommande upphandlingar.

Från och med 2012 är Nobina medlem i det finska bussförbundet och ser goda möjligheter att kunna påverka uppdragsgivaren framöver. Förbundet får ett betydande ekonomiskt stöd tack vare Nobinas medlemskap och har nu rekryterat en person som särskilt ska fokusera på att förbättra villkoren i upphandlingarna.

MEDARBETARE

Under året hade Nobina drygt tusen medarbetare i den finska verksamheten. Alla medarbetare hos Nobina i Finland representeras av fackföreningar enligt villkoren för branschomfattande kollektivavtal. Det är relativt lätt att rekrytera både förare och medarbetare inom administration i Finland och som attraktiv arbetsgivare har Nobina goda förutsättningar att bedriva effektiv trafik med motiverade medarbetare.

Sedan ett par år tillbaka har ledarskapsfrågor stått i fokus med tillfredställande resultat. Ledarna har betydligt bättre kontakt med förarna och arbetet med uppföljning, återkoppling och utvecklingssamtal fungerar bra. Resultatet kan mätas i bland annat färre skador, reducerad bränsle-

» Genom att arbeta med mjuka värden har man förbättrat de hårda nyckeltalen. Resultatet kan mätas i färre skador, reducerad bränsleförbrukning och lägre sjukfrånvaro.

förbrukning och lägre sjukfrånvaro. Genom att arbeta med mjuka värden har man förbättrat de hårda nyckeltalen. Nu rekryteras fler ledare så att varje förare kan få mer tid med sin gruppleddare. Den finska verksamheten har också inrättat förbättringsgrupper enligt den svenska modellen, något som bedöms bidra positivt till den utveckling bolaget redan ser.

BUSSAR

Den finska bussflottan består av 397 bussar, där den vanligaste busstypen är Volvo 8700. Funktionsstyrda anbudsfrågor som möjliggör ett friare val av fordon till trafikföretaget blir allt vanligare. I det nya avtalet i huvudstadsregionen föll valet på 56 lättviktsbussar från VDL Bus & Coach och 25 dieselbussar från Volvo. De nya bussarna ger Nobina rätt förutsättningar att bedriva en miljövänlig trafik med låg bränsleförbrukning och begränsade koldioxidutsläpp. Flera detaljer i utformningen av bussarna medför bättre tillgänglighet, enkelhet och ökad trivsel för resenärerna.

Kraven på bussarna i Finland skiljer sig från de övriga nordiska länderna vilket gör det svårt att nyttja koncernens övriga flotta fullt ut i samband med kontraktsbyten. Istället investerar Nobina i nyutvecklade bussar för

att uppfylla uppdragsgivarnas höga miljökrav. Tidigare år har Nobina Finland haft bussar med olika kvalitetsproblem som har förorsakat vissa problem i trafikleveranserna. Förhandlingarna med leverantören har lett till att dessa tagit på sig ansvaret gentemot uppdragsgivaren.

FOKUS FRAMÖVER

Den finska verksamheten är välskött och når successivt allt högre lönsamhet. Icke desto mindre dras verksamheten med höga underhållskostnader och underindexeringar. Framöver fortsätter därför arbetet med att sänka underhållskostnaderna, förebygga olyckor och förbättra skadehanteringen. Med den stärkta rösten gentemot uppdragsgivarna hoppas Nobina även uppnå väsentligt förbättrade villkor i de kommande upphandlingarna och kontrakten.

Översikt interregional trafik



Swebus: Sviktande efterfrågan och stenhård konkurrens

Swebus är marknadsledande inom expressbusstrafik i Sverige, med cirka 2,2 miljoner resor till mer än 150 orter i Sverige, Norge, Danmark och Tyskland. varje år. Det gångna året präglades av lägre efterfrågan och hårdnande konkurrens från såväl tåg som lågprisflyg. Fokus för Swebus är att öka effektiviteten och försvara marknadsandelen, främst genom lanseringar av nya produkter och tjänster med utgångspunkt i det starka varumärket.

UTVECKLINGEN UNDER ÅRET

Verksamhetsåret 2011/2012 blev en utmaning för Swebus. Omsättningen minskade betydligt, från 430 MSEK till 370 MSEK, jämfört med föregående år. Den milda vintern gynnade tågbolagen och den kraftiga biljettförsäljningen för Swebus i samband med askmolnet 2010 gick helt enkelt inte att upprepa. Dessutom minskade både reslängden och belägningsgraden samtidigt som konkurrensen hårdnade från tåg och flyg – främst från SJ som stärkte sitt erbjudande gentemot flyget. En utmaning med den minskade reslängden, är att det påverkar intäkterna negativt och bromsar effektiviteten. Rörelseresultatet

minskade till –4 MSEK. Resultatet belastades av kostnader hänförliga till offensiva framtida satsningar såsom IT-applikationer, flygtransfertrafik, och strukturstyrkostnader för personalförändringar.

Swebus fortsätter att bredda sitt erbjudande men den svagare utvecklingen kommer att kräva ytterligare strukturella förändringar och effektiviseringar för att stärka bolagets ställning på marknaden.

ERBJUDANDE

Utöver det ordinarie expressbussnätet sammanbinder Swebus egna linjer med anslutande trafik vilket är till stor nytta för resenären som kan köpa hela resan på samma ställe. Swebus arbetar exempelvis med bussföretagen Ybuss för resor i Norrland, Eurolines för resor i Europa och Apollo för charterresor. Swebus resor ingår även i Resplus som sammanbinder en stor del av Sveriges kollektivtrafik på en och samma biljett, till exempel fjärrtåg, regionaltåg, lokal- och pendeltåg, expressbussar, regionalbussar, stads- och lokalbussar, tunnelbana, spårvagn och färjor.

Under sommaren 2011 startade Swebus ett samarbete med Strömme Buss, den ledande aktören på sightseeing- och gruppresor i Sverige. I ett första steg erbjöds bussbiljetter till Gutelinjen, Strömmas färjetransfer till Gotlandsfärjan från Oskarshamn. Senare under sommaren lanserade Swebus helgresor till Polen i samarbete med Stena Line. Från orter som Jönköping, Västervik och Halmstad avgår bussar till hamnen i Karlskrona, där Stena Lines fartyg tar resenärerna vidare till Gdynia i Polen.

Under vintern lanserades fjällresor till Kungsberget och Sälen samt ett försäljnings-samarbete med Fjällexpressen/Strömme buss med resor till bland annat Idre, Trysil och Lofsdalen. Dessutom inleddes en särskild satsning på barnfamiljer genom en egen familjesektion på Swebus.se, särskilda familjerbjudanden och bussar med aktiviteter kring Disneyfigurerna Phineas och Ferb.

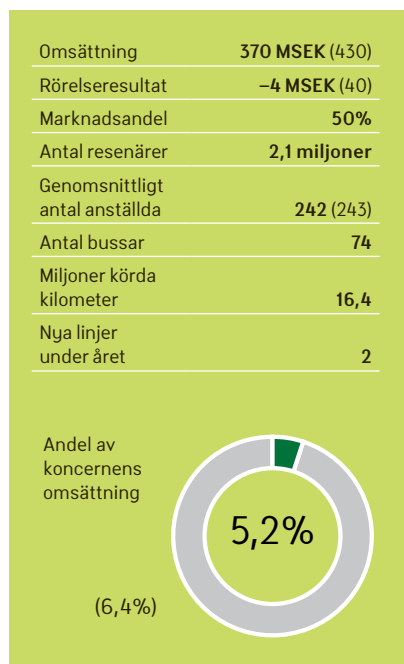
Swebus fortsatte också att erbjuda eventresor. Under året arrangerades bland annat resor till de olika delmomenten i en svensk klassiker, dataspelsevent, bokmässan och flera stora musikfestivaler.

STARKT VARUMÄRKE OCH NÖJDA KUNDER

Swebus som varumärke har en hög kännetecken tack vare hög tillgänglighet, moderna tjänster och ett personligt kundbemötande. Enligt den konsumentundersökning som genomförs årligen har varumärket stärkts kontinuerligt under de senaste åren. Varumärkeskännetecken bland konsumenterna är stor – på den svenska marknaden återfinns Swebus på första plats i 19 av landets 21 län.

Betyget i årets kundnöjdhetsundersökning SKI, Svenskt kvalitetsindex, steg från 69,6 till 71,0 vilket var det högsta någonsin. Kompetent personal och hög tillgänglighet till Swebus kundtjänst som nås dygnet runt är några av framgångsfaktorerna. Bussen är det transportmedel i SKI:s mätning av persontransporter som kunderna är allra nöjdast med, jämfört med tåget, flyget och taxin.

Swebus är dessutom det tredje bästa persontrafikföretaget i Sverige på miljöarbete och socialt ansvarstagande. Det visar



varumärkesundersökningen Sustainable Brands. Swebus är det trafikföretag som ökat flest placeringar på totallistan med alla deltagande varumärken.

FÖRSÄLJNING OCH PRISSÄTTNING

Swebus är som regel alltid ett billigare alternativ än motsvarande tågsträcka vid biljettköp strax före avgång. Dessutom erbjuds rabatter för barn, studenter och pensionärer. Under året lanserades SAMS, en ny modern modulbaserad IT-plattform för information och biljettköp. Det är en långsiktig investering för att möta dagens och morgondagens resenärers krav på dygnet runt-service i olika försäljningskanaler. Ur ett verksamhetsperspektiv innebär SAMS bland annat förbättrade möjligheter att styra och påverka försäljningen av biljetter för en effektivare trafikproduktion.

Swebus är ett av få trafikföretag som tillämpar en dynamisk prissättningsmodell som vilar på ett IT-system där efterfrågan, prissättning och resursbehov optimeras för att uppnå bästa resultat i form av intäkt per personkilometer. Det är möjligt att köpa resor med dynamisk prissättning ända fram till avgång. Under året lanserade Swebus också som första aktör i branschen en så kallad prisgaranti.

Webben är en prioriterad och effektiv kanal för marknadsföring och försäljning av resor. Under året hade Swebus.se sju miljoner besök, men konverteringsgraden är alltså låg. Cirka sju av tio Swebusresenärer förköper sin resa i någon av Swebus digitala försäljningskanaler. Swebus har även operatörstatus på SJs webb vilket innebär att en bussresa med Swebus presenteras i kombination med eller som ett alternativ till en tågresa vid en reseförfrågan.

Vid sidan om webben erbjuder Swebus biljettförsäljning via mobilen. Biljetten levereras direkt i telefonen och kontrolleras med hjälp av en särskild streckkodsläsare på bussen. Dessutom sker biljettförsäljning via egenutvecklade biljettautomater, främst för flygtransfertrafiken.

Swebus har också ett samarbetsavtal med Reitan Servicehandel och deras Pressbyråer

och 7-Elevenbutiker i Sverige. Totalt innebär detta att Swebus har möjlighet att sälja egna och partners biljetter via drygt 600 försäljningsombud med rikstäckning, helt i linje med ambitionen att erbjuda så hög tillgänglighet som möjligt. De främsta fördelarna med samarbetet är långa öppettider, spridd geografi och bättre distribution.

FLYGTRANSFER

Flygtransfersatsningen mellan Stockholm City och Arlanda flygplats utvecklades enligt plan. Flygtransfern är en långsiktig satsning med goda framtidsutsikter. Den ökade flygtrafiken och Arlandas fokus på miljöområdet gör att det finns stor potential för Swebus. Kännedomen ökar i målgruppen och andelen kunder som förköper sin transferbiljett ökar främst via swebus.se men även direkt i Swebus biljettautomater som står på hållplatsen. Förhoppningen är att hållplatslägena ska bli mer kundanpassade och neutrala ur ett konkurrensperspektiv.

Flygbussarna™ och Arlanda Express har väl inarbetade varumärken och erbjudanden på samma sträcka. Swebus flygtransferprodukt är en direktresa utan mellanstopp. Ombord på bussen finns bland annat gratis internetuppkoppling och 220 volt eluttag. Swebus erbjuder även flygtransfertrafiken på sträckan Örebro–Västerås–Arlanda.

Sedan Swebus lanserade sin busslinje har den ökade konkurrensen på marknaden bidragit till att marknadspriset för en vuxenbiljett har minskat med 17 procent. Swedavia (före detta Luftfartsverket) har dock aviserat att man avser att införa en extra avgift för bussar till och från Arlanda, vilket kommer att tvinga Swebus att höja priset på bussbiljetten. Farhågan från Swebus sida är att detta leder till att färre väljer att ta den miljövänligare bussen till flygplatsen, till förmån för bilen.

BUSSAR

I linje med ambitionen att minska bolagets fasta kostnader har Swebus under året fortsatt att minska andelen egna fordon parallellt med en ökning av inhyrd kapacitet efter behov. Med 74 egna bussar är dock Swebus även fortsatt den i särklass största aktören i branschen.

Under verksamhetsåret togs inga nya bussar i drift samtidigt som 17 gamla bussar med sämre miljöklassning fasades ut. Samtliga bussar har säkerhetsbälten, alkolås, AC, toalett, internetuppkoppling samt eluttag för batteriladdning av telefoner och datorer.

STARK TRO PÅ EGNA MEDARBETARE

Swebus har en stark tro på det egna företaget, dess produkter och medarbetare. Företaget har låg medarbetaromsättning och sjukfrånvaro samt motiverade medarbetare. Andelen långtidsfriska, det vill säga medarbetare utan någon sjukdag på tolv månader, är mer än hälften. Enligt Swebus medarbetarindex anser 98 procent av medarbetarna att det finns förutsättningar i arbetssituationen för motivation och engagemang och att det därmed finns få hinder för ett starkt utvecklings- och förbättringsarbete. Ledningen är aktivt ute i verksamheten och trafiken med ambitionen att öka delaktigheten i bolaget och främja en öppen intern kommunikation. Under året utsågs en av Swebus medarbetare till Sveriges bästa bussförare.

FOKUS FRAMÖVER

Framöver väntar betydande insatser för att stärka Swebus ställning på marknaden. Fokus är ett starkare erbjudande och en mer kostnadseffektiv trafikproduktion, som tillsammans bidrar till att öka resenärernas upplevda prisvärdhet.

Swebus ser tillväxtpotential inom segmentet beställningstrafik. För närvarande pågår utvärdering av ett ”hyr en buss-koncept” med prioriterade partnersamarbeten avseende fasta köruppdrag, extra trafik samt beställningstrafik. Syftet är att komplettera huvudverksamheten och samtidigt öka flexibiliteten i produktionen med bibehållt fokus på Swebus som varumärke.



**» JAG TYCKER BUSSCHAUFFÖREN SKA HA
BÄTTRE MUSIK I BUSSEN. DÅ SKULLE
ALLA KUNNA DANSA. JAG DANSAR MYCKET
BÄTTRE ÄN NINA PÅ FRITIS »**

Olga, 6 år

Ansvar för miljö och säkerhet

I takt med att intresset för hållbarhetsfrågor ökar, väljer allt fler att resa kollektivt. Nobinas verksamhet kräver således ett ansvar för miljö och säkerhet, liksom för medarbetare och kunder. Ju duktigare Nobina blir på att värna miljön genom fulla bussar och skonsammare körning, desto bättre för både miljö och ekonomi.

FÖRHÅLLNINGSSÄTT

Som ett nordiskt marknadsledande bolag inom kollektivtrafik med buss har Nobina stora möjligheter att påverka miljön på ett positivt sätt. I trafiken kan inte bara nya bränslen, utan också ny teknologi, effektivt underhåll och sparsam körning bidra till ökad hållbarhet. Nobinas hållbarhetsarbete tar därför avstamp i den kunskap som byggs upp i verksamheten.

Erfarenheterna från kontrakten liksom möjligheterna att förbättra villkoren för både miljö, ekonomi och social utveckling används för att påverka framtida kontrakts utformning. Viktiga forum för att påverka dessa villkor är framförallt de olika branschorganisationer som Nobina är medlem i.

STRATEGI

Nobina tar ansvar genom att agera i två dimensioner, långsiktig påverkan av kontraktsvillkor och påverkan under pågående drift. Det långsiktiga perspektivet handlar om att utveckla konkurrenskraftiga produkter och marknadsföra dem till uppdragsgivarna och det kortsiktiga perspektivet handlar om att använda befintliga resurser på ett så effektivt sätt som möjligt.

MÅL OCH MÄTBARHET

Nobina har ett miljöråd som utgörs av miljöcheferna i de olika verksamheterna. Miljörådet har till syfte att bidra till att formulera, kommunicera och förankra miljömål och arbetssätt på ett sätt som speglar ambitionerna på området.

Nobina ser över sina miljö- och säkerhetsmål minst en gång om året i samband med att affärsplanen uppdateras. Målen följs upp månatligen. Vid kontinuerliga miljörevisioner granskas miljöarbetet och dess resultat.

Effekterna av hållbarhetsarbetet mäts i en nyligen instiftad varumärkesmätning. Där utvärderas kundtillfredsställelse, medarbetarmotivation och uppdragsgivarnas tillfredsställelse.

MILJÖ

Miljöaspekten ska alltid finnas med i varje medarbetares vardag – från rekrytering till kompetenskartläggningar och utvecklingssamtal. Nobina strävar generellt efter att optimera sina resurser i verksamheten för att maximera konkurrenskraften samtidigt som belastningen på miljön begränsas. Dessutom vidtas en rad åtgärder för att på praktisk nivå höja miljökompetensen inom koncernen. Framgångarna utvärderas i regelbundna egenkontroller och interna revisioner.

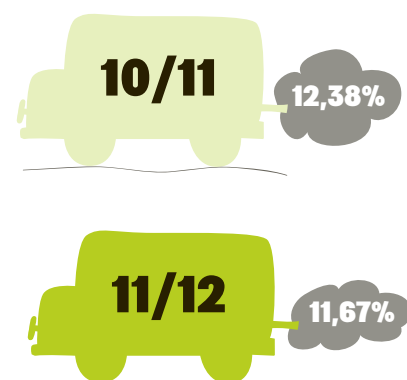
Smart trafikplanering

Utöver att få fler människor att välja bussen som färdmedel, är det allra viktigaste att köra en fullsatt buss. Nobinas bussar kör varje dag en sträcka som motsvarar 15 varv runt jorden. Det innebär att varje kilometer eller minut som en buss kör utan resenärer är negativ både för ekonomi och för miljö. Smart trafikplanering är därför ett viktigt verktyg för att reducera utsläpp. Optimerade tidtabeller där spilltider och tomkörning är så liten som möjligt bidrar till minskad miljöpåverkan. Med minsta möjliga avstånd mellan bussens uppställningsplats och första hållplats minskar miljöavtrycket ytterligare. Exempel på hur långsiktig marknadsföring ger effekt på beläggningen är det incitamentsbaserade Norrtälje-kontraktet som Nobina startade under 2011, där ersättningen på pendlarlinjerna baseras på antalet påstigande resenärer.

Branschorganisationer som Nobina är medlem i

1. BUA Bussarbetsgivarna
2. BR Bussbranschens Riksförbund
3. Svenskt Näringsliv
4. Stockholms Handelskammare

Andel tomkörning



Räknat på den planerade trafiken. Körningar vid tvätthall/verkstad, bussbyten eller flytt av bussar ingår ej.

Ökad kunskap

Partikelutsläpp är ett område där alla – bussleverantörer, trafikföretag och forskare – behöver öka sina kunskaper. Rön och erfarenheter är till viss del motstridiga och det krävs ett närmare samarbete mellan parterna för att komma till rätta med problemen. Internt på Nobina sträcker sig arbetet från bussförarnas utbildning i sparsam körning, exempelvis avseende tomkörning och tomgångskörning, till särskilda utbildningar för medarbetare i både verkstäder och trafikledning om hur man sparar miljö och ekonomi i användningen av energi, vatten, rengöringsmedel och kemikalier i samband med service. Till exempel lyckades Nobina i Norrtälje minska vattenförbrukningen och kemikalieanvändningen med 80–90 procent under året, genom att tillämpa en ny städmetod med ångtvätt i dubbeldäckarna.

Förnyelsebara drivmedel

Busstrafikens branschorganisation i Sverige har formulerat mål för energianvändningen i linje med de politiska målsättningarna. För att möta dessa mål, och uppdragsgivarnas krav, måste trafikföretagen snabbt öka andelen förnyelsebara drivmedel. Därför intensifierar Nobina sin kompetensutveckling inom området framtida drivmedel.

Elektrifiering av trafiken liksom bussar som drivs av biogas är två tydliga trender bland uppdragsgivarna. I nuläget varierar emellertid förutsättningarna för att leverera pålitlig trafik med dessa drivmedel i alla trafikområden. Det gäller exempelvis gasdepåer och infrastruktur för markburen elförsörjning. Nobina utvärderar emellertid de framtida möjligheterna tillsammans med uppdragsgivarna.

Emissioner

När miljörådet bildades prioriterade koncernledningen arbetsområden som partikelutsläpp och bränsleförbrukning. Nobinas mål är att minska utsläppen av växthusgaser med en femtedel per passagerar-kilometer jämfört med verksamhetsåret 2010/11.

År 2007 initierade Nobina ett forskningsprojekt vid Linköpings universitet i syfte att utvärdera vilken miljöeffekt alternativa upphandlingsmodeller får, där trafikföretagen själva kan planera resursanvändning i relation till faktiskt behov. Resultaten indikerar att emissionerna kan minskas med närmare hälften genom att använda mindre fordon, eller genom att kombinera olika fordonsstorlekar, i trafiken. Kostnaderna för detta skulle i värsta fall stiga med tio procent enligt samma forskningsprojekt. Det finns möjligheter att

minska kostnaderna genom att förbättra planeringsförutsättningarna. Detta skulle till exempel kunna göras genom att expandera det område som ska planeras i syfte att bättre kunna dra fördel av samordningseffekter och stordriftsfördelar. Men det förutsätter att trafikföretagen får större frihetsgrader än vad dagens upphandling av busstrafik tillåter, när det kommer till att besluta om vilken typ av buss som ska transportera sträckorna vid olika tillfällen.

Mätbar körning

Det finns både tydliga verksamhetsmål och ekonomiska incitament för att begränsa bränsleförbrukningen under löpande kontrakt. I Sverige har Nobina utvecklat ett koncept där förarna utbildas i att köra mer energieffektivt med minskad drivmedelsförbrukning som följd, konceptet kallas *Den Gröna Resan*. Ombord på varje buss finns mätutrustning som följer hur väl den enskilde föraren lyckas i sina ansträngningar att köra skonsamt genom att registrera bränsleförbrukning, acceleration och inbromsningar etc. Dessa data följs sedan upp av trafikområdets miljöcoach som varje månad går igenom resultatet med förarna. Analyser visar att bränsleförbrukningen minskar med 5–7 procent och därmed reduceras även utsläppen i luften. Varje förares individuella insatser säkerställs på ett sätt som aldrig tidigare gjorts i bussbranschen.

Utsläpp i relation till körda km	11/12
Fossil koldioxid (CO ₂)	0,87 kg/km
Kväveoxider (Nox)	4,25 g/km
Kolväten (HC)	0,04 g/km
Partiklar (PM)	0,02 g/km

Nobina startade mätningar 2011/2012

Den Gröna Resan (DGR)	11/12	10/11
Investerat i DGR, kronor		
Sverige	3 350 512	4 183 467
Finland	344 850	0
Swebus	16 251	43 743
Totalt investerat i DGR	3 711 613	4 227 210
Bussar med DGR-utrustning, st		
Antal i Sverige	337	253
Antal i Finland	16	0
Antal hos Swebus	3	3
Totalt bussar med DGR-utrustning	356	256

» Till exempel minskade vattenförbrukningen och kemikalieanvändningen i Norrtälje med 80–90 procent under året, genom att tillämpa en ny städmetod med ångtvätt i dubbeldäckarna.

ISO-certifiering

I Norge och Finland är Nobina sedan flera år certifierat enligt miljöstandarden ISO-14001. I Sverige pågår sedan 2009 ett program för att genomföra ISO-certifieringar av trafikområdena. Detta arbete gäller både kvalitet (ISO9001) och miljö (ISO14001). Vid utgången av 2011 hade huvudkontoret, samtliga trafikområden i Stockholm och fyra trafikområden i landet blivit ISO-certifierade.

SÄKERHET

Nobinas säkerhetspolicy slår fast att företaget ska vara ett föredöme i trafiken. Hög säkerhet är grundläggande för all Nobinas trafik och övrig operativ verksamhet. Även om punktlighet är en viktig parameter för den dagliga bussresan prioriteras säkerhet och trygghet allra högst, före komfort och bekvämlighet. Säkerhetsarbetet bedrivs systematiskt och integrerat med den övriga verksamheten. Sedan år 2008 finns ett koncerngemensamt säkerhetsråd.

Säkerhetsarbetet

I det aktiva säkerhetsarbetet ingår att följa upp olika trafikincidenter liksom hot och våld mot kunder eller egna medarbetare. Ett egenutvecklat datasystem hanterar upp-

Antal ISO-certifierade trafikområden i koncernen	11/12	10/11	Totalt antal trafikområden
Sverige	7	5	22
Danmark	0	0	2
Norge	5	6	7
Finland	3	3	3

Huvudkontoren är också certifierade men exkluderade i denna sammanställning.

gifterna och bidrar till utvecklingen av en säker och trygg miljö där trafiken fungerar utan störningar.

Nobina kommer att börja tillämpa den franska Du Pont-modellen i säkerhetsarbetet. Metoden går ut på att identifiera riskbeteenden genom mätning av och diskussioner kring stresstålighet och riskbenägenhet redan vid rekrytering och urval av nya medarbetare.

Sedan två år tillbaka genomför Nobinas fyra verksamhetsländers säkerhetsavdelningar så kallade säkerhetsdagar ute på samtliga trafikområden. Det är en typ av metodstöd, men också en möjlighet att granska hur väl säkerhetsrutinerna fungerar. Ändå inträffar ibland olyckor och vandalisering.

Riskhantering och krisberedskap

Inom Nobina har alla bolag och trafikområden en beredskap för att snabbt kunna mobilisera

vid en krissituation. Varje bolag följer en koncerngemensam krisplan som aktiveras vid allvarliga händelser, såsom svåra olyckor med allvarligt skadade eller stora materiella skador. Krisplanen beskriver hur berörda funktioner, från bussförare till driftsledning och central krisledning, ska agera vid kris och olyckshändelser samt hur den interna och externa kommunikationen ska gå till. För att säkerställa att krisplanen fungerar och efterföljs, genomför koncernbolagen och trafikområdena krisövningar minst två gånger per år.

I områden med högre säkerhetsrisk, såsom förorterna till Malmö där Nobina har en del trafik, samarbetar Nobina med polis och lokala myndigheter för att säkerställa ett snabbt informationsflöde vid hotfulla situationer. Dessutom pågår olika sociala projekt med ungdomar i de utsatta områdena för att öka tryggheten och stärka deras relation till kollektivtrafiken.

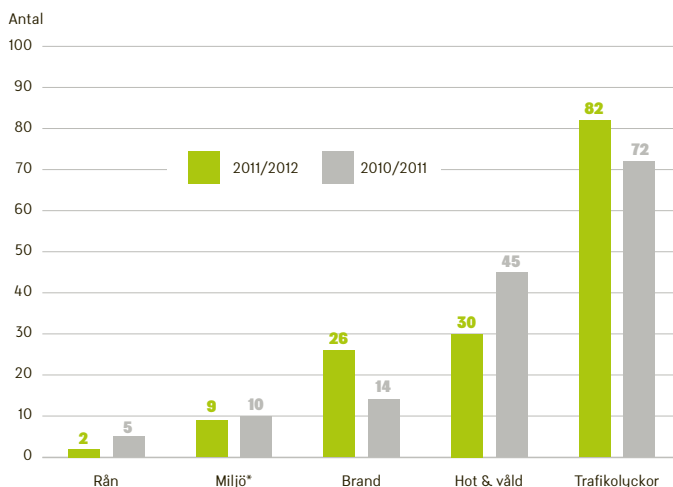
Utmärkelser

Nobina har fått pris för sitt svenska trafiksäkerhetsarbete med flera tusen egna hastighetskontroller som resulterat i sänkta hastigheter. Bussarna har de två senaste åren haft branschens bästa resultat vid de årliga kontrollbesiktningarna. Varje buss är dessutom på 29 punkter föremål för en daglig säkerhetskontroll som genomförs före första trafikstart.

På Transportforum i Linköping tilldelades Nobina Stora Trafiksäkerhetspriset 2012. Nobina utnämndes till Årets entreprenör för att ha uppnått 77 procent godkända bussar i den årliga kontrollbesiktningen, jämfört med branschsnittet på 55 procent. De goda resultaten bygger på ett långsiktigt och metodiskt arbete med förebyggande underhåll och ökad kompetens i verkstäderna samt ett nära samarbete med Bilprovningen.

ALLVARLIGA HÄNDELSER

Händelser rapporteras till ledningsgruppen på månatliga kvalitets- och miljöråd. Samtliga händelser bedöms av säkerhetschefen. De som bedöms riktigt allvarliga utreds med grundorsaksanalys.



* Exempelvis läckage/spill av bränsle, olja eller glykol på väg eller i depå.

**» JAG HAR KOLLEKTIV-
TRAFIKEN I BLODET »**

Som barn drömde jag om att arbeta inom kollektivtrafiken. 1964 började jag på Stockholms Spårvägars planeringsavdelning. Till mina uppgifter hörde att räkna ut när maxbelastningstimmen inföll på olika platser i Stockholm. Därefter har jag jobbat med allt från hållplatsnamnsfrågor till bygglovsärenden för regnskydd vid busshållplatser.

MAX, 69 ÅR

INNOVATION OCH STÄNDIG UTVECKLING – FORDON, BRÄNSLEN OCH UTSLÄPP

Nobina arbetar för ständig utveckling av det kollektiva vardagsresandet, helst i nära samarbete med uppdragsgivaren. Som den största bussköparen i Norden har Nobina stora möjligheter att realisera sina innovativa idéer. Samtidigt ökar konkurrensen bland bussleverantörerna vilket gynnar både prisbild och utbud. Det är glädjande att allt fler uppdragsgivare låter trafikföretagen ta aktiv del i utformandet av transportlösningen genom standardiserade och funktionsformulerade krav i anbudsförfrågan. Det möjliggör optimering av fordonsflottan både ur effektivitetsperspektiv och miljöperspektiv. Läs om några av årets projekt.

DUBBELDÄCKARE I NORRTÄLJE

Det var 35 år sedan dubbeldäckare senast rullade i Stockholmstrafiken, men i juni 2011 var det dags igen när Nobina tog över trafiken mellan Norrtälje och Stockholm i samarbete med SL och busstillverkaren VDL Bus & Coach.

De nya bussarna rymmer 84 sittande passagerare men har ändå i stort sett samma drivmedelsförbrukning som den äldre busstypen med endast 57 sittplatser. Därmed minskar energianvändningen per resande med mer än en fjärdedel för resan mellan Norrtälje och Stockholm, samtidigt som man ökar kapaciteten per buss med 40 procent. Dessutom minskar utsläppen. Genom användning av biodiesel i form av RME²⁾ minskar nettoutsläppen av växthusgaser med över 60 procent per personresa jämfört med vanliga dieselbussar. Som om det inte vore nog har man med hjälp av en ny städmetod med ångtvätt lyckats minska vattenförbrukningen och kemikalieanvändningen med 80–90 procent under året.

För delar av trafikavtalet får Nobina betalt per påstigande kund, istället för ersättning per körd kilometer, och ansvarar för detaljplaneringen av trafiken tillsammans med SL. Det finns därmed tydliga incitament för att locka fler pendlare att ta bussen istället för bilen genom att satsa på lokal marknadsföring och ett attraktivt servicekoncept: fällbara

säten, luftkonditionering och internet ombord. För att utjämna resandet bjuds också passagerarna på frukost vissa tider.

HYBRIDBUSSAR I TROMSÖ

I februari 2012 gick starten för Nobinas nya trafik i norska Tromsö med omnejd. I stads- och trafikens används 32 hybridbussar, vilket är den största sammanhängande hybridflottan i norra Europa. Likadana hybridbussar rullar sedan tidigare i andra norska städer där Nobina har trafik, men det extrema klimatet i Tromsö lär bli en utmaning för Volvo som ansvarar för service och reparation.

Hybridbussarna har samma driftsäkerhet som dieselbussar och låg bränsleförbrukning. Genom att återvinna bromsenergin sänks bränsleförbrukningen med upp till 35 procent vilket bidrar till minskad miljöpåverkan och låg livscykelkostnad.

Avtalet bygger huvudsakligen på fast ersättning, men har även en incitamentsbaserad del som bygger på antal resenärer och punktlighet i leverans av trafiken.

BRT-SYSTEM I MALMÖ

För närvarande utvecklar Nobina i samarbete med Skånetrafiken och Malmö stad ett BRT-system som ska tas i trafik hösten 2013. BRT står för Bus Rapid Transit och kan jämföras med spårvagn i det att resan sker med full prioritet i egna banor och körfält med raka

tydliga linjesträckningar. Liksom tunnelbanan har systemet hög medelhastighet, hög turtäthet och hög kapacitet. Bussarna angör stationer snarare än hållplatser, med relativt långa stationsavstånd.

I dag när spårvagnar är det stora modeordet bland en del politiker kan det noteras att kostnaden för ett BRT-system är endast en bråkdel av motsvarande metrosystem. Ska kollektivtrafikens marknadsandel fördubblas till år 2020 är BRT en självklar framtids-satsning och det mest kostnadseffektiva, konstaterade man i en studie från KTH, som gjordes 2009 på uppdrag av Vinnova.

Det nya BRT-systemet i Malmö kommer att transportera mer än 10 000 resenärer varje dag.

LÄTTVIKTSBUSSAR I HELSINGFORS

I Helsingfors vann Nobina upphandlingen av stadstrafiken genom att våga satsa på en helt ny busstyp. Kraven i anbudsförfrågan var funktionsstyrda vilket tillät Nobina att själva föreslå en optimal lösning i förhållande till HSLs kravspecifikation och valet föll på lättviktsbussar från VDL Bus & Coach.

De nya bussarna ger rätt förutsättningar att bedriva en miljövänlig trafik med låg bränsleförbrukning och begränsade koldioxidutsläpp. Utformningen av bussarna skapar god tillgänglighet, enkelhet och ökad trivsel för resenärerna. Dessutom medför

lättviktsbussarna lägre underhållskostnader. Det är Nobinas hittills största inköp av lättviktsbussar.

Fordonen sätts i trafik under sensommaren 2012 och kompletteras med bussar ur den befintliga flottan som uppgraderas för att möta ställda krav.

BIOGASBUSSAR I UPPLAND

I takt med ett ökat fokus på miljövänlig kollektivtrafik i de svenska kommunerna, blir miljövänliga bränslen allt mer efterfrågade. Under perioden 2000–2011 har bussar med förnybart drivmedel mer än fördubblats i Sverige. De senaste åren är det framförallt etanol, RME²⁾, naturgas och biogasbussar som ökar. Antalet biogasbussar har ökat från ett trettiofem bussar i början på 2000-talet till dagens mer än 1 544 bio- och naturgasbussar

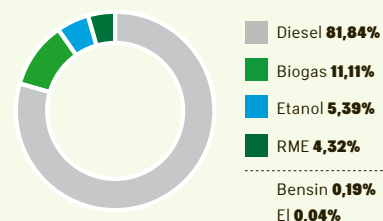
i trafiken*. Kommunerna investerar stora pengar i biogasanläggningar för att bli självförsörjande på drivmedel för kollektivtrafik.

Eftersom biogasbussarna introducerades för mindre än fem år sedan, finns det få använda bussar tillgängliga som kan användas i nyvunna trafikkontrakt. Det innebär att en betydande mängd bussar kommer att köpas in framöver och vilket kommer att förnygra Nobinas bussflotta. Hösten 2011 köpte Nobina in 109 nya biogasbussar från Scania för regiontrafiktrafik i Uppland, med start i juni 2012.

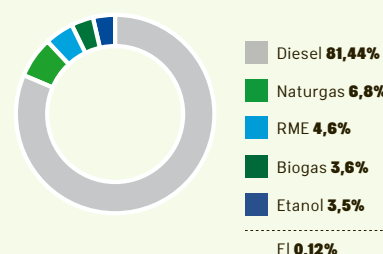
Tidigare år har endast två bussleverantörer kunnat erbjuda biogasbussar för regiontrafik, men tack vare den växande efterfrågan på biogasbussar i upphandlingarna har antalet leverantörer ökat, vilket är glädjande.

* Statistik om Bussbranschen 2012

Bussar i trafik efter drivmedel (%)



Nobinas bussflotta efter drivmedel (%)



ÖVERSIKT DRIVMEDEL

Drivmedel	Antal i flottan 2011/2012	Antal i flottan 2010/2011	Användning	Snittförbrukning	Reduktion Koldioxid ³⁾	Underhåll	Fördel	Nackdel
Diesel	2 799 – varav 32 hybridbussar ¹⁾	3 121	Alla trafikslag	0,38 l/km ²⁾	Ingen, fossilt ⁴⁾	Normalt (för hybrid högre än normalt)	Kostnadseffektivt, tillgängligt överallt. Hybridbussar har lägre driftskostnader och ca 25% lägre bränsleförbrukning än motsvarande konventionell buss i stadstrafik	Ej klimatanpassat. Hybridbussar har högre inköpspris än konventionella bussar
Naturgas	234	233	Stads- och regiontrafik	0,56 Nm ³ /km	Ingen, fossilt	Högre än normalt	Låga lokala emissioner och lågt buller	Ej klimatanpassat, kräver infrastrukturinvestering
Biodiesel ²⁾	158	43	Stads- och regiontrafik	0,40 l/km	38%	Något högre än normalt	Kostnadseffektivt, klimatanpassat	Begränsad tillgång, känsligt för vinterkyla
Biogas	123	69	Stads- och regiontrafik	0,56 Nm ³ /km	73%	Högre än normalt	Klimatanpassat, låga lokala emissioner och lågt buller	Kräver infrastrukturinvestering
Etanol	119	148	Stads- och förortstrafik	0,75 l/km	71%	Högre än normalt	Klimatanpassat	Begränsad räckvidd, begränsad tillgång
El	4	4	Stadstrafik	N/A	Upp till 100% med "grön el"	Normalt	Helt utsläppsfri buss, tyst i stadsmiljön	Kräver infrastrukturinvestering, lägre flexibilitet
Totalt	3 437	3 618						

¹⁾ En hybridbuss är en buss med två motorer, en dieselmotor och en elektrisk motor. Bussen kan drivas antingen av den ena eller av båda motorerna samtidigt. Den elektriska motorn går på batteri som laddas upp under körning med dieselmotorn samt vid överföring av bromsenergi.

²⁾ I huvudsak RME, RapsMetylEster.

³⁾ Genomsnittsvärden från EUs "Renewable Energy Directive" (RED).

⁴⁾ Handelsdiesel i Sverige innehåller upp till 7 procent biodiesel (RME).

Bolagsstyrning

Denna rapport beskriver bolagsstyrning, ledning och förvaltning samt hur styrelsen säkerställer kvaliteten i den finansiella rapporteringen och samverkar med bolagets oberoende revisorer. I denna rapport för räkenskapsåret 2011/2012 ingår styrelsens rapport om intern kontroll avseende finansiell rapportering. Nobina har frivilligt valt att i vissa hänseenden följa Svensk kod för bolagsstyrning (koden) och har för avsikt att framöver följa koden fullt ut.

BOLAGSORDNING

Bolagsordningen i sin helhet finns på koncernens webbplats www.nobina.com.

ÅRSSTÄMMA

Bolagsstämma och aktieägare

Årsstämman är bolagets högsta beslutande organ. Aktieägarna utövar sin beslutanderätt på årsstämman när det gäller till exempel styrelsens sammansättning och val av revisorer. Större aktieägare eller, om bolaget genomför en ägarspridning, valberedningen föreslår kandidater till styrelseledamöter, styrelseordförande och revisorer. Kompletterande röstningsregler kan finnas i aktieägaravtal mellan vissa aktieägare. Beslut på bolagsstämman fattas vanligtvis med enkel majoritet. I vissa fall föreskriver dock den svenska aktiebolagslagen en viss närvaro för att uppnå beslutsförmåga eller en särskild röstmajoritet. På årsstämman har aktieägarna möjlighet att ställa frågor om bolaget och dess resultat för det gångna året. Representeranter för styrelsen, bolagsledningen och revisorer är normalt närvarande för att kunna besvara dessa frågor.

Årsstämma 2011

Vid årsstämman den 23 maj 2011 var 80 procent av aktierna och rösterna representerade. Representeranter för Nobinas styrelse och koncernledning var närvarande.

Följande beslut fattades:

Till styrelseledamöter omvaldes Birgitta Kantola, Rolf Lydahl, Thomas Naess, Jan Sundling och Jan Sjöqvist, varav den sistnämnde omvaldes som ordförande. Arvodet

fastställdes till sammanlagt 1 325 000 kronor att fördelas enligt till stämman framlagt förslag. Arvode till revisorer ska utgå enligt av styrelsen godkänd räkning.

Resultat- och balansräkning samt koncernresultat- och koncernbalansräkning fastställdes för räkenskapsåret 2010/2011 och styrelseledamöterna och verkställande direktören beviljades ansvarsfrihet.

I enlighet med styrelsens och verkställande direktörens förslag beslöt att årets vinst om 64 725 888 kronor, till förfogande stående vinstmedel från tidigare år 1 406 311 797 kronor och överkursfond 611 848 790 kronor disponeras så att 2 082 886 475 kronor balanseras i ny räkning. Stämman beslutade att ingen utdelning ska lämnas för det gångna räkenskapsåret.

Vidare bemyndigades styrelsen att besluta om nyemission av aktier och det beslöt om emission av teckningsoptioner till nyteckning av aktier till ett helägt dotterbolag respektive godkändes dotterbolagets överlåtelse av dessa inom ramen för verkställande direktörens anställningsavtal.

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare samt för tillsättande av valberedning godkändes.

Stämman beslutade också om ändring i bolagsordningen avseende publicering av kallelse till årsstämma i enlighet med ändringen i aktiebolagslagen.

Extra bolagsstämma 2012

Extra bolagsstämma hölls den 17 januari 2012. Stämman fattade beslut om att styrelse ska bestå av fem styrelseledamöter och beslutade att välja Gunnar Reitan och Richard

Cazenove till ordinarie styrelseledamöter för tiden intill slutet av nästa årsstämma. Richard Cazenove ersätter tidigare styrelseledamot Thomas Naess som representant för BlueBay Asset Management Ltd. Gunnar Reitan ersätter Jan Sundling som lämnade styrelsen i augusti 2011. Styrelsen i Nobina AB består därutöver av ordförande Jan Sjöqvist samt Birgitta Kantola och Rolf Lydahl.

Årsstämma 2012

Årsstämman 2012 hålls den 15 maj 2012, se sid 94. Information om tid och plats, hur anmälan om deltagande kan ske samt hur aktieägare kan få ett ärende behandlat på stämman kommer att framgå av kallelse till stämman i vederbörlig ordning. Informationen kommer också att finnas tillgänglig på bolagets webbplats.

VALBEREDNING

Valberedningen ska bereda och till bolagsstämman lämna förslag till: stämмоordförande, styrelseledamöter, styrelseordförande, styrelsearvode till var och en av styrelseledamöterna och ordförande samt eventuell ersättning för kommittéarbete, arvode till bolagets revisor samt, i förekommande fall, förslag till val av revisor. Vidare ska valberedningen bereda och till bolagsstämman lämna förslag till principer för valberedningens sammansättning.

Principer för utseende av valberedning

Nobina ska ha en valberedning bestående av en representant för envar av de tre till rösttalet största aktieägarna jämte styrelseordföranden. Namnen på ledamöterna i valberedningen och namnen på de aktieägare

de företrädare ska offentliggöras senast sex månader före årsstämman och baseras på aktieägarstatistik från Euroclear Sweden AB per den sista bankdagen i oktober 2011. Ordförande i valberedningen ska, om inte ledamöterna enas om annat, vara den ledamot som representerar den till röstetalet största aktieägaren. Om aktieägare som utsett ledamot därefter inte längre tillhör de tre till röstetalet största aktieägarna, ska den utsedde ledamoten lämna sitt uppdrag och ny ledamot utses enligt ovan angiven ordning.

Tillsättande av valberedningen enligt detta förslag ska vara villkorat av bolagets aktieägarkrets, baserat på aktieägarstatistik från Euroclear Sweden AB, uppgår till minst 100 aktieägare. Bolaget avviker från koden för bolagsstyrning då antalet ägare för närvarande är färre än 100.

STYRELSE

Styrelsens uppdrag är att medverka till en sund affärsutveckling och kontroll av koncernens verksamhet. Nobinas styrelse-

sammansättning liksom ledamöternas arvoden och mötesnärvaro framgår nedan.

Styrelsens ansvar

Nobinas styrelse ansvarar för organisation och förvaltning av bolagets angelägenheter. Styrelsen i sin helhet innehar även uppdraget som revisionskommitté och ersättningskommitté.

Styrelsen har som en av sina viktigaste uppgifter att säkerställa långsiktig strategi, styrning, uppföljning och kontroll av koncernens dagliga verksamhet i syfte att skapa värden för aktieägare, kunder, medarbetare och andra intressenter.

Styrelsen utser verkställande direktören, som också är koncernchef.

Styrelsens sammansättning

Styrelsen ska bestå av minst tre och högst tio ledamöter. Styrelsen har inom sig utsett en ordförande, som enligt svensk lag inte samtidigt har kunnat vara bolagets verkställande direktör. Enligt Svensk kod för bolags-

styrning ska ordföranden utses av stämman. Under räkenskapsåret 2011/2012 bestod styrelsen av fem ledamöter, alla omvalda vid årsstämma, Birgitta Kantola, Rolf Lydahl, Thomas Naess, Jan Sundling och Jan Sjöqvist, varav den sistnämnde omvaldes som ordförande. I augusti 2011 avsade sig Jan Sundling uppdraget som styrelseledamot på grund av annat konfliktterande uppdrag. Styrelsen sammanträdde tio gånger under räkenskapsåret. Mer information om styrelsen i sin helhet finns på sidan 52.

Styrelsens arbetsrutiner

Styrelsen har antagit en arbetsordning för sin verksamhet som anger hur arbetet ska fördelas mellan styrelsen och dess kommittéer och den verkställande direktören.

Arbetsordningen fastställs årligen av styrelsen och omfattar styrelsens ledamöter. Instruktion för verkställande direktören samt för finansiell rapportering beskrivs i bilagor till arbetsordningen. Gällande arbetsordning är fastställd den 5 juli 2012.

Thomas Naess och Jan Sundling utträdde under 2011 och Gunnar Reitan samt Richard Cazenove invaldes på extra stämma i januari 2012.

Ersättning till styrelsen

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår arvode enligt årsstämmans respektive extra bolagsstämman beslut. Ersättning till styrelsen utöver vad bolagsstämman beslutat utgår inte. Verkställande direktör erhåller ej styrelsearvode. Totalt styrelsearvode som utbetalades under året var 1,2 (1,2) miljoner kronor.

Nobina AB har under året betalat ut pensionsersättning till vissa tidigare styrelseledamöter i Nobina Europe AB uppgående till 0,1 (0,1) miljoner kronor. Dessa tidigare styrelseledamöter är berättigade till livslång ersättning från bolaget.

ERSÄTTNINGSKOTT

Nobina har inte haft ett särskilt ersättningskott då styrelsen i sin helhet behandlar

Styrelsens arbete under året – styrelsen sammanträdde tio gånger under 2011/2012:

Datum	Typ	Ärenden
8 mars	Ordinarie	Drift, aktiehandel, obligationslån
26 april–3 mars	Ordinarie	Drift, långtidsplan, aktiehandel, årsredovisning
26 maj	Extra per telefon	Bankupphandling
10 juni	Extra per telefon	Obligationsvillkor
4 juli	Ordinarie	Drift, obligationslån
5 juli	Extra sammanträde	Konstituering, arbetsordning
25 juli	Extra per telefon	Bud på bolaget
27 september	Ordinarie	Drift, affärsplan, underhåll, Swebus, Norge
20 december	Ordinarie	Drift, affärsplan, kapitalstruktur, aktiehandel
8 februari	Extra per telefon	Kapitalstruktur, aktiehandel

Styrelsemedlemmarnas närvaro under 2011/2012:

Namn	Född	Invald	Styrelsemöten	Bolagsstämma
Jan Sjöqvist, ordförande	1948	2005	10 av 10	Ja
Jan Sundling, ledamot	1947	2005	6 av 10	Nej
Rolf Lydahl, ledamot	1945	2005	9 av 10	Nej
Thomas Naess, ledamot	1972	2009	9 av 10	Nej
Birgitta Kantola, ledamot	1948	2009	10 av 10	Nej
Gunnar Reitan, ledamot	1954	2012	0 av 10	Nej
Richard Cazenove, ledamot	1974	2012	1 av 10	Nej

Thomas Naess och Jan Sundling utträdde under 2011. Gunnar Reitan och Richard Cazenove invaldes på extra stämma i januari 2012. Jan Sundling deltog inte i styrelsemötena efter sin avgång i augusti 2011. Gunnar Reitan deltog inte i styrelsemötena eftersom han invaldes i januari 2012. Rickard Cazenove deltog vid ett styrelsemöte innan han invaldes i januari 2012.

frågan om ersättning vid en årlig utvärdering av styrelsearbetet.

Ersättningen till styrelsen inklusive styrelseordförande beslutas av årsstämman. Ersättningen till verkställande direktören och övriga ledande befattningshavare ska vara marknadsmässig och bestå av fast och rörlig ersättning samt övriga förmåner och pension. Läs mer om principerna för ersättning till styrelse och ledande befattningshavare under avsnitten "Styrelse" och "Verkställande direktör och koncernledning". Inför nästkommande räkenskapsår har Nobina för avsikt att utse en ersättningskommitté med tydliga instruktioner avseende arbetsuppgifter, sammansättning och beslutanderätt enligt Svensk kod för bolagsstyrning.

REVISIONSUTSKOTT

Styrelsen i sin helhet utgör idag koncernens revisionsutskott. Styrelsens uppgift är att i samverkan med företagsledningen kvalitets-säkra den finansiella rapporteringen.

Styrelsen ska säkerställa att företagsledningen identifierar riskerna i verksamheten. Vidare ska styrelsen hålla sig informerad om upplägg och prioritering av det externa och interna revisionsarbetet i koncernen i syfte att detta håller hög professionell standard och kännetecknas av opartiskhet och integritet.

Styrelsen följer upp vad som framkommer vid revisionsarbetet, inklusive enskilda ärenden där revisionsinsatser bedöms vara motiverade. Styrelsen träffar de externa revisorerna minst en gång per år.

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR OCH KONCERNLEDNING

Verkställande direktören utses av styrelsen och ansvarar för att den dagliga verksamheten bedrivs i enlighet med styrelsens riktlinjer och instruktioner. Ragnar Norbäck, född 1955, är koncernchef och verkställande direktör i Nobina AB sedan 2004. Han äger 101 112 aktier i bolaget.

Nobinas koncernledning består sedan den 1 mars 2011 av koncernchef, ekonomidirektör

samt två affärsområdeschefer. I december 2011 utökades koncernledningen till att också inkludera personaldirektören. Koncernledningen träffas normalt en gång i veckan och arbetar i linje med bolagets samlade policyer och gällande instruktioner. Samtliga beslut tas av verkställande direktören efter samråd med koncernledningen.

Respektive bolags verkställande direktör rapporterar direkt till affärsområdeschefen och ansvarar i sin tur för att instruktioner och riktlinjer följs.

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Bolaget strävar efter att erbjuda ersättning och övriga anställningsvillkor som ska vara marknadsmässiga och konkurrenskraftiga i syfte att tillse att bolaget kan attrahera och behålla kompetent personal. Ersättningen till verkställande direktören och övriga personer i företagsledningen ska bestå av fast lön, rörlig ersättning, pension och andra sedvanliga förmåner.

Den fasta lönen omprövas som huvudregel en gång per år och ska beakta individens ansvar och prestation. Den fasta lönen ska vara konkurrenskraftig. Den rörliga ersättningen ska baseras på individens prestation samt bolagets prestation i förhållande till i förväg uppställda mål. Utvärdering av målen ska ske årligen. Den rörliga ersättningen ska bestå av en kontant bonus enligt styrelsens bestämmande och för verkställande direktören även en aktiebaserad ersättning vilken ska kunna uppgå till maximalt 140 procent av verkställande direktörens fasta årslön och utbetalas under tre år. Aktieersättningen ska vara villkorad av att stämman fattar de beslut som erfordras av leverans av aktier enligt fastställd aktieersättning.

Ledande befattningshavare inom Nobina koncernen har i händelse av uppsägning av anställningen maximalt tolv månaders ersättning. Som grund gäller sex månaders ömsesidig uppsägningstid mellan företaget och befattningshavaren. Därutöver utgår ytterligare maximalt sex månaders ersätt-

ning i händelse av att företaget har avslutat anställningen. Ledande befattningshavare är moderbolagets verkställande direktör och ekonomidirektör samt dotterbolagens verkställande direktörer.

Pensioner och villkor till verkställande direktör

Pensionsåldern för verkställande direktören är 62 år i moderbolaget. Pensionsutbetalningarna för bolaget reduceras till 90 procent av lönen vid pensionering vid 62–63 års ålder, 80 procent av lönen vid 63–64 års ålder samt 70 procent av lönen vid pensionering vid 64–65 års ålder. Nobina ABs åtaganden gentemot verkställande direktören upphör vid pensionering vid 65 års ålder. Pensionskostnader utgörs av avgiftsbestämd pension, där premien är 30 procent av den pensionsgrundande lönen. Med pensionsgrundande lön avses grundlönen så länge som den verkställande direktören kvarstår som anställd i bolaget. Uppsägningslön är pensionsgrundande.

Den verkställande direktören har rätt till 30 semesterdagar per år och är försäkrad till 90 procent av lönen under maximalt 365 dagar per kalenderår, utan karenssdag. Förutom beskrivna skattepliktiga förmåner finns även sjukvårdsförsäkring och innehav av aktier i Nobina AB.

Se not 7, om ersättning till styrelsen och ledande befattningshavare.

Incitamentsprogram

Nobina AB har tidigare givit ut tre optionsprogram, program 1 utgivet den 24 juni 2005 omfattande 1 052 000 optioner, program 2 utgivet den 8 november 2005 omfattande 304 569 optioner samt program 3 utgivet den 19 januari 2009 omfattande 1 640 925 optioner. Nobina AB har återköpt samtliga utgivna teckningsoptioner. Vederlaget för återköpet av de under 2005 utgivna optionsrätterna, utgjordes av kontant betalning, enligt oberoende marknadsvärdering av bolagets stamaktier. Vederlaget för inlösen av de under 2009 utgivna optionsrätterna, utgjordes av kontant betalning enligt optionsrätternas

nominella värde. Innehavarna av utgivna optionsrätter, har vid inlösenfallet, även förbundit sig att återinvestera en del av likviden i aktier i Nobina AB.

REVISORER

Externa oberoende revisorer väljs av aktieägarna på årsstämman för en fyraårsperiod. Revisorerna rapporterar till aktieägarna på bolagets bolagsstämmor. Bolaget ska ha minst en (1) och högst två (2) revisorer med högst två (2) revisorssuppleanter. Till revisor och, i förekommande fall, revisorssuppleant ska utses auktoriserad revisor eller registrerat revisionsbolag.

På årsstämman 2009 omvaldes revisionsbyrån Ernst & Young AB till revisorer för Nobina för de kommande fyra åren. Ernst & Young AB har varit bolagets revisor sedan 2005. Huvudansvarig revisor är den auktoriserade revisorn Erik Åström, Ernst & Young AB. Erik Åström är medlem i Far.

Den externa revisorns uppdrag består i att granska bolagets årsredovisning, koncernredovisning och räkenskaper samt styrelsen och verkställande direktörens förvaltning. Ernst & Young rapporterar löpande till koncernledningen samt till lokala bolagsledningar. Ernst & Young anlitas enbart för konsulttjänster beslutade och godkända på förhand av styrelsen. Revisorerna informerar styrelsen om den årliga revisionens planering, omfattning och innehåll, samt redovisar sina slutsatser. Vidare informeras styrelsen om uppdrag som har utförts utöver revisionstjänster, ersättningar för sådana uppdrag och andra omständigheter som är av betydelse för att bedöma revisorernas oberoende.

STYRELSENS RAPPORT OM INTERN KONTROLL

Verkställande direktör och koncernledning ska styra arbetet med att ta fram en pålitlig ekonomisk redovisning för extern publicering på ett effektivt sätt. En pålitlig ekonomisk redovisning är för Nobina att:

- redovisningsprinciperna är ändamålsenliga och i överensstämmelse med International Financial Reporting Standards (IFRS), och ÅRL,

- resultatredovisningen är informativ och på lämplig detaljnivå,
- den på ett korrekt sätt visar bakomliggande transaktioner och händelser och med rimlig säkerhet speglar företagets verkliga resultat, ekonomiska ställning och kassaflöde.

Styrmiljö

Företagets styrning bygger på ett gemensamt och processororienterat ledningssystem. Syftet är att säkerställa en företagskultur som kännetecknas av integritet och att inte kompromissa med etiska värden. I ledningssystemet ingår personalens erfarenheter, kompetens, attityder, etiska värderingar och uppfattning om hur ansvar och befogenheter är fördelade inom organisationen. Det är ledningssystemet som illustrerar hur koncernen arbetar inom viktiga områden. Styrmiljön kännetecknas av verksamhetens huvudprocesser med tillhörande koncernpolicyer och instruktioner samt lokala instruktioner. Processägarna föreslår förebyggande åtgärder, utveckling och förbättring av processen. Verksamheternas ledare ansvarar för införande, uppföljning och åtgärdande av brister.

Riskbedömning

De risker som uppstår i samband med den finansiella rapporteringen är främst bedrägeri, förlust eller förskingring av tillgångar, otillbörligt gynnande av annan part på bolagets bekostnad och andra risker som rör väsentliga felaktigheter i redovisningen.

Värdering av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader eller avvikelser från upplysningskrav är några exempel.

Koncernen använder samma typ av riskbedömning för alla processer. Den sker i tre steg och initieras genom ledningens genomgång. Basen för bedömningen är en nulägesanalys av koncernen samt ledningens tidigare erfarenheter. De risker som bedöms påverka den finansiella rapporteringen väsentligt klassificeras som höga risker. De risker som får motsatt bedömning klassificeras som låga risker.

I steg två provas de högt värderade ris-

kerna i verksamheten i samband med en kartläggning av delprocesserna. Expertkompetens från processerna används för en noggrann värdering av alla risker i respektive process.

Arbetsgången är:

1. Identifiera riskerna och placera dem i berörda processteg:
 - beskriv förebyggande åtgärder idag
 - värdera sannolikhet/påverkan/upptäcktssannolikhet
 - beräkna risktal
 - föreslå förbättringsåtgärd vid höga risktal
2. Detta innebär att ledningens bedömning av en risk kan få lägre värde av verksamheten, likväl som en risk som inte bedömts av ledningen kan få en hög värdering av verksamheten.

Sista steget i arbetet är att sammanställa alla riskvärden som framkommit under kartläggningen och att presentera dem vid ett koncernledningsmöte. Ledningen gör en prioritering av högt värderade risker och tillsätter resurser för att hantera dem. De risker som fått låga värden arkiveras på en risklista för ny prövning, senast vid nästa års riskbedömning.

Kontrollaktiviteter

Riskbedömningen ger en möjlighet att agera förebyggande. Höga risker prioriteras, vilket leder till åtgärder för att minska eller eliminera dem. Kontroller och styrpunkter säkerställer att förebyggande åtgärder följs i samtliga koncernbolag.

Inom bolaget finns ett antal kontroller för att godkänna och attestera affärstransaktioner. I det löpande arbetet tillämpas kontrollerna dagligen och vid upprättande av bokslut och finansiella rapporter tillämpas fastställda redovisningsprinciper inom alla koncernbolag. Fastlagda rutiner styr genomgång och analys av de finansiella rapporterna på alla nivåer i koncernen, vilket är viktigt för att kunna säkerställa riktigheten i rapporterna. Styrningen sker genom beslutade

policyer och instruktioner som alla arbetas fram i koncerngemensamma processteam. Teamen beslutar också över viktiga kontrollpunkter för att säkerställa den finansiella rapporteringen.

Beslutsvägar, befogenheter och ansvar på olika nivåer i organisationer definieras i linje med gällande policyer och instruktioner, bland annat attestinstruktion. Inga särskilda IT-kontroller genomförs och externa parter har ej anlåtats.

Information och kommunikation

Kommunikationsplanen säkerställer att kommunikationen av styrvärden når rätt målgrupp. Informationen i styrvärden visar hur bolaget agerar i styrvärden och hur avvikelser rapporteras och följs upp. Processägaren ansvarar för att information om gemensamma metoder når hela organisationen. Linjeorganisationen håller löpande

möten på funktions- eller områdesbasis. Nya policyer och instruktioner föredras alltid vid dessa möten som en del i deras införande. Den skrivna kommunikationen sker främst via ett intranät. Där uppdateras nyheter direkt och där finns såväl ledningssystemet som koncernpolicydokument och instruktioner.

Uppföljning och övervakning

De finansiella risker som bedömts som höga följs upp främst inom respektive process. En kontrollfunktion byggs in i riskens styrvärde vilket medför att det är verksamheten själv som tillser att hanteringen fungerar som planerat.

Syftet med uppföljning och övervakning är att säkerställa en stabil styvmiljö i företaget och att kontrollera att tillämpning och uppföljning genomförs på viktiga områden i verksamheten. Principen inom bolaget är att varje process ska ha kontrollfunktioner som

stödjer uppföljningsarbetet. Internrevisionen blir här ett kompletterande instrument för att följa upp att verksamheten bedrivs enligt fattade beslut.

Regelbundna interna verksamhetsgranskningar genomförs av egen internt utbildad personal för att säkerställa att styrvärden fungerar och är effektiva. Resultaten från de interna granskningarna rapporteras både till styrelsen och till företagsledningen. Förändringar i verksamheten som kan påverka den interna styrningen bedöms årligen och rapporteras till styrelsen.

Nobinas aktie och ägarförhållanden

I Nobina finns 24 928 139 stamaktier med ett kvotvärde på 9 kronor. Aktiekapitalet uppgår således till 224 353 251 kronor. Aktiekapitalet har varit oförändrat under verksamhetsåret. Aktiekapitalet ska vara lägst 216 000 000 och högst 864 000 000. Antalet aktier i bolaget ska uppgå till lägst 24 000 000 stycken och till högst 96 000 000 stycken. Bolagets aktier ska vara registrerade i ett avstämningsregister

enligt lagen (1998:1479) om kontoföring av finansiella instrument. Aktiekapitalet och optionerna beskrivs i noterna 7 och 21.

Internationella investeringsfonder är huvudsakliga ägare av Nobina AB med ett samlat innehav om cirka 94 procent. De största ägarna av stamaktier i Nobina är fonder förvaltade av Bluebay Asset Management, AvenueCapital, VPV Bankiers, FidelityFunds och Thames River Capital.

Nobinas aktier är VPC-registrerade och majoriteten av de totalt omkring 30 aktieägarna innehar sina aktier genom depåförvar hos olika banker. Företaget har ingen organiserad handel i aktierna via någon börs eller marknad. Däremot förekommer så kallad OTC-handel av aktierna i London där några aktiemäklare på eget initiativ förmedlar affärer.

Revisors yttrande om bolagsstyrningsrapporten

Till årsstämman i Nobina AB

Org.nr 556576-4569

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för räkenskapsåret 2011-03-01–2012-02-29 på sidorna 46–50 och har valt att i vissa hänseenden frivilligt följa Svensk kod för bolagsstyrning.

Vi har läst bolagsstyrningsrapporten och baserat på denna läsning och vår kunskap om bolaget och koncernen anser vi att vi har tillräcklig grund för våra uttalanden. Detta innebär att vår genomgång av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats och dess information är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen.

Stockholm den 4 maj 2012

Ernst & Young AB

Erik Åström
Auktoriserad revisor

Styrelse



JAN SJÖQVIST

Ordförande i styrelsen sedan 2005.

Födelseår: 1948

Tidigare uppdrag: VD och koncernchef i NCC.

Beroendeställning till bolaget: Oberoende i förhållande till Nobina, dess ledning och största aktieägare.

Utbildning: Civilekonom från Handelshögskolan i Göteborg.

Aktieinnehav: 65 363 aktier



BIRGITTA KANTOLA

Styrelseledamot sedan december 2009.

Födelseår: 1948

Övriga uppdrag: Managing partner i Birka Consulting AB samt styrelseledamot i Stora Enso Oyj, Helsingfors, NASDAQ OMX Group, New York och Skandinaviska Enskilda Banken AB, Stockholm.

Tidigare uppdrag: Vice President och CFO, International Finance Corporation (World Bank Group), Washington D.C. Vice verkställande direktör Nordiska Investeringsbanken.

Beroendeställning till bolaget: Oberoende i förhållande till Nobina, dess ledning och största aktieägare.

Utbildning: Juriskandidatexamen från Helsingfors universitet.

Aktieinnehav: -



ROLF LYDAHL

Styrelseledamot sedan 2005.

Födelseår: 1945

Övriga uppdrag: Styrelseordförande i IndeCap och Jernhusen AB. Styrelseledamot i Vasakronan AB.

Tidigare uppdrag: VD i Probo, vice VD i Nordstjärnan och ansvarig för Credit Suisse representationskontor i Stockholm.

Beroendeställning till bolaget: Oberoende i förhållande till Nobina, dess ledning och största aktieägare.

Utbildning: Civilekonom från Handelshögskolan i Stockholm.

Aktieinnehav: 14 696 aktier



RICHARD CAZENOVE

Styrelseledamot sedan januari 2012.

Födelseår: 1974.

Övriga uppdrag: Anställd hos BlueBay sedan 2003.

Tidigare uppdrag: Anställd på UBS, London 1997–2003.

Beroendeställning till bolaget: Oberoende i förhållande till Nobina och dess ledning men inte oberoende i förhållande till Nobinas största aktieägare med anledning av hans tjänst på BlueBay Asset Management som investeringsexpert.

Utbildning: MA, Social & Political Science, Cambridge University.

Aktieinnehav: -



GUNNAR REITAN

Styrelseledamot sedan 2012.

Födelseår: 1954

Övriga uppdrag: Styrelseordförande i Strata Marine & Offshore AS

Tidigare uppdrag: Mer än 20 års internationell erfarenhet från ledande befattningar och styrelseuppdrag inom flyg, resor, frakt, finans, försäkring, fastigheter och oljeindustrin. Mellan 1993 och 2007 ekonomidirektör och vice VD på SAS.

Beroendeställning till bolaget: Oberoende i förhållande till Nobina, dess ledning och största aktieägare.

Utbildning: Ekonom från Trondheim Business school.

Aktieinnehav: -

Koncernledning



RAGNAR NORBÄCK

Befattning: Koncernchef och VD i Nobina AB sedan 2004. Medlem i koncernledningen sedan 2004.

Födelseår: 1955

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Nilson Group AB och dess ägarbolag Skofemman AB och N3 Group AB. Styrelseordförande i RALT AB.

Tidigare uppdrag: Bland annat VD American Express Corporate Travel Nordic samt VD ägarbolaget American Express Nordic, VD Volvo Aero Engine Services, VD Linjebuss Trafik AB, VD GLAB (Adidas) och VD TNT Ipec Sweden.

Utbildning: Civilingenjör, logistik, Chalmers tekniska högskola.

Aktieinnehav: 101 112 aktier



JAN BOSAEUS

Befattning: Chef för affärsområdet Regional trafik sedan 2010, VD i Nobina Sverige AB sedan 2002 och Vice VD i Nobina AB sedan 2009. Medlem i koncernledningen sedan 2009.

Födelseår: 1960

Övriga uppdrag: Styrelseordförande i TransportGruppen TGS Service Aktiebolag och Bussarbetsgivarna BuA Service Aktiebolag. Styrelseledamot i Svenskt Näringsliv, Alectas överstyrelse och i Svenskt Näringslivs arbetsutskott.

Tidigare uppdrag: Styrelseledamot i Svenska Bussbranschens Riksförbunds Service Aktiebolag. Teknisk direktör på Nobina Sverige AB. Medlem i ledningen för Kalmar LMV Sverige AB som ansvarig för eftermarknadsservice. Tidigare anställd på SMA Maskin AB och Engson Maskin AB.

Utbildning: Marknadsekonom, IHM Business School.

Aktieinnehav: 26 000 aktier



PETER HAGERT

Befattning: Personaldirektör i Nobina AB sedan 2011. Medlem i koncernledningen sedan 2011.

Födelseår: 1960

Tidigare uppdrag: Personaldirektör Amex Bank of Canada, Personaldirektör Amex Nordic, Ryssland och CEE, vice VD Sheraton Hotel & Towers Stockholm.

Utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan i Stockholm.

Aktieinnehav: -



JOAKIM PALMKVIST

Befattning: Chef för affärsområdet Interregional trafik sedan 2010 och VD i Swebus Express AB sedan 2006. Medlem i koncernledningen sedan 2010.

Födelseår: 1963

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Samtrafiken i Sverige AB. Suppleant i Svenska Bussbranschens Riksförbund.

Tidigare uppdrag: VD Elgiganten AB, VD Ticket Resebyråer AB, VD Synoptik och inköpschef ONOFF AB.

Utbildning: Marknadsekonom, IHM Business School.

Aktieinnehav: 8 334 aktier



PER SKÄRGÅRD

Befattning: Ekonomidirektör i Nobina AB sedan 2004, vice VD i Nobina AB sedan 2009. Medlem i koncernledningen sedan 2004.

Födelseår: 1957

Tidigare uppdrag: Ekonomidirektör på DHL Nordic AB, Danzas-ASG AB, NETnet International, Helene Curtis Scandinavia, Warner Lambert Scandinavia. Koncerncontroller på AB Pripps Bryggerier. Ekonomisk planering Länsförsäkringsbolagen.

Utbildning: Företagsekonomi, Stockholms Universitet. Ordförande i Svenska Civilekonomföreningen och Civilekonomernas Service AB.

Aktieinnehav: 35 745 aktier

Års- och koncernredovisning

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Nobina AB (publ) avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för verksamheten under räkenskapsåret 1 mars 2011 till 29 februari 2012. Resultatet av årets verksamhet för koncernen och moderbolaget framgår av efterföljande resultat- och balansräkningar, kassaflödesanalyser, förändringar i eget kapital samt noter. Samtliga poster är uttryckta i miljoner kronor (MSEK) om inget annat anges. Det räkenskapsår som denna årsredovisning omfattar avslutades den 29 februari 2012 och kallas 2011/2012.

ÄGARFÖRHÅLLANDE

Bolaget är ett publikt aktiebolag (organisationsnummer 556576-4569 med säte i Stockholm) ägt av cirka 30 aktieägare och utgör det övergripande moderbolaget i Nobina-koncernen. Under året har bolaget arbetat med en strategisk rådgivare, Perella Weinberg, för att se över framtida ägarsituation.

VERKSAMHETENS ART OCH INRIKTNING

Nobina AB är Nordens största aktör inom kollektivtrafik med buss och har som affärsidé att förenkla kundens vardagsresor. Verksamheten omfattar regional trafik i Norden under kontrakt samt interregional trafik i Sverige. Koncernen består av de operativa bolagen Nobina Sverige AB och Swebus Express AB i Sverige, Nobina Norge A/S, Nobina Finland Oy Ab och Nobina Danmark A/S.

Med cirka 290 miljoner resenärer per år är Nobina ett av Europas tio största kollektivtrafikföretag.

De helägda rörelsedrivande dotterbolagen ägs via ett underordnat holdingbolag, Nobina Europe Holding AB, som i sin tur äger dotterbolagens operativa moderbolag, Nobina Europe AB (publ). I koncernen finns två bolag för förvaltning av bussflottan, Nobina Fleet AB och Nobina Busco AB, som hyr ut bussar till de operativa bolagen.

VÄSENTLIGA HÄNDELSER I VERKSAMHETEN UNDER ÅRET

Intäktsutveckling

Bolagets intäkter ökade med 353 miljoner kronor eller 5,3 procent från 6 697 miljoner kronor för räkenskapsåret som avslutades den 28 februari 2011 till 7 050 miljoner kronor för 2011/2012 som avslutades den 29 februari 2012.

Regional trafik – Sverige

Intäkter från regional busstrafik i Sverige ökade med 446 miljoner kronor eller 10,0 procent från 4 459 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011, till 4 905 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Orsaken till ökningen var främst att startade nya trafikavtal gick omlott med gamla trafikavtal som avslutades senare under året. Även en helårseffekt för trafikavtal som startats föregående år påverkade omsättningsutvecklingen positivt.

Regional trafik – Danmark

Intäkterna från regional busstrafik i Danmark ökade med 2 miljoner kronor eller 0,6 procent från 323 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011, till 325 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Denna ökning representerar en nettoeffekt av indexering och viss volymminskning i ett befintligt kontrakt.

Regional trafik – Norge

Intäkterna från regional busstrafik i Norge minskade med 65 miljoner kronor eller 8,3 procent, från 783 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011, till 718 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Minskningen förklaras huvudsakligen av att ett stort trafikkontrakt avslutades i slutet av verksamhetsåret 2010/11.

Regional trafik – Finland

Intäkterna från regional busstrafik i Finland ökade med 19 miljoner kronor eller 2,5 procent från 756 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011, till 775 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Denna ökning berodde huvudsakligen på indexering och viss kontraktsutveckling.

Interregional trafik – Sverige

Intäkterna från interregional trafik minskade med 60 miljoner kronor eller 14,0 procent

MSEK, om ej annat anges	07/08	08/09	09/10	10/11	11/12
Omsättning	5 406	6 134	6 308	6 697	7 050
Rörelseresultat	161	206	192	232	37
Resultat efter finansnetto	-16	-233	121	59	-230
Resultat efter skatt	-15	-239	121	59	-230
Kassaflöde	211	-59	-67	-91	-120
Likvida medel inkl. spärrade medel	529	558	472	335	260
Varav spärrade medel	74	141	141	110	153
Soliditet, %	5,8	Neg	2,8	3,4	Neg
Eget kapital	210	-117	137	178	-43
Antal bussar	3 376	3 505	3 553	3 618	3 437
Beräknade heltidstjänster	7 021	7 606	7 318	7 714	7 008
Omsättning/buss	1,60	1,75	1,78	1,85	2,05

från 430 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011 till 370 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Denna minskning berodde på färre antal passagerare som följd av lägre efterfrågan samt på ökad priskonkurrens. Föregående års siffror innefattar en ökad omsättning relaterad till perioden med flygstopp som effekt av askmolnet från vulkanutbrottet på Island.

Personalkostnader

Personalkostnaderna ökade med 120 miljoner kronor eller 3,5 procent från 3 408 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011 till 3 528 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Detta berodde huvudsakligen på ökade löner och lönebidrag som följd av större trafikproduktion i regionala trafikkontrakt samt avtalade löneökningar.

Drivmedel, däck och övriga förnödenheter

Kostnaderna för drivmedel, däck och övriga förnödenheter ökade med 217 miljoner kronor eller 14,4 procent från 1 507 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011, till 1 724 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Denna ökning berodde på större trafikproduktion samt ökade kostnader för drivmedel.

Övriga kostnader

Övriga externa kostnader utgörs huvudsakligen av operationella leasingkostnader och hyror samt kostnader för köpta konsult-, revisions-, ekonomi- och juristtjänster samt annonsering. Övriga externa kostnader ökade med 91 miljoner kronor eller 7,8 procent från 1 171 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011, till 1 262 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Ökningen är framför allt relaterad till ökad trafikproduktion och engångskostnader för balanserade emissionskostnader för strategisk rådgivning men innehåller också minskade operationella leasingkostnader.

Avskrivningar och nedskrivningar

Avskrivningar och nedskrivningar består till största delen av värdeminskning på bussar och andra fordon men de relaterar också till värdeminskning för utrustning, verktyg, inventarier och inredning samt byggnader. Avskrivningar och nedskrivningar ökade

med 117 miljoner kronor eller 31,5 procent, från 372 miljoner kronor för räkenskapsåret som avslutades den 28 februari 2011, till 489 miljoner kronor för räkenskapsåret som avslutades den 29 februari 2012. Ökningen innefattar en engångseffekt i form av nedskrivning på 84 miljoner av goodwill för Nobina Norge AS och härleds i övrigt till avskrivningar på grund av ett ökat antal finansiellt leasade bussar.

Rörelseresultatutveckling

Bolagets rörelseresultat minskade med 195 miljoner kronor eller 84,1 procent från 232 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011, till 37 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Denna resultatminskning innefattar engångseffekter på totalt 171 miljoner i form av goodwillnedskrivning för Nobina Norge AS med 84 miljoner kronor, engångsbelastning av resultatet för regional busstrafik i Norge med 31 miljoner kronor, resultatföring av tidigare balanserade emissionskostnader på 49 miljoner kronor samt kostnader för hundraårsjubileet på 7 MSEK. Rörelseresultatet försämrades med 31 miljoner kronor inklusive försämring med 34 miljoner kronor relaterat till regional busstrafik i Norge och försämring med 44 miljoner kronor relaterat till interregional trafik. Rörelseresultatet för övrig regional trafik förbättrades med 78 miljoner kronor medan centrala kostnader ökade med 24 miljoner kronor. Uppskattade kostnader för extraordinära vinterförhållanden under fjärde kvartalet i form av bränsleförbrukning, skador, underhåll och inställda turer minskade med 54 miljoner kronor från 62 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011 till 8 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012.

Regional trafik – Sverige

Rörelseresultatet ökade med 53 miljoner kronor eller 21,9 procent från 242 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011 till 295 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Detta berodde huvudsakligen på ett förbättrat rörelseresultat från effektiviseringar i verksamheten och minskade extraordinära vinterkostnader under fjärde kvartalet.

Regional trafik – Danmark

Det negativa rörelseresultatet förbättrades med 20 miljoner kronor eller 37,7 procent

från 53 miljoner kronor för räkenskapsåret som avslutades den 28 februari 2011, till 33 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Detta berodde huvudsakligen på den förlustkontraktreservation som belastade föregående år avseende det första trafikavtalet som startades i oktober 2008. Även minskande driftsunderskott och extraordinära vinterkostnader under fjärde kvartalet bidrog till förbättringen.

Regional trafik – Norge

Rörelseresultatet minskade med 149 miljoner kronor från 21 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011 till -128 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Resultatförsämringen berodde på nedskrivning av goodwill med 84 miljoner kronor, andra nedskrivningar med 31 miljoner kronor samt försämrat rörelseresultat med 34 miljoner kronor.

Regional trafik – Finland

Rörelseresultatet ökade med 5 miljoner kronor från 7 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011 till 12 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Förbättrat rörelseresultat från effektiviseringar i verksamheten motverkades av extraordinära vinterkostnader under fjärde kvartalet.

Interregional trafik – Sverige

Rörelseresultatet minskade med 44 miljoner kronor eller 110 procent från 40 miljoner kronor för räkenskapsåret som avslutades den 28 februari 2011 till -4 miljoner kronor för räkenskapsåret som avslutades 29 februari 2012. Minskningen berodde på färre passagerare som följd av lägre efterfrågan samt på ökad priskonkurrens. Föregående år innefattar positiv resultateffekt relaterad till perioden med flygstopp som effekt av askmolnet från vulkanutbrottet på Island.

Centrala funktioner och andra poster

Centrala funktioner och andra poster omfattar utgifter relaterade till huvudkontor. Nettokostnaden (rörelseresultatet) för centrala funktioner samt övriga poster ökade med 80 miljoner kronor från 25 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011, till 105 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Resultatföring av tidigare balanserade emissionskostnader

på 49 miljoner kronor, kostnader för 100-årsjubileet på 7 miljoner kronor samt ökade IT-satsningar svarar för kostnadsökningen.

Resultat från finansiella investeringar

Ränteintäkter och liknande resultatposter minskade med 7 miljoner kronor eller 63,6 procent från 11 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011 till 4 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Denna minskning är primärt hänförlig till koncernens minskning i likvida medel. Räntekostnader och liknande resultatposter ökade med 87 miljoner kronor från 184 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 28 februari 2011, till 271 miljoner kronor för det räkenskapsår som avslutades den 29 februari 2012. Denna ökning berodde främst på en mindre värdeökning av den svenska kronan gentemot euron vilket medförde en orealiserad kursvinst på 4 miljoner kronor att jämföra med en orealiserad kursvinst föregående år på 66 miljoner kronor.

Skatt

Koncernens skattekostnader var 0 miljoner kronor både för räkenskapsåret som avslutades den 28 februari 2011 och för räkenskapsåret som avslutades den 29 februari 2012, genom utnyttjande av förlustavdrag.

Årets resultat

Bolaget noterar en förlust för räkenskapsåret som avslutades den 29 februari 2012 om 230 miljoner kronor, jämfört med en vinst om 59 miljoner kronor för räkenskapsåret som avslutades den 28 februari 2011.

MARKNAD

Nobina-koncernen är verksam inom området kollektivtrafik med buss. Största delen består av offentligt upphandlad kollektivtrafik som drivs av dotterbolag i de olika länderna. Dessutom bedrivs långväga busstrafik i fri konkurrens, huvudsakligen inom Sverige.

Nobina är det största företaget som bedriver kollektivtrafik med buss i Norden och ett av de tio största kollektivtrafikföretagen i Europa. All verksamhet förutsätter

erhållande av trafiktillstånd för personbefordran. Samtliga dotterbolag innehar erforderliga tillstånd.

FINANSIERING, LIKVIDITET OCH KASSAFLÖDE

Koncernens finansiella kostnader ökade under året med 87 (–1) miljoner kronor. Koncernens valutakursvinst uppgick till 4 (66) miljoner kronor. Denna summa är huvudsakligen en orealiserad valutakursvinst på Nobina Europe ABs obligationslån på 85 miljoner euro.

Nobina ABs enda tillgång är aktierna i Nobina Europe Holding AB och Nobina Fleet AB. Nobina Europe Holding AB äger i sin tur Nobina Europe AB som är moderbolag för samtliga rörelsedrivande bolag i koncernen.

Nobina-koncernen har historiskt ackumulerat betydande underskott. Nobina Europe ABs obligationslån förfaller till återbetalning den 1 augusti 2012. Nobina Europe har möjlighet att återbetala obligationslånet före detta datum utan tilläggsbelopp. När obligationslånet gavs ut rabatterades emissionskursen med 7,5 procent varför den ursprungliga nominella obligationsskulden på 121,5 miljoner euro tillförde 112,4 miljoner euro i lånekapital till bolaget. Emissionsrabatten på 9,1 miljoner euro har periodiserats över lånets löptid. Icke avskrivet belopp resultatförs i händelse av att obligationslånet återlöses i förtid. Nobina Europe AB är beroende av att erhålla ny finansiering för att kunna genomföra återbetalningen till fullo. Möjligheten att erhålla ersättningsfinansiering bedöms som god mot bakgrund av interna och externa värderingar och av att nuvarande obligationslån till huvudsaklig del innehas av aktieägarna i koncernens moderbolag Nobina AB.

INVESTERINGAR OCH AVSKRIVNINGAR

Koncernens investeringar under året avsåg främst inköp av bussar. 263 (273) bussar anskaffades och finansierades främst genom finansiell leasing medan övriga bussar 133 (122) har kontantfinansierats. Totalt anskaffade koncernen 396 (395) bussar under året. Kontantfinansierade investeringar uppgick till 115 (180) miljoner kronor. Koncernen

tecknade via sitt dotterbolag Nobina Fleet AB finansiella leasingavtal som uppgick till 745 (731) miljoner kronor i anskaffningsvärde. Dessa klassificerades som anläggningstillgångar i balansräkningen. Leasingåtagandet redovisas som skuld i balansräkningen. I resultaträkningen redovisas avskrivnings- och räntekostnader. Under året avyttrade koncernen 590 (330) bussar till ett värde av 114 (16) miljoner kronor. Försäljningen medförde en realisationsförlust om –10 (–7) miljoner kronor.

PERSONAL

Under perioden var medelantalet medarbetare 9 387 (9 023) och antalet anställda omräknat till heltidstjänster 7 008 (7 714). I samtliga länder där Nobina AB har verksamhet tillämpas kollektivavtal enligt överenskommelse med det fackförbund som representerar anställda inom den bransch där respektive bolag är verksamt. Mellan arbetstagarrepresentanter och företaget finns en väl utarbetad praxis för hur arbetstider, kompensationsvillkor, information och samverkan förhandlas fram och tillämpas. Nobina-koncernen arbetar med program för värderingar och personalrelationer som ska öka personalens motivation i arbetet och därigenom förbättra tjänster och service till kunderna.

VÄSENTLIGA AVTAL MELLAN BOLAGET OCH STYRELSEN SAMT VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR

Arvodet till styrelsen fastställs på årsstämman. Om uppdraget som styrelseledamot upphör i förtid utgår ingen särskild ersättning. Vid uppsägning från bolagets sida av verkställande direktör utgår lön under uppsägningstiden, som omfattar 12 månader. Beträffande övrig information om arvode till styrelsen samt löner och ersättningar till ledande befattningshavare se not 7.

INCITAMENTSPROGRAM

Genom en riktad nyemission 2009/2010 har 1 849 094 aktier till ett värde av 9 245 470 kronor tecknats av anställda. Efter en omvänd split, se not 20, uppgår det totala antalet aktier till 24 928 139 varav anställda innehar 388 042 aktier.

LEVERANTÖRER

Nobina-koncernens dotterbolag är för driften av verksamheten beroende av leverantörer, främst inom fordons- och energisektorerna. Inköpsavtal tecknas huvudsakligen på koncernnivå. Endast beträffande diesel-försörjningen har de enskilda dotterbolagen samarbetsavtal med specifika lokala leverantörer. Dessa avtal har sin grund i att en fungerande nordisk detaljhandel för bränslen saknas och att dotterbolagen är synnerligen beroende av löpande leveranser av bränslen för att kunna bedriva trafik på ett tillförlitligt sätt.

VERKSAMHETENS MILJÖPÅVERKAN

Nya bussar förses med motorer av senaste emissionsklass som ger lägre utsläppsvärden vid förbränning. De utrustas med filter för avgasrening och möter därmed framtida utsläppskrav i god tid innan dessa vinner laga kraft. För koncernens fasta anläggningar investeras i miljöförbättringar genom nya och förbättrade reningsanläggningar i tvätthallarna. De totala utsläppen reduceras genom uppgradering av motorklasser samt kontroll av däcktryck och hjulinställning samt övergång till förnyelsebara bränslen. Drivmedelsförbrukningen ska reduceras och verksamheten utvärderar kontinuerligt nya och förbättrade drivmedelsprodukter. Koncernen bedriver anmälningspliktig verksamhet enligt Miljöbalken (SFS 1998:808) för de depåer som driver tvättanläggningar och verkstäder i egen regi. De påverkar miljön främst genom utsläpp av vatten från busstvättar. I samband med start och avveckling av depåer miljöbesiktigas aktuella anläggningar för att fastställa bolagets miljöansvar och påverkan. De rörelsedrivande bolagen genomför mindre saneringsinsatser löpande efter behov. Hittills har inget betydande saneringsansvar relaterat till den egna verksamheten konstaterats.

TVISTER

Nobina-koncernen har inte haft några väsentliga tvister under räkenskapsåret.

HANDEL MED BOLAGETS AKTIER

Aktien är inte noterad på någon börs eller annan offentlig handelsplats.

VERKSAMHETSRISKER

Förmågan att vinna nya trafikkontrakt och förlänga befintliga kontrakt med trafikhuvudmän

Under räkenskapsåret som avslutades den 29 februari 2012 representerade koncernens kontrakt med trafikhuvudmän 94,5 procent av den totala omsättningen. Möjligheten att vinna nya kontrakt grundar sig till stor del på koncernens förmåga att presentera anbud med konkurrenskraftig prissättning. Prissättningen beror till stor del på koncernens förmåga att öka effektiviteten i verksamheten och realisera potentiella stordriftsfördelar. Konkurrenskraften är därför nära kopplad till effektiv hantering av bussflottan och befintliga kontrakt. En försämring av koncernens konkurrenskraft skulle kunna påverka förmågan att vinna nya kontrakt med trafikhuvudmän, vilket i sin tur skulle kunna få en väsentlig negativ påverkan på koncernens verksamhet, finansiella ställning och rörelseresultat.

Antaganden och risker förknippade med anbudsprissättning i kontraktupphandlingsprocessen

Varje trafikkontrakt tilldelas efter en formell konkurrensutsatt anbudsprocess. Om några av koncernens antaganden för bestämmande av pris är inkorrekta kan koncernen komma att vinna kontrakt med låga vinstmarginaler eller kontrakt som måste drivas med förlust. Sådana kontrakt kan vara förlustbringande under en kort period eller under hela kontraktets löptid. Vanligtvis ingår koncernen kontrakt med trafikhuvudmän för en löptid på fem till åtta år varvid faktorer såsom pris, prisindex och verksamhetens omfattning är fastställda vid ingången av kontraktet. Efter ingången av ett kontrakt finns det generellt inga eller endast begränsade möjligheter att omförhandla villkoren för kontraktet. Ett förlustbringande kontrakt kan därmed bringa koncernen avsevärd skada över tiden. Ingående av kontrakt med låg marginal eller förlustbringande kontrakt skulle få en negativ påverkan på koncernens intäkter och rörelsevinst, vilket skulle ha en väsentlig negativ påverkan på finansiell ställning och rörelseresultat.

Nivån på anslag till trafikhuvudmän

Efterfrågan från trafikhuvudmännen på koncernens tjänster är i betydande grad beroende av länens budgetar och medel som tilldelas för kollektivtrafik. En försvagning av länens ekonomi skulle kunna minska budgetarna för de trafikhuvudmän som är ansvariga för att tilldela och finansiera många av koncernens kontrakt. Detta innebär att den tillgängliga marknaden skulle kunna minska.

Tillgång på busschaufförer

Bolaget är starkt beroende av tillgången på busschaufförer i de länder där koncernen är verksam. Det finns flera faktorer som skulle kunna leda till att koncernen får en temporär eller långvarig brist på busschaufförer, däribland konkurrens om utbildade chaufförer inom transportsektorn eller en minskning av antalet personer som väljer busschaufföryrket.

Prisjusteringsindex i Nobinas trafikkontrakt

Ett kontrakt med en trafikhuvudman ger koncernen ersättning för att tillhandahålla busstrafik på de sträckor och enligt de scheman som är angivna i kontrakten. Storleken på ersättningen justeras regelbundet utifrån en korg av flera olika index för att kompensera förändringar av koncernens kostnader under löptiden för det specifika kontraktet. De prisjusteringsindex som används tar höjd för kostnad för arbetskraft, drivmedelskostnader, förändringar i konsumentprisindex och andra faktorer. Viktningen i indexen i koncernens kontraktsportfölj kan skilja sig från koncernens faktiska kostnadsstruktur, så att prisjusteringarna enligt index inte fullt ut kompenserar för koncernens kostnader. Beroende på vad som anges i respektive kontrakt sker indexjusteringar på månatlig, kvartals-, halvårs- eller årsbasis och är i vissa fall tillämpliga på framtida kontraktsperioder och inte retroaktivt på den föregående kontraktsperioden. Detta kan innebära att koncernen inte får höjda ersättningar som kompenserar för faktiska kostnader under en tidigare kontraktsperiod. Dessutom är ersättningsjusteringarna inte avsedda för att den som tillhandahållit trafiken ska hållas skadelös, utan för att justera den ersättning

som avses att betalas framöver. Detta kan få till följd att prisjusteringsindexen inte ger fullständig ersättning vid rätt tid, för faktiska kostnader och kostnadsökningar.

Fluktuationer i pris och tillgång på drivmedel
Stora förändringar i tillgången på drivmedel eller av drivmedelskostnaderna skulle kunna påverka koncernens verksamhet, finansiella ställning och rörelseresultat väsentligt. Tillgången på och kostnader för drivmedel påverkas av en rad faktorer som koncernen har liten eller ingen kontroll över såsom miljölagstiftning eller globala ekonomiska och politiska händelser. I händelse av brist på drivmedel på grund av ett avbrott i oljeimporten, minskning av produktion eller annan anledning, skulle koncernen kunna drabbas av högre drivmedelspriser eller neddragning i avtalade leveranser av drivmedel. Koncernens drivmedelskostnader påverkas även av årliga höjningar av skatt på drivmedel vilka delvis neutraliseras av prisjusteringsindex. Koncernen säkrar sig även mot bränsleprisuppgångar genom att köpa råvaruoptioner för den delen av dieselkostnaden som inte täcks av prisjusteringsindex. Per den 29 februari 2012 hade koncernen inga utestående dieselderivat.

Förändringar i valutakurser

Flera av koncernens rörelsedrivande dotterbolag inklusive Nobina Norge, Nobina Finland och Nobina Danmark, har annan funktionell valuta än svenska kronor (Moderbolagets funktionella valuta). När koncernen sammanställer koncernredovisningen, omräknar koncernen dessa rörelsedrivande dotterbolags årsbokslut till svenska kronor på bokslutsdagen. Följaktligen påverkas koncernens rörelseresultat och finansiella ställning av fluktuationer i växelkurserna mellan svenska kronor och norska kronor, euro, och danska kronor. Koncernen är också exponerad för valutakursförändringar avseende drivmedelskostnader, vilket delvis motverkas av att koncernen tecknar råvaruoptioner i lokal valuta. Dessutom är koncernen exponerad för valutakursrisk vad gäller ett obligationslån i euro.

Nya lagar och föreskrifter eller nya tolkningar av befintliga lagar och föreskrifter

Nobinas verksamhet lyder under både nationella och Europeiska Unionens ("EU") lagar och föreskrifter. Koncernen omfattas också av nationella miljölagar och föreskrifter. Ytterligare lagar och föreskrifter eller nya tolkningar av befintliga lagar och föreskrifter som påverkar koncernen kan komma att föreslås med jämna mellanrum vilket skulle kunna belasta koncernens verksamhet med ytterligare kostnader, krav eller restriktioner. Antagandet av sådana nya lagar eller nya tolkningar av befintliga lagar och föreskrifter skulle kunna ha en väsentlig negativ påverkan på koncernens verksamhet, finansiella ställning eller rörelseresultat.

Ränterisk

Koncernen är huvudsakligen exponerad mot ränterisk i och med bolagets finansiella och operationella leasing vilken huvudsakligen löper med rörlig ränta. Till viss del kompenseras ränteuppgångar via prisjusteringsindex som innehåller komponenter av ränta och eller konsumentprisindex.

Refinansieringsrisk

Koncernen löper en refinansieringsrisk då ett befintligt obligationslån på 85 MEUR förfaller den 1 augusti 2012.

Likviditetsrisk

Med likviditetsrisk avses risken att likvida medel inte finns tillgängliga och finansiering inte kan erhållas när det behövs. Koncernen har en tillgänglig ram för kundfordringsfinansiering om 300 miljoner kronor.

För övriga finansiella risker och riskhantering, se not 28.

VÄSENTLIGA HÄNDELSE EFTER RÄKENSKAPSÅRETS UTGÅNG

Under våren har två ledande kreditinstitut valt att sänka Nobinas kreditbetyg i väntan på den refinansiering som pågår och som väntas bli färdig senast den 1 augusti 2012 i samband med att befintligt obligationslån förfaller.

IFRS OCH BOLAGETS REDOVISNINGSPRINCIPER

Koncernredovisningen är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB). Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges under avsnittet "Moderbolagets redovisningsprinciper". De avvikelser som förekommer föranleds av begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderföretaget till följd av Årsredovisningslagen (ÅRL) samt i vissa fall av skatteskäl. Bolagets redovisningsprinciper framgår av not 1.

MODERBOLAGET

Moderbolagets verksamhet utgörs huvudsakligen av koncernledning, stödfunktioner för IT, HR- och lönefunktion, finansförvaltning och juridiska tjänster. Moderbolaget hade under året 52 (44) anställda. Moderbolagets resultat före skatt uppgår till 0 miljoner kronor (81 miljoner kronor) och likvida medel vid verksamhetsårets slut var 121 miljoner kronor (39), varav 56 var spärrade medel (30).

FÖRESLAGEN UTDELNING

Styrelsen föreslår att ingen utdelning lämnas.

Vinstdisposition (SEK)

Till årsstämman förfogande:

Överkursfond	611 848 790
Ansamlad vinst	1 471 037 685
Årets resultat	157 535
Summa	2 083 044 010

Styrelsen föreslår att vinsten behandlas på följande sätt:

I ny räkning överförs	2 083 044 010
Summa	2 083 044 010

Koncernens och moderbolagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultaträkningar, totalresultat och balansräkningar med notupplysningar.

Koncernens resultaträkning

MSEK	Not	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Nettoomsättning	1, 2, 3	6 891	6 546
Övriga rörelseintäkter		159	151
SUMMA INTÄKTER		7 050	6 697
RÖRELSENS KOSTNADER			
Drivmedel, däck och andra förnödenheter	4	–1724	–1507
Övriga externa kostnader	4, 5, 6	–1262	–1171
Personalkostnader	4, 7	–3 528	–3 408
Realisationsresultat vid försäljning av anläggningstillgångar		–10	–7
Avskrivningar/nedskrivningar av immateriella och materiella anläggningstillgångar	8	–489	–372
RÖRELSERESULTAT	1, 2	37	232
Resultat från finansnetto			
Finansiella intäkter	9	4	11
Finansiella kostnader	10	–271	–184
FINANSNETTO		–267	–173
RESULTAT FÖRE SKATT		–230	59
Skatt	11	–	–
ÅRETS RESULTAT		–230	59
Periodens resultat hänförliga till moderbolagets aktieägare		–230	59
Medeltal aktier före utspädning (tusental)	20	24 928	24 928
Resultat per aktie hänförligt till moderbolagets aktieägare, före utspädning (SEK)	21	–9,23	2,37
Resultat per aktie hänförligt till moderbolagets aktieägare, efter utspädning (SEK)	21	–9,23	2,37

Rapport över koncernens totalresultat

MSEK	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Årets resultat	–230	59
ÖVRIGT TOTALRESULTAT		
Valutakursdifferenser på utländska verksamheter	9	–18
Övrigt totalresultat för året, netto efter skatt	9	–18
Årets totalresultat	–221	41
Totalresultat hänförliga till moderbolagets aktieägare	–221	41

Koncernens balansräkning

MSEK	Not	2012-02-29	2011-02-28
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
IMMATERIELLA TILLGÅNGAR			
Goodwill	12	598	673
Övriga immateriella anläggningstillgångar	12	14	9
Summa immateriella tillgångar		612	682
MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	13	9	5
Inventarier, verktyg och installationer	13	64	42
Fordon	13	3 506	3 189
Summa materiella anläggningstillgångar		3 579	3 236
FINANSIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Långfristiga fordringar		1	1
Uppskjutna skattefordringar	11	7	7
Pensionstillgångar	22	14	-
Summa finansiella anläggningstillgångar		22	8
Summa anläggningstillgångar		4 213	3 926
Omsättningstillgångar			
Varulager	16	52	48
Kundfordringar	17	476	441
Övriga kortfristiga fordringar		61	62
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	18	208	361
Spärrade medel	19	153	110
Likvida medel	19	107	225
Summa omsättningstillgångar		1 057	1 247
SUMMA TILLGÅNGAR	1, 2	5 270	5 173
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare	20	-43	178
LÅNGFRISTIGA SKULDER			
Upplåning	24	2 502	3 023
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	22	27	16
Övriga avsättningar	23	61	81
Summa långfristiga skulder		2 590	3 120
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		425	389
Upplåning	24	1 420	523
Övriga kortfristiga skulder	25	145	134
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	26	733	829
Summa kortfristiga skulder		2 723	1 875
Summa skulder		5 313	4 995
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	1, 2	5 270	5 173
STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE	27		

Koncernens förändringar i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- differenser	Balanserade förlustmedel	Summa eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare
Ingående eget kapital 28 februari 2010	224	2 271	44	-2 402	137
Årets totalresultat	-	-	-18	59	41
Utgående eget kapital 28 februari 2011	224	2 271	26	-2 343	178
Årets totalresultat	-	-	9	-230	-221
Utgående eget kapital 29 februari 2012	224	2 271	35	-2 573	-43

Innehav utan bestämmande inflytande finns ej.

Koncernens kassaflödesanalys

MSEK	Not	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Kassaflöde från den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		–230	59
<i>Justeringar för poster som ej ingår i kassaflödet</i>			
– Avskrivningar och nedskrivningar	8	489	372
– Realisationsförlust/-vinst vid försäljning av anläggningstillgångar		10	7
– Orealiserad valutakursvinst/-förlust		–8	–66
– Finansiella intäkter	9	–4	–11
– Finansiella kostnader		246	217
– Förändringar i avsättningar, pensioner etc		–22	–17
– Övriga poster		32	29
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapitalet		513	590
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Förändring av varulager		–3	–10
Förändring av rörelsefordringar		124	–29
Förändring av rörelseskulder		–12	96
Summa förändringar i rörelsekapitalet		109	57
Erhållna ränteintäkter	9	4	10
Betald skatt	11	–	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten		626	657
Kassaflöde från investeringsverksamheten			
Förändring av spärrade medel	19	–41	26
Investeringar i immateriella tillgångar, byggnader och mark, fordon, inventarier, verktyg och installationer exkl. finansiell leasing	6, 12, 13	–115	–180
Försäljning av byggnader och mark, fordon, inventarier, verktyg och installationer	12, 13	114	16
Kassaflöde från investeringsverksamheten		–42	–138
Kassaflöde från finansieringsverksamheten			
Amortering på finansiell leasingsskuld	24	–346	–280
Amortering av lån	24	–110	–115
Betald ränta	10	–248	–215
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		–704	–610
Årets kassaflöde		–120	–91
Likvida medel vid årets början			
Årets kassaflöde		–120	–91
Kursdifferens		2	–15
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT	19	107	225

Moderbolagets resultaträkningar

MSEK	Not	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Övriga rörelseintäkter		151	133
SUMMA INTÄKTER	1, 3	151	133
RÖRELSENS KOSTNADER			
Övriga externa kostnader	4, 5	–139	–64
Personalkostnader	4, 7	–63	–49
Avskrivningar/nedskrivningar av immateriella och materiella anläggningstillgångar	8	–13	–5
RÖRELSERESULTAT	1, 2	–64	15
Resultat från andelar i koncernföretag		21	24
Finansiella intäkter	9	44	44
Finansiella kostnader	10	–1	–2
FINANSNETTO		64	66
RESULTAT FÖRE SKATT		0	81
Skatt	11	–	8
ÅRETS RESULTAT		0	89

Rapport över moderbolagets totalresultat

MSEK	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Årets resultat	0	89
ÖVRIGT TOTALRESULTAT		
Övrigt totalresultat för året, netto efter skatt	–	–
Årets totalresultat	0	89

Moderbolagets balansräkning

MSEK	Not	2012-02-29	2011-02-28
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
IMMATERIELLA TILLGÅNGAR			
Övriga immateriella tillgångar	12	13	8
Summa immateriella tillgångar		13	8
MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Inventarier, verktyg och installationer	13	30	10
Summa materiella anläggningstillgångar		30	10
FINANSIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Andelar i koncernföretag	14	1772	1772
Fordringar hos koncernföretag	15	400	345
Summa finansiella anläggningstillgångar		2172	2117
Summa anläggningstillgångar		2215	2135
Omsättningstillgångar			
Fordringar hos koncernföretag		85	136
Övriga kortfristiga fordringar		6	10
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	18	9	48
Spärrade medel	19	56	30
Likvida medel	19	65	9
Summa omsättningstillgångar		221	233
SUMMA TILLGÅNGAR	1	2 436	2 368
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Aktiekapital	20	224	224
Reservfond		-	-
Summa bundet eget kapital		224	224
Fritt eget kapital			
Överkursfond	20	612	612
Balanserat resultat		1 471	1 382
Årets resultat		0	89
Summa fritt eget kapital		2 083	2 083
Summa eget kapital		2 307	2 307
Långfristiga skulder			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	22	2	2
Övriga avsättningar		-	-
Summa långfristiga skulder		2	2
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		22	9
Skulder till koncernföretag		86	38
Övriga kortfristiga skulder	25	1	1
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	26	18	11
Summa kortfristiga skulder		127	59
Summa skulder		129	61
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	1	2 436	2 368
STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE			
Ställda säkerheter	27	106	70
Eventualförpliktelser		3 821	3 945
Summa ställda säkerheter och eventalförpliktelser		3 927	4 015

Moderbolagets förändringar i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Reserv- fond	Överkurs- fond	Balanserade vinstmedel	Årets resultat	Summa eget kapital
Ingående eget kapital 28 februari 2010	224	-	612	1 376	6	2 218
Årets totalresultat	-	-	-	-	89	89
Transaktioner med ägare						
Omföring av föregående års resultat	-	-	-	6	-6	-
Summa transaktioner med ägare	-	-	-	6	-6	-
Summa eget kapital 28 februari 2011	224	-	612	1 382	89	2 307
Årets totalresultat	-	-	-	-	0	0
Transaktioner med ägare						
Omföring av föregående års resultat	-	-	-	89	-89	-
Summa transaktioner med ägare	-	-	-	89	-89	-
Summa eget kapital per 29 februari 2012	224	-	612	1 471	0	2 307

Moderbolagets kassaflödesanalys

MSEK	Not	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Kassaflöde från den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		0	81
<i>Justeringar för poster som ej ingår i kassaflödet;</i>			
– Avskrivningar		13	5
– Finansiella intäkter		–44	–44
– Finansiella kostnader		1	–
– Orealiserade kursvinster/–förluster		–	3
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapitalet		–30	45
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Förändring av rörelsefordringar		22	–105
Förändring av rörelseskulder		68	23
Summa förändring av rörelsekapital		90	–82
Erhållna ränteintäkter		61	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten		121	–37
Kassaflöde från investeringsverksamheten			
Förändring av spärrade medel	19	–26	3
Investeringar i immateriella och materiella anläggningstillgångar	12, 13	–39	–23
Kassaflöde från investeringsverksamheten		–65	–20
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		–	–
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		–	–
Årets kassaflöde		56	–57
Likvida medel vid årets början		9	66
Årets kassaflöde		56	–57
Likvida medel vid årets slut	19	65	9

Noter

NOT 1 Företagsinformation och redovisningsprinciper

FÖRETAGSINFORMATION

Bolaget är ett publikt bolag (organisationsnummer 556576–4569 med säte i Stockholm) ägt av ett trettio-tal aktieägare och utgör det övergripande moderbolaget i Nobina-koncernen (Nobina). Huvudkontorets adress är Armégatan 38, 171 71 Solna.

Nobina ABs verksamhet består i att genom sina dotterbolag tillhandahålla reguljär kontraktsreglerad busstrafik till trafikhuvudmän i Sverige, Norge, Danmark och Finland. Utöver kontraktsreglerad busstrafik erbjuder Nobina även omfattande express-busstjänster över stora delar av Sverige.

Nobina AB är ett holdingbolag vars huvudsakliga tillgång utgörs av investeringen i Nobina Europe Holding AB (med dotterbolag). Resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget respektive totalresultatrapporten och balansrapporten för koncernen har godkänts för publicering enligt styrelsebeslut den 26 april 2012.

Resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget respektive totalresultatrapporten och balansrapporten för koncernen blir föremål för fastställelse på årsstämman den 15 maj 2012, i Stockholm.

TILLÄMPADE REGELVERK

Koncernredovisningen har i likhet med föregående år upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) sådana de antagits av EU och med tillämpning av RFR 1 ”Kompletterande redovisningsregler för koncerner”, tillhörande tolkningar utfärdade av Rådet för finansiell rapportering, samt den svenska årsredovisningslagen. Årsredovisningen för moderbolaget är upprättad enligt årsredovisningslagen med tillämpning av RFR 2 ”Redovisningsregler för juridiska personer”. Moderföretaget tillämpar samma redovisningsprinciper som

forts. **NOT 1**

koncernen utom i de fall som anges under avsnittet "Moderföretagets redovisningsprinciper".

De avvikelser som förekommer förädlas av begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderföretaget till följd av Årsredovisningslagen (ÅRL) samt i vissa fall av skatteskal.

VÄRDERINGSGRUNDER VID UPPRÄTTANDE AV MODERBOLAGETS OCH KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder, som värderas till verkligt värde eller upplupet anskaffningsvärde.

TRANSAKTIONER SOM SKA ELIMINERAS VID KONSOLIDERING

Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter, kostnader eller orealiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättande av koncernredovisningen.

TRANSAKTIONER I UTLÄNDSK VALUTA

Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den funktionella valutan till den valutakurs som föreligger på transaktionsdagen. Funktionell valuta är valutan i de primära ekonomiska miljöer bolagen bedriver sin verksamhet. Monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta räknas om till den funktionella valutan till den valutakurs som föreligger på balansdagen. Valutakursdifferenser som uppstår vid omräkningarna redovisas i resultaträkningen.

Utländska dotterbolags räkenskaper vars funktionella valuta är annan än svenska kronor omräknas till balansdagens valutakurs vad gäller balansräkningsposter. Resultaträkningens poster omräknas till årets medelkurs.

FUNKTIONELL VALUTA OCH RAPPORTERINGSVALUTA

Moderbolagets funktionella valuta är i svenska kronor som även utgör rapporteringsvalutan för moderbolaget och för koncernen. Det innebär att de finansiella rapporterna presenteras i svenska kronor. Samtliga belopp, om inte annat anges, är avrundade till närmaste miljontal.

BEDÖMNINGAR OCH UPPSKATTNINGAR I DE FINANSIELLA RAPPORTERNA

Vid upprättande av de finansiella rapporterna måste företagsledningen och styrelsen göra bedömningar och antaganden som påverkar redovisade tillgångs- och skuldposter respektive intäkts- och kostnadsposter samt därmed sammanhängande upplysningar om eventualposter. Dessa bedömningar baseras på historiska erfarenheter och de olika antaganden som ledningen och styrelsen bedömer vara rimliga under rådande omständigheter. Härigenom dragna slutsatser utgör grunden för avgörande rörande redovisade värden på tillgångar och skulder, i de fall dessa inte utan vidare kan fastställas genom information från andra källor. Faktiskt utfall kan skilja sig från dessa bedömningar om andra antaganden skulle göras eller andra förutsättningar vara för handen, med betydande inverkan på Nobinas resultat och ställning.

Vissa antaganden om framtiden och vissa upp-

skattningar och bedömningar per balansdagen, har särskild betydelse för värderingen av tillgångarna och skulderna i balansräkningen. Risken för förändringar av bokförda värden under nästföljande år, på grund av att antaganden eller uppskattningar kan behöva ändras, bedöms främst föreligga inom följande områden:

Nedskrivning av goodwill

Nedskrivningsbehov avseende det redovisade värdet på goodwill prövas årligen och i övrigt närhelst händelser indikerar att redovisat värde för en tillgång inte kan återvinnas. Vid bedömning av kassagenererande enheters återvinningsvärde för eventuellt nedskrivningsbehov av goodwill, har flera antaganden om framtida förhållanden och uppskattningar gjorts. Prognoser för framtida kassaflöden baseras på bästa möjliga bedömningar av framtida intäkter och rörelsekostnader, vilka i sin tur grundas på historisk utveckling, allmänna marknadsförutsättningar samt annan tillgänglig information. Prognoserna är upprättade utifrån varje operativ enhet och grundar sig på respektive bolags resultat före avskrivningar. Kassaflödesprognoserna nuvärdeberäknas med en skälig diskonteringsränta för kapital plus en rimlig riskpremie vid tidpunkten för värdering, se not 12.

Övertaliga fordon (bussar)

Vid bedömning om nedskrivning ska ske till verkligt värde för övertaliga fordon, som ej går i trafik, görs ett flertal antaganden om framtida förhållanden, omplaceringsalternativ, och uppskattningar om framtida försäljningsvärden. Avseende fordon som ledningen bedömt vara övertaliga, har nedskrivning skett till verkligt värde, se not 13.

Skattefordran

Vid bedömning om värdering ska ske av tidigare ackumulerade underskottsavdrag, se not 11, har ledningen beaktat koncernens framtida intjäningsförmåga, koncernens påverkan av valutakursförändringar samt koncernens finansiella ställning. Ledningen för koncernen har gjort bedömningen att inte aktivera någon del av nuvarande ackumulerade underskottsavdrag.

Avsättningar för förlustkontrakt

Avsättningar görs i koncernen avseende förlustkontrakt där de kontrakterade intäkterna inte är tillräckliga för att täcka de direkta och fördelningsbara kostnaderna för att fullgöra kontraktsåtagandet. Flera antaganden om framtida förhållanden och uppskattningar av variabler har gjorts. Se not 23.

Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

De mest väsentliga antaganden som ledningen måste göra i samband med den försäkringstekniska beräkningen av pensionsförpliktelserna skulle kunna lösas i sin helhet. Den räntesats som används för diskontering av pensionsförpliktelserna ska fastställas genom hänvisning till den marknadsmässiga avkastningen på förstaklassiga bostadsobligationer vid rapporteringsperiodens slut. Faktor förväntad årlig avkastning på förvaltningstillgångar avspeglar den förväntade

genomsnittliga avkastningen på befintliga investeringar. Förvaltningstillgångarna består huvudsakligen av räntebärande papper och aktier. Faktor förväntad årlig löneökningstakt avspeglar förväntade framtida löneökningar som sammansatt effekt av inflation och tjänsteålder. Bedömningen baseras på historiska uppgifter om löneökningar och på den förväntade framtida inflationstakten. Faktor framtida pensionsökningstakt bedöms utifrån de anställdas nuvarande åldersfördelning och förväntad personalomsättning.

Refinansiering

Nobina Europe ABs obligationslån förfaller till återbetalning den 1 augusti 2012. Möjligheten att erhålla ersättningsfinansiering bedöms som god mot bakgrund av interna och externa värderingar och av att nuvarande obligationslån till huvudsaklig del innehas av aktieägarna i koncernens moderbolag Nobina AB.

NYA REDOVISNINGSPRINCIPER

Nya och förändrade standarder 2011/12

De förändringar som presenteras nedanstående är de som bedöms relevanta för bolaget. De har dock ej haft någon väsentlig effekt på ekonomisk ställning eller verksamhetens resultat utan de har främst påverkat uppställningsform och tilläggsupplysningar.

- IFRIC 19 Utsläckning av finansiella skulder med egetkapitalinstrument. Denna standard rör scenarier där ett företag omförhandlar villkoren för en finansiell skuld med kreditgivare, och kreditgivaren accepterar att ta emot företagets aktier eller andra egetkapitalinstrument för att helt eller delvis reglera de finansiella skulderna.
- IAS 24 Upplysning av närstående. Tillägg av tidigare standard, görs till definitionen av närstående företag och ändrar vissa upplysningskrav för till staten närstående företag, associerade bolag och joint ventures.
- IAS 32 Finansiella instrument. Definitionen av vad som är skuld ändras vilket innebär att till exempel teckningsoptioner som ett företag ger ut och där teckningsbeloppet är bestämt i en annan valuta än bolagets funktionella valuta kommer att vara ett egetkapitalinstrument om de ges ut pro rata till existerande ägare.

NYA STANDARDER OCH TOLKNINGAR SOM ÄNNU INTE HAR TRÄTT I KRAFT

Standarder och tolkningar som ännu inte har trätt i kraft, har inte tillämpats för 2011/12. Följande standarder kan i framtiden påverka bolaget. Bolaget har ännu inte analyserat eventuella effekter på koncernredovisningen.

- IFRS 7 Ändring avseende överföring av finansiella tillgångar "Financial Instruments": Disclosures (Ikraftträdande för räkenskapsår som påbörjas 1 juli 2011 eller senare).
- IFRS 9 Finansiella instrument. Denna standard är en del i en fullständig omarbetning av den nuvarande standarden IAS 39. Standarden innebär en minskning av antalet värderingskategorier för finansiella tillgångar och innebär att huvudkategorierna redovisas till anskaffningsvärde (upplupet anskaffningsvärde) respektive verkligt värde via resultaträkningen. Denna första del av standarden kommer att kompletteras med regler om nedskrivningar,

forts. **NOT 1**

- säkringsredovisning och kvittning i balansräkningen. IFRS 9 skall tillämpas för räkenskapsår som påbörjas den 1 januari 2013 eller senare.
- IAS 12 Inkomstskatter. Uppskjuten skatt avseende tillgångar värderade i enlighet med omvärderingsmetoden skall beräknas baserat på skattekONSEKVENSA vid en försäljning av fastigheterna om affärsmodellen inte indikerar annan form av återvinning. Skall tillämpas för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2012 eller senare.
 - IFRS 10 Consolidated financial statements och ändring IAS 27. IFRS 10 ersätter avsnittet i IAS 27 som behandlar upprättande av koncernredovisning. Det som kvarstår i IAS 27 fortsättningsvis rör hanteringen av dotterföretag, joint ventures och intresseföretag i separata finansiella rapporter. Skall tillämpas för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2013 eller senare.
 - IFRS 12 Disclosures of interest in other entities. Företag som äger andelar i dotterföretag, intresseföretag och gemensamma arrangemang och strukturerade enheter skall upplysa om dessa i enlighet med IFRS 12. Syftet med dessa upplysningar är att ge användarna av de finansiella rapporterna en möjlighet att förstå eventuella effekter och risker som föreligger med de aktuella innehaven. Skall tillämpas för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2013 eller senare.
 - IFRS 13 Fair value measurement. Standarden beskriver inte när ett verkligt värde skall användas utan snarare hur det skall fastställas när ett sådant skall eller får användas i enlighet med respektive IFRS standard. Skall tillämpas för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2013 eller senare.
 - IAS 1 Presentation av övrigt totalresultat. Förändringen innebär att grupperingen av transaktioner som redovisas i övrigt totalresultat förändras. Förslaget ändrar inte på det faktiska innehållet i övrigt totalresultat utan enbart uppställningsformen. Standarden ska tillämpas för räkenskapsår som börjar den 1 juli 2012 eller senare. Standarden är ännu ej antagen av EU.
 - IAS 19 Ersättning till anställda. Ändringarna innebär betydande förändringar avseende redovisning av förmånsbestämda pensionsplaner, till exempel möjlighet att periodisera aktuariella vinster och förluster som en del av "korridoren" kan inte tillämpas, känslighetsanalyser skall upprättas avseende på rimliga förändringar i samtliga antaganden etc. IAS 19 ska tillämpas för räkenskapsår som börjar den 1 juli 2013 eller senare. Standarden är ännu ej antagen av EU.

BETYDELSEFULLA REDOVISNINGSPRINCIPER

KONCERNREDOVISNING

Koncernredovisningen omfattar samtliga bolag där Nobina AB direkt eller indirekt innehar mer än 50 procent av rösterna eller på annat sätt har det bestämmande inflytande.

Koncernredovisningen upprättas enligt förvärvsmetoden. Detta innebär att förvärvade dotterföretags tillgångar och skulder, redovisas till verkliga värden enligt en förvärvsanalys, upprättad per förvärvsdagen. Överstiger anskaffningsvärdet för aktier i dotterföretag eventuellt innehav utan bestämmande inflytande (minoritetsintresse) det verkliga värdet av företags identifierbara nettotillgångar enligt förvärvs-

analysen, utgörs skillnaden av koncernmässig goodwill, vilken nedskrivningsprövas enligt "Impairment test". För varje förvärv väljs om innehav utan bestämmande inflytande ska värderas till verkligt värde eller till den proportionella andelen av den förvärvade rörelsens nettotillgångar. Alla förvärvsrelaterade kostnader kostnadsförs. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens eget kapital. Resultat från företag som förvärvats under året inkluderas i koncernens redovisning från och med förvärvstidpunkten. Företag som avyttras under året ingår i koncernens resultaträkning med intäkter och kostnader för perioden fram till avyttringstidpunkten.

SEGMENTSRAPPORTERING

Nobina bedriver regional respektive interregional trafik mellan utvalda städer (Expresstrafik).

Regional trafik drivs i stora delar av Sverige samt i storstadsområden i Finland, Danmark och Norge. Den största delen av intäkterna kommer från kontrakt med trafikhuvudmän som representerar de olika länen. I nästan samtliga fall erhåller trafikhuvudmännen biljettintäkterna och kontraktbolagen får en fast ersättning som betalning för de kontrakterade tjänsterna.

Interregional trafik bedrivs av Swebus Express (Swebus) som trafikerar vissa bestämda sträckor över hela Sverige. Intäkter erhålls från biljettförsäljning till passagerarna.

Vissa av bolagen bedriver också beställningstrafik, främst genom att använda fordon och personal under tid då dessa inte är uppbundna av de ordinarie trafikuppgifterna.

Koncernens verksamhet styrs och rapporteras per rörelsegrän, se not 2. Redovisningsprinciperna för de rapporterade segmenten är desamma som de som används i koncernredovisningen. Nobina utvärderar verksamheten i respektive rörelsegrän baserat på rörelseresultatet för varje rapporterad rörelsegrän och redovisar normalt sett försäljning och överföringar mellan rörelsegränerna som om de vore till tredje part, det vill säga värderade till marknadspris.

Koncerngemensamma funktioner

Kostnader för koncerngemensamma stödfunktioner såsom IT, systemförvaltning och juridiktjänster etc., fördelas till rörelsegränerna och länder efter utnyttjandegrad. Allmänna administrationskostnader, kostnader för huvudkontor och andra kostnader som uppkommit på central nivå och som är hänförliga till hela företaget, ingår ej i rörelsegränernas resultat. De operativa tillgångar som ingår i respektive rörelsegrän innefattar alla rörelsetillgångar som används i verksamheterna, huvudsakligen immateriella tillgångar, materiella tillgångar, varulager och kundfordringar. Merparten av tillgångarna är direkt hänförliga till respektive rörelsegrän. De operativa skulder som ingår i respektive rörelsegrän innefattar alla rörelseskulder som används, upplupna kostnader och förutbetalda intäkter. Merparten av skulderna är direkt hänförliga till respektive rörelsegrän. Beräknad uppskjuten skatt, externa och interna lån, ingår ej i verksamheternas sysselsatta kapital.

INTÄKTSREDOVISNING

Den största delen av Nobinas intäkter hänförs till trafikhuvudmannaavtal som löper på fem till åtta år,

med option till förlängning. Trafikhuvudmannaavtalen är i allmänhet konstruerade så att Nobina erhåller en fast avgift i gengäld för utförda tjänster. Biljettintäkterna som erhålls tillfaller inte Nobina utan vidarebefordras till trafikhuvudmännen. De flesta trafikhuvudmannaavtalen är så kallade bruttoavtal, där ersättningen är helt baserad på antalet kilometer eller timmar som körs och är helt oberoende av antalet passagerare. Enligt vissa kontrakt erhåller Nobina ersättningar utifrån utförda tjänster, medan andra kontrakt innebär att Nobina erhåller ersättningar i förskott. Oavsett betalningsströmmarna i kontraktets drift redovisar Nobina intäkterna i huvudsak när tjänsterna utförs. Ersättningarnas storlek är ofta knutna till vissa kostnadsindex för att kompensera trafikföretagen för kostnadsökningar under kontraktens löptid. Ersättningarna justeras under kontraktstiden utifrån förändringar i dessa index. Nobina justerar sina intäkter under kontraktstiden enligt de överenskomna indexjusteringarna. Vissa av Nobinas trafikhuvudmannaavtal är konstruerade så att hela eller delar av ersättningarna är baserade på antalet passagerare, så kallade incitamentsavtal. Intäkterna för dessa kontrakt redovisas på den dagen passageraren reser med Nobina.

Intäkter från den interregionala trafiken hänförs till biljettintäkter från passagerarna. För den interregionala trafiken redovisas intäkten den dagen passageraren reser med Nobina.

Intäkterna innehåller också intäkter för hyror, försäljning av drivmedel och underhållstjänster. Intäkterna från dessa aktiviteter redovisas när varorna levereras och tjänsterna utförs eller, i de fall intäkter erhålls genom operationell leasing, fördelas jämnt över leasingperioden.

Samtliga intäkter redovisas exklusive mervärdesskatt.

KOSTNADER

Koncernens rörelsekostnader avser huvudsakligen drivmedel, däck, operationella leasingkostnader för fordon, personalkostnader, vilket inkluderar löner, sociala kostnader, pensioner, kostnader för bussförare, samt avskrivningskostnader för finansiellt leasade fordon och ägda fordon.

Leasing

Leasing klassificeras i koncernredovisningen antingen som finansiell leasing eller operationell leasing. Vid finansiell leasing överförs de huvudsakliga ekonomiska riskerna och fördelarna till leasingtagaren. Om detta inte är fallet betraktas avtalet som operationell leasing. Finansiell leasing redovisas som anläggnings-tillgång i balansräkningen och motsvarande leasingåtagande redovisas som skuld. Tillgången och skulden vid leasingavtalets ingång beräknas som det lägsta av verkligt värde och nuvärdet av framtida leasingbetalningar. Tillgångar enligt finansiella leasingavtal skrivs av över beräknad nyttjandetid enligt samma grunder som för liknande anläggningsgrupper. Nyttjandeperioderna följer inte leasingavtalens betalningstider, då bolaget anser sig ha nytta av det leasade fordonet längre än det finansiella åtagandet. Betalningen av leasingavgifterna delas upp i finansiella kostnader och amortering av skulden på ett sådant sätt att en genomsnittlig räntesats uppnås på den redovisade skulden. I resultaträkningen redovisas leasingkostnaderna som

forts. **NOT 1**

avskrivningar och räntekostnader. Vid operationell leasing redovisas inga tillgångar eller skulder i balansräkningen. I resultaträkningen redovisas leasingkostnaderna över kontraktets löptid.

Avskrivningar

Avskrivningar av immateriella och materiella anläggningstillgångar baseras på historiska anskaffningsvärden och bedömda nyttjandeperioder för olika grupper av anläggningstillgångar. Avskrivning sker linjärt över nyttjandeperioden till ett bedömt restvärde. Avseende *Under året anskaffade tillgångar* beräknas avskrivningarna från anskaffningstidpunkten.

Aktuella nyttjandeperioder

Övriga immateriella tillgångar		max 3 år
Datorer		3 år
Kontorsmaskiner och möbler		5 år
Fordon	Standardbussar,	14 år
	Långväga bussar,	10 år
	Specialbussar, enligt individuell värdering	
Ombyggnad i hyrda lokaler		5 år, dock maximalt kontraktstidens längd

FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

Finansiella intäkter och kostnader består av ränteräkningar på bankmedel och fordringar, räntekostnader på lån, räntekostnader på finansiellt leasade fordon samt realiserade och orealiserade vinster och förluster hänförliga till finansieringen. Ränteintäkter och räntekostnader resultatförs i den period de uppstår.

SKATTER

Koncernens skatter utgörs av aktuell skatt samt uppskjuten skatt. Aktuell skatt beräknas på det skattepliktiga resultatet för året. Uppskjuten skatt beräknas utifrån temporära skillnader mellan redovisade värden och skattemässiga värden på tillgångar och skulder samt skatt på koncernens skattemässiga underskott. Uppskjuten skatt beräknas enligt gällande skattesats för respektive land. Uppskjuten skattefordran redovisas endast i den utsträckning det är sannolikt att denna kan utnyttjas mot framtida beskattningsbara vinster.

Skattelagstiftningen i Sverige och Finland medger avsättning till särskilda reserver och fonder, vilka utgör temporära skillnader. Härigenom kan företagen inom vissa gränser disponera och kvarhålla redovisade vinster i rörelsen utan att de omedelbart beskattas. De obeskattade reserverna blir föremål för beskattning först då de upplöses. Under de år då verksamheten går med förlust kan dock de obeskattade reserverna tas i anspråk för att täcka förlusten utan att någon beskattning blir aktuell. I koncernens balansräkning redovisas de enskilda bolagens obeskattade reserver uppdelade på eget kapital och uppskjuten skatteskuld. I resultaträkningen redovisas som uppskjuten skatt bland annat den skatt som är hänförlig till årets förändring av obeskattade reserver.

IMMATERIELLA OCH MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Goodwill

Goodwill värderas efter det första redovisningstillfället, till anskaffningsvärde efter avdrag för eventuella ackumulerade nedskrivningar. Goodwill skrivs inte av, men testas årligen och oftare om det finns indikationer på värdenedgång. Nedskrivningar återförs inte. I syfte att kunna pröva nedskrivningsbehovet allokeras goodwill, till koncernens affärsområden, som sammanfaller med de som används i segementsredovisningen. Återvinningsbart belopp fastställs baserat på beräkningar av nyttjandevärde. Återvinningsvärdet är det högsta av nyttjandevärdet och nettoförsäljningsvärdet. Beräkningarna utgår från en intern bedömning av de närmaste fem åren med olika tillväxttakter per segmentsområde. Förväntande framtida kassaflöden enligt dessa bedömningar utgör grunden för beräkningen. Härvid har rörelsekapitalförändringar och investeringsbehov beaktats. Om en sådan analys indikerar att redovisat värde är högre än återvinningsvärdet, vilket är det högsta av verkligt värde och nyttjandevärdet, görs en nedskrivning mellan skillnaden mellan goodwill värdets redovisade värde och återvinningsvärdet. Nyttjandevärde mäts som av tillgången genererade förväntade framtida diskonterade kassaflöden.

Övriga immateriella och materiella anläggningstillgångar

Övriga immateriella och materiella anläggningsstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för avskrivningar och eventuella nedskrivningar. Anskaffningsvärdet utgörs av inköpspriset samt kostnader som är direkt hänförliga till tillgången för att få den på plats och i skick för att kunna nyttjas. Från inköpspriset dras eventuella rabatter och bonus av från anskaffningsvärdet.

En materiell tillgång redovisas som tillgång när anskaffningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt och det på basis av tillgänglig information är sannolikt att den framtida ekonomiska nyttan som är förknippad med innehavet kommer till företagets del. Tidpunkten när en materiell anläggningstillgång redovisas är vid leveranstidpunkten, angiven på fakturan eller följesedel. Bokförda värden på anläggningstillgångar prövas löpande för att fastställa eventuella nedskrivningsbehov. Om det vid bokslutstidpunkten föreligger en indikation på att en anläggningstillgång minskat i värde sker en beräkning av tillgångens nettoförsäljningsvärde och nyttjandevärde. Nettoförsäljningsvärdet utgörs av det pris som beräknas kunna uppnås vid försäljning av tillgången med avdrag för försäljningskostnader.

Nedskrivningsbehov anses föreligga för anläggningstillgångar om nuvärdet av framtida kassaflödet från dessa tillgångar understiger deras bokförda värde. Nedskrivningsbeloppet utgörs av skillnaden mellan det högsta av nyttjandevärdet eller nettoförsäljningsvärdet och bokfört värde. För anläggningstillgångar som skall avyttras beräknas eventuellt nedskrivningsbelopp som skillnaden mellan beräknad försäljningsintäkt med avdrag för därmed sammanhängande kostnader och tillgångens bokförda värde.

VARULAGER

Varulager värderas till det lägsta av anskaffningsvärdet enligt först in/först ut metoden respektive verkligt värde. Erforderliga reserveringar sker för inkurans dels genom individuell värdering, dels genom kollektiv värdering.

FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER OCH ANDRA FINANSIELLA INSTRUMENT

Finansiella instrument redovisas initialt till anskaffningsvärde motsvarande instrumentets verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader för alla finansiella instrument förutom de som tillhör kategorin finansiella tillgångar som redovisas till verkligt värde via resultaträkningen. Redovisning sker därefter beroende av hur de har klassificerats enligt nedan.

En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i balansräkningen när bolaget blir part till instrumentets avtalsmässiga villkor. Kundfordringar tas upp i balansräkningen när faktura har skickats. Skuld tas upp när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala, även om faktura ännu inte mottagits. Leverantörsskulder tas upp när faktura mottagits.

En finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när rättigheterna i avtalet realiserats, förfaller eller bolaget förlorar kontrollen över dem. Detsamma gäller för del av en finansiell tillgång. En finansiell skuld tas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks. Detsamma gäller för del av en finansiell skuld.

Vid varje rapporttillfälle utvärderas om det finns objektiva indikationer på att en finansiell tillgång eller grupp av finansiella tillgångar är i behov av nedskrivning.

Koncernen har inte tillämpat någon säkringsredovisning för verksamhetsåren 2011/12 och 2010/11.

Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Tillgångar och skulder i denna kategori består av derivat som löpande värderas till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i resultaträkningen. Verkliga värden har baserats på priser noterade på en aktiv marknad, vilket motsvarar nivå 1 enligt IFRS.

Lånefordringar och kundfordringar

Fordringar redovisas till det belopp som förväntas inflyta efter avdrag för osäkra fordringar som bedömts individuellt. Då fordrans förväntade löptid är kort, redovisas värdet till nominellt belopp utan diskontering. Nedskrivningar av fordringar redovisas i rörelsens kostnader.

Spärrade bankmedel

Spärrade bankmedel består av deposition för bankgarantier och leasingkontrakt. Bankgarantier har bland annat utställts som säkerhet för Nobina Norge AS och Nobina Danmark AS åtaganden avseende trafikkontrakt, Nobina Sverige AB och Swebus Express ABs åtaganden under resegarantitagen samt Nobina Sverige ABs åtagande gällande elinköp. Nobina Sverige AB och Nobina Danmark har dessutom deponerat bankmedel för upptaganden av leasingkontrakt för bussar.

Likvida medel

Likvida medel består av kassamedel samt omedelbart tillgängliga tillgodoavanden hos banker.

forts. NOT 1*Andra finansiella skulder*

Skulder klassificeras som andra finansiella skulder vilket innebär att de initialt redovisas till erhållet belopp efter avdrag för transaktionskostnader. Efter anskaffningstidpunkten värderas skulderna till upplupet anskaffningsvärde enligt effektivräntemetoden. Leverantörsskulder klassificeras i kategorin andra finansiella skulder. Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp.

Nedskrivning av finansiella tillgångar

Eventuell nedskrivningsbehov på finansiella tillgångar tillhörande kategorierna som hålls till förfall och lånefordringar och kundfordringar vilka redovisas till upplupet anskaffningsvärde, beräknas som nuvärdet av framtida kassaflöden diskonterade med den effektiva ränta som gällde då tillgången redovisades första gången. Tillgångar med en kortare löptid än ett år diskonteras inte.

Nedskrivningar av investeringar som hålls till förfall och lånefordringar och kundfordringar som redovisas till upplupet anskaffningsvärde återförs om en senare ökning av återvinningsvärdet objektivt kan hänföras till en händelse som inträffat efter det att nedskrivningen gjordes.

ÖVRIGA AVSÄTTNINGAR OCH AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKANDE FÖRPLIKTELSE

En avsättning redovisas i balansräkningen när koncernen har en befintlig legal eller informell förpliktelse som en följd av en inträffad händelse, och där det är troligt att ett utflöde av ekonomiska resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen samt en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras. Där effekten av tidpunkten för betalning är väsentlig, beräknas avsättningar genom diskontering av det förväntade framtida kassaflödet till en räntesats före skatt som återspeglar aktuella marknadsbedömningar av pengars värde.

Ersättning vid uppsägning

En avsättning redovisas om företaget är bevisligen förpliktat att avsluta en anställning, före den normala tidpunkten. I de fall företaget säger upp personal upprättas en detaljerad plan som minst innehåller arbetsplats och ersättningar för varje person och tiden för planens genomförande.

Förlustkontrakt

En stor andel av intäkterna hänförs till kontrakt med trafikhuvudmän där kontrakten löper mellan fem och åtta år. Kontraktsvillkoren stipulerar vanligen att intäkterna ska räknas upp enligt fastställda index, antingen konsumentprisindex eller olika producentprisindex. På grund av förändrade förhållanden och beroende på att kostnaderna ökar mer än intäkterna kan kontrakten bli förlustkontrakt, vilket de är när de återstående kontrakterade intäkterna inte är tillräckliga för att täcka kostnaderna hänförliga till kontrakten för att fullgöra kontraktsåtagandet. En avsättning för framtida förluster görs då i den period ledningen identifierat kontraktet som ett förlustkontrakt. Förlusten beräknas genom att inkludera direkta och indirekta kostnader hänförliga till kontraktet inkluderat avskrivningar på bussar som utnyttjas för att fullgöra åtagandet. Avsättningen görs på trafikhuvudmannanivå i de fall det finns en naturlig koppling mellan de olika kontrakten. I ett anbudsförfarande kan anbud läggas på flera kontakt, där vissa är lönsamma och andra förlustbringande men affären som sådan ger ett överskott.

Åtagande mot tredje part

Avsättning sker för skador inträffade på eget fordon, som ej uppfyller trafiksäkerhetskrav eller kontraktskrav, samt mot tredje part. Avsättningen ska täcka framtida åtaganden mot tredje part.

Miljöåtaganden

Avsättning sker för inträffade och beräknade miljöåtaganden på förhyrd mark och markanläggning som nyttjats eller nyttjas inom verksamheten.

Ersättning till anställda

Kortfristiga ersättningar till anställda beräknas utan diskontering och redovisas som kostnad när de relaterade tjänsterna erhålls.

Pensioner

I koncernen finns både avgiftsbestämda och förmånsbestämda pensionsplaner. Pensionskulden avser förmånsbestämda pensioner, beräknas årligen i koncernen enligt IAS 19 med hjälp av en oberoende aktuarie. I avgiftsbestämda pensionsplaner betalar Nobina en fastställd avgift enligt plan och har inga förpliktelser att betala ytterligare avgifter efter avslutad anställning. I förmånsbestämda pensionsplaner för Nobina Norge AS och Nobina Europe AB, utgår ersättning till före detta anställda baserat på lön vid pensioneringen och antal tjänsteår. Koncernen bär risken för att de utfästa ersättningarna utbetalas.

Huvuddelen av den svenska verksamhetens pensionsåtaganden omfattas av en förmånsbestämd pensionsplan som omfattar flera arbetsgivare. Planen är försäkrad i det ömsesidiga försäkringsbolaget Alecta. Tillgång till tillräcklig information som gör det möjligt att redovisa koncernens proportionella andel av den förmånsbestämda förpliktelsen och av de förvaltningstillgångar och kostnader som är förbundna med planen saknas. Därför redovisas planen som en avgiftsbestämd plan vilket innebär att erlagda premier redovisas som en kostnad. I den svenska verksamheten finns även en förmånsbestämd pensionsplan som är fonderad.

Koncernens förpliktelser avseende övriga förmånsbestämda pensionsplaner beräknas separat för varje plan enligt den så kallade Projected Unit Credit Method. Den innebär att förpliktelsen beräknas som nuvärdet av de beräknade framtida pensionsutbetalningarna. Den på så sätt beräknade förpliktelsen jämförs med verkligt värde på förvaltningstillgångar som tryggar utfästelsen. Skillnadsbeloppet redovisas som skuld/tillgång med beaktande av periodisering av aktuariella vinster och förluster. Beräkningen av de framtida utbetalningarna baseras på aktuariella antaganden om bland annat livslängd, framtida lönehöjningar, personalomsättning och andra faktorer som har betydelse för valet av diskonteringsränta.

Ändringar i och avvikelser från de aktuariella antagandena leder normalt till aktuariella vinster eller förluster. Aktuariella vinster och förluster redovisas inte så länge de ackumulerade vinsterna eller förlusterna understiger 10 procent av de högsta av förpliktelsernas nuvärde eller förvaltningstillgångarnas värde. Om den ackumulerade vinsten eller förlusten överstiger nämnda gränsvärden periodiseras överskjutande vinst eller förlust över kvarvarande förväntad genomsnittliga återstående anställningstid för de medarbetare som omfattas av planerna.

När beräkningen leder till en tillgång för koncernen begränsas det redovisade värdet på tillgången till netto av oredovisade aktuariella förluster och oredovisade kostnader för tjänstgöring under tidigare perioder och nuvärdet av framtida återbetalningar från planen eller minskade framtida inbetalningar till planen.

OPTIONER AVSEENDE AKTIER I NOBINA AB

Erhållen optionspremie redovisas mot eget kapital. Vid återköp av en utställd option redovisas erlagd ersättning mot eget kapital.

VINST PER AKTIE

Vinst per aktie före utspädning räknas fram genom att dela årets resultat med genomsnittligt antal stamaktier.

KASSAFLÖDE

Kassaflödesanalysen har upprättats med utgångspunkt från resultaträkningen och övriga förändringar mellan ingående och utgående balanser i balansräkningarna med hänsyn tagen till omräkningsdifferenser. Kassaflödet upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar transaktioner som medför in- eller utbetalningar. Likvida medel i kassaflödesanalysen innefattar handkassar, förarkassar, bankmedel exklusive spärrade medel. Poster som inte påverkar kassaflödet utgörs av avsättningar, avskrivningar och orealiserade valutakursdifferenser, eftersom de inte är kassamässiga poster. Realiserade vinster och förluster i samband med försäljning av tillgångar elimineras då kassaeffekten av avyttring av anläggningstillgångar rapporteras separat under kassaflödet från investeringsverksamheten.

MODERBOLAGETS REDOVISNINGSPRINCIPER

De finansiella rapporterna för moderbolaget Nobina AB har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen, övrig svensk lagstiftning samt rekommendationen RFR 2 "Redovisning för juridiska personer". De avvikelser som förekommer mellan moderbolaget och koncernens principer föranses begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av Årsredovisningslagen samt av vissa fall skatteskal.

Koncernbidrag för juridiska personer

Koncernbidrag som Nobina AB erhåller från dotterföretag redovisas från och med 2011/12 som en finansiell intäkt och koncernbidrag som Nobina AB lämnar till dotterföretag redovisas mot andelar i dotterföretag, det vill säga i likhet med aktieägar-tillskott. Ett lämnat eller erhållit koncernbidrag från annat bolag inom samma koncern, är i grunden ett sätt att reducera koncernens beskattningsbara inkomster. Ibland kan också ett koncernbidrag jämsställas med en form av kapitalöverföring mellan företag inom samma koncern, beroende på dess syfte.

Aktier i dotterbolag

Andelar i dotterbolag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. All utdelning från dotterbolag redovisas i moderbolagets resultaträkning. Under särskilda omständigheter kan en sådan utdelning utgöra en indikation på att aktierna har sjunkit och att ett nedskrivningstest därför ska utföras.

NOT 2 Nobinas rörelsesegment

	Nobina Sverige	Nobina Danmark	Nobina Norge	Nobina Finland	Eliminering (*)	Summa Regional trafik	Swebus (**)	Summa Interregional trafik	Centrala funktioner samt övrig poster	Elimi- nering	Totalt
2011/2012											
Intäkter	4 905	325	718	775	-43	6 680	370	370	151	-151	7 050
Rörelseresultat	295	-33	-128	12	-	146	-4	-4	-105	-	37
EBIT (%)	6,0	-10,1	-17,8	1,5	-	2,2	-1,1	-1,1	-	-	0,5
Varav operationella leasingkostnader	197	22	8	17	-	244	2	2	-	-	246
Av- och nedskrivningar	264	11	138	42	-	455	20	20	14	-	489
Varav avskrivning av finansiella leasingtillgångar	202	7	38	29	-	276	19	19	-	-	295
EBITDAR (%)	15,4	0	2,5	9,2	-	12,6	4,9	4,9	-	-	10,9
Totala tillgångar	3 132	164	1 109	459	-	4 864	188	188	218	-	5 270
Varav immateriella tillgångar, goodwill	383	-	141	29	-	553	45	45	-	-	598
Varav finansiella leasingtillgångar	2 134	95	640	304	-	3 173	122	122	-	-	3 295
Årets investeringar i materiella och finansiella tillgångar	515	23	254	29	-	821	-	-	39	-	860
Totala skulder	2 863	145	803	450	-	4 261	165	165	887	-	5 313
Varav finansiella leasingsskulder	2 042	92	620	277	-	3 031	116	116	-	-	3 147
Medeltalet anställda	6 408	469	965	1 026	-	8 868	467	467	52	-	9 387
Antal anställda omräknat till heltidstjänster	4 621	334	843	915	-	6 713	242	242	53	-	7 008
	Nobina Sverige	Nobina Danmark	Nobina Norge	Nobina Finland	Eliminering (*)	Summa Regional trafik	Swebus (**)	Summa Interregional trafik	Centrala funktioner samt övrig poster	Elimi- nering	Totalt
2010/2011											
Intäkter	4 459	323	783	756	-54	6 267	430	430	133	-133	6 697
Rörelseresultat	242	-53	21	7	-	217	40	40	-25	-	232
EBIT (%)	5,4	-16,4	2,7	0,9	-	3,5	9,3	9,3	-	-	3,5
Varav operationella leasingkostnader	210	31	8	14	-	263	3	3	-	-	266
Av- och nedskrivningar	231	10	58	42	-	341	21	21	10	-	372
Varav avskrivning av finansiella leasingtillgångar	157	6	35	26	-	224	19	19	-	-	243
EBITDAR (%)	15,3	-3,7	11,1	8,3	-	13,1	14,9	14,9	-	-	13,0
Totala tillgångar	3 109	147	912	491	-	4 659	216	216	298	-	5 173
Varav immateriella tillgångar, goodwill	383	-	216	29	-	628	45	45	-	-	673
Varav finansiella leasingtillgångar	1 885	81	408	310	-	2 684	145	145	-	-	2 829
Årets investeringar i materiella och finansiella tillgångar	649	100	32	75	-	856	38	38	17	-	911
Totala skulder	2 781	147	501	441	-	3 870	190	190	935	-	4 995
Varav finansiella leasingsskulder	1 827	80	396	291	-	2 594	139	139	-	-	2 733
Medeltalet anställda	5 861	445	1 157	1 035	-	8 498	481	481	44	-	9 023
Antal anställda omräknat till heltidstjänster	5 397	355	829	846	-	7 427	243	243	44	-	7 714

* Eliminering mellan Regional och Interregional trafik.

** Merparten av Swebus verksamhet hänförs sig till Sverige.

NOT 3 Nettoomsättning

Nettoomsättningen inkluderar övriga rörelseintäkter, som främst innefattar intäkter från uthyrning, försäljning av bränsle och diesel samt intäkter från verkstadstjänster till externa kunder. Försäljning till en större kund i segmentet Nobina Sverige representerar 21% (23) av koncernens omsättning.

Fördelning av intäkter, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Intäkter Regional och Interregional trafik	6 877	6 530	-	-
Uthyrning, verkstadstjänster och dieselförsäljning	14	16	-	-
Övriga intäkter	159	151	-	-
Försäljning till koncernföretag	-	-	151	133
Summa intäkter	7 050	6 697	151	133

NOT 4 Rörelsens kostnader

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Drivmedel	1 141	993	-	-
Däck och andra förnödenheter	583	514	-	-
Summa drivmedel, däck och andra förnödenheter	1 724	1 507	-	-
Leasingkostnader	246	266	-	-
Övriga externa kostnader	1 016	905	139	64
Summa övriga kostnader	1 262	1 171	139	64
Lönekostnader	2 631	2 563	38	30
Arbetsgivaravgifter	626	605	12	11
Pensionskostnader	194	173	9	6
Övriga personalkostnader	77	67	4	2
Summa personalkostnader	3 528	3 408	63	49

NOT 5 Arvoden och kostnadsersättning för revision

Arvode och kostnadsersättning för revision, KSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Ernst & Young				
Revisionsuppdrag	3 994	3 618	566	372
Revisionsnära tjänster utöver revisionsuppdrag	-	1 295	-	776
Skatterådgivning	-	39	-	-
Övriga tjänster	-	-	-	-
Summa	3 994	4 952	566	1 148

NOT 6 Leasing

FINANSIELLA LEASINGAVTAL, FORDON

Finansiella leasingtillgångar

	Koncernen	
	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
MSEK		
Anskaffningsvärde		
Ingående balans	3 485	2 841
Årets nyteckning	745	731
Årets försäljning	–6	–17
Kursdifferens	23	–70
Utgående anskaffningsvärde	4 247	3 485
Ackumulerade avskrivningar		
Ingående ackumulerade avskrivningar	–656	–437
Årets avskrivningar	–295	–243
Årets försäljning	2	15
Kursdifferens	–3	9
Utgående ackumulerade avskrivningar	–952	–656
Planenligt restvärde	3 295	2 829

Koncernen har under året ingått finansiella leasingkontrakt värda 745 (731) MSEK, via dotterbolaget Nobina Fleet AB. Tillgångar som innehas som finansiella leasingkontrakt skrivs av enligt samma avskrivningsregler som ägda tillgångar. Grunden för hur bolagets avgifter fastställs baseras på leasingkontraktens villkor. Leasingkostnaderna baseras normalt på antingen en rak amortering eller en annuitetsbetalning med variabel amortering över tiden. Andelen rak amortering uppgår till cirka 50%. Nobina-koncernens standardkontrakt har en löptid över 10 år till 10% restvärde. Räntekostnaden beräknas som kontraktsräntan på vid varje tillfälle utestående skuld. Kontraktsräntan utgörs normalt av en rörlig räntebas till exempel STIBOR, med tillägg av en fast marginal. Nobina-koncernen ansvarar för kvarstående restvärde vid avtalens slut. Någon väsentlig vidareuthyrning av leasade bussar har ej skett under verksamhetsåret.

FINANSIELLA LEASINGTILLGÅNGAR
PER SEGMENT

	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
MSEK		
Nobina Sverige	2 134	1 885
Nobina Danmark	95	81
Nobina Norge	640	408
Nobina Finland	304	310
Summa Regional trafik	3 173	2 684
Swebus	122	145
Summa Interregional trafik	122	145
Summa Finansiella leasingtillgångar	3 295	2 829

FINANSIELLA LEASINGSKULDER PER SEGMENT

	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
MSEK		
Nobina Sverige	2 042	1 827
Nobina Danmark	92	80
Nobina Norge	620	396
Nobina Finland	277	291
Summa Regional trafik	3 031	2 594
Swebus	116	139
Summa Interregional trafik	116	139
Summa Finansiella leasingskulder	3 147	2 733

FINANSIELLA LEASINGKOSTNADER

PER SEGMENT	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
MSEK		
Nobina Sverige	339	241
Nobina Danmark	12	10
Nobina Norge	70	68
Nobina Finland	47	40
Summa Regional trafik	468	359
Swebus	26	25
Summa Interregional trafik	26	25
Summa Finansiella leasingskostnader	494	384

AVSKRIVNING AV FINANSIELLA LEASING-

TILLGÅNGAR PER SEGMENT	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
MSEK		
Nobina Sverige	202	157
Nobina Danmark	7	6
Nobina Norge	38	35
Nobina Finland	29	26
Summa Regional trafik	276	224
Swebus	19	19
Summa Interregional trafik	19	19
Summa avskrivning av aktiverade leasingkontrakt per segment	295	243

RÄNTEKOSTNADER FÖR FINANSIELLA

LEASINGSKULDER PER SEGMENT	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
MSEK		
Nobina Sverige	103	55
Nobina Danmark	4	3
Nobina Norge	25	24
Nobina Finland	10	7
Summa Regional trafik	142	89
Swebus	6	5
Summa Interregional trafik	6	5
Summa Räntekostnader för finansiella leasingkontrakt per segment	148	94

Fördelning av framtida minimileaseavgifter avseende finansiella leasingavtal och dess nuvärde fördelat på förfallotid

FÖRVÄNTAT FÖRFALL 2012-03-01 OCH FRAMÅT	Q1	Q2	Q3	Q4	2013/14	2014/15	2015/16	Senare	Summa
Framtida minimileaseavgifter	137	254	144	128	610	525	583	1 312	3 693
Nuvärde av framtida minimileaseavgifter	136	248	139	122	563	461	482	996	3 147

Fördelning av framtida minimileaseavgifter avseende finansiella leasingavtal och dess nuvärde fördelat på förfallotid

FÖRVÄNTAT FÖRFALL 2011-03-01 OCH FRAMÅT	Q1	Q2	Q3	Q4	2012/13	2013/14	2014/15	Senare	Summa
Framtida minimileaseavgifter	113	111	115	111	544	496	414	1 292	3 196
Nuvärde av framtida minimileaseavgifter	111	109	112	106	503	438	351	1 003	2 733

forts. **NOT 6**FRAMTIDA MINIMILEASEAVGIFTER AVSEENDE
FINANSIELLA LEASINGSKULDER OCH
DESS NUVÄRDE

	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
MSEK		
Totala framtida minimileaseavgifter	3 693	3 196
Avgår räntebelastning	–546	–463
Nuvärde av framtida minimileaseavgifter	3 147	2 733

OPERATIONELLA LEASINGAVTAL, FORDON

	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
MSEK		
Årets operationella leasingavgifter	246	266
Antal operationella leasingavtal	1 225	1 494

FRAMTIDA MINIMILEASEAVGIFTER AVSEENDE
ICKE UPPSÄGNINGSBARA OPERATIONELLA
LEASINGAVTAL

	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
MSEK		
Totala framtida minimileaseavgifter	674	1 116
Avgår räntebelastning	–68	–134
Nuvärde av framtida minimileaseavgifter	606	982

Grunden för hur variabla avgifter fastställs baseras på leasingkontraktens villkor. Leasingkostnaderna baseras antingen på en rak amortering eller en annuitetsbetalning med variabel amortering över tiden. Andelen kontrakt med annuitetsbetalningar uppgår till cirka 95% av de operationella kontrakten. Löptiderna i de operationella kontrakten är uppdelade i trancher, där den första vanligtvis är på fem år med restvärde på cirka 40% och därefter förlängningar på upp till sju år och ner till 0% i restvärde. Räntekostnaden beräknas som kontraktträntan på vid varje tillfälle utestående skuld. Kontraktsträntan utgörs normalt av en rölig räntebas till exempel STIBOR eller EURIBOR, med tillägg av en fast marginal. Vid kontraktens utgång återlämnas bussarna till leasegivaren. Leasegivaren ansvarar för restvärdet. Någon väsentliga vidareuthyrning av leasade bussar har ej skett under verksamhetsåret.

OPERATIONELLA LEASINGKOSTNADER
PER SEGMENT

	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
MSEK		
Nobina Sverige	197	210
Nobina Danmark	22	31
Nobina Norge	8	8
Nobina Finland	17	14
Summa Regional trafik	244	263
Swebus	2	3
Summa Interregional trafik	2	3
Summa Operationella leasingkostnader per segment	246	266

NOMINELLT VÄRDE AV FRAMTIDA
MINIMILEASEAVGIFTER PER SEGMENT

	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
MSEK		
Nobina Sverige	572	964
Nobina Danmark	49	72
Nobina Norge	10	18
Nobina Finland	42	58
Summa Regional trafik	673	1 112
Swebus	1	4
Summa Interregional trafik	1	4
Summa Nominellt värde av framtida minimileaseavgifter per segment	674	1 116

NUVÄRDE AV FRAMTIDA MINIMILEASING-
AVGIFTER AVSEENDE OPERATIONELLA
LEASINGAVTAL PER SEGMENT

	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
MSEK		
Nobina Sverige	509	839
Nobina Danmark	47	69
Nobina Norge	10	16
Nobina Finland	39	53
Summa Regional trafik	605	977
Swebus	1	5
Summa Interregional trafik	1	5
Summa Nuvärde av framtida minimileaseavgifter per segment	606	982

Fördelning av framtida minimileaseavgifter avseende operationella leasingavtal fördelat på förfallotid

FÖRVÄNTAT FÖRFALL 2012-03-01 OCH FRAMÅT	Q1	Q2	Q3	Q4	2013/14	2014/15	2015/16	Senare	Summa
Framtida minimileaseavgifter	55	53	49	45	145	96	52	179	674
Nuvärde av framtida minimileaseavgifter	55	52	48	43	137	87	45	139	606

Fördelning av framtida minimileaseavgifter avseende operationella leasingavtal fördelat på förfallotid

FÖRVÄNTAT FÖRFALL 2011-03-01 OCH FRAMÅT	Q1	Q2	Q3	Q4	2012/13	2013/14	2014/15	Senare	Summa
Framtida minimileaseavgifter	59	83	59	63	233	176	124	319	1 116
Nuvärde av framtida minimileaseavgifter	59	82	57	61	221	160	109	233	982

ÖVRIGA OPERATIONELLA LEASINGAVTAL

Erlagda och framtida hyror enligt icke uppsägningsbara avtal och där förpliktelser överstiger ett år

	2011-03-01 –2012-02-29	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2015 och senare
MSEK					
Fastighetshyror	138	139	148	126	109
Hyresavtal för fordon exklusive bussar	3	3	2	–	–
Övriga operationella leasingavtal	–	–	–	–	–
Summa nominellt värde av övriga operationella leasingavtal	141	142	150	126	109

NOT 7 Personal

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Medeltalet anställda	9 387	9 023	52	44
varav män	8 076	7 709	36	31
varav kvinnor	1 311	1 314	16	13
Antal anställda omräknat till heltidstjänster	7 008	7 714	53	44
Sverige	6 927	6 386	52	44
varav män	5 844	5 332	36	31
varav kvinnor	1 083	1 054	16	13
Antal anställda omräknat till heltidstjänster	4 916	5 684	53	44
Danmark	469	445	-	-
varav män	406	388	-	-
varav kvinnor	63	57	-	-
Antal anställda omräknat till heltidstjänster	334	355	-	-
Norge	965	1 157	-	-
varav män	855	1 012	-	-
varav kvinnor	110	145	-	-
Antal anställda omräknat till heltidstjänster	843	829	-	-
Finland	1 026	1 035	-	-
varav män	971	977	-	-
varav kvinnor	55	58	-	-
Antal anställda omräknat till heltidstjänster	915	846	-	-

	2011-03-01–2012-02-29			2010-03-01–2011-02-28		
	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader	Varav pensions- kostnader	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader	Varav pensions- kostnader
LÖNER OCH ANDRA ERSÄTTNINGAR						
Moderbolag	38	21	9	30	17	6
Dotterbolag i Sverige	1 740	621	90	1 662	590	77
Totalt Sverige	1 778	642	99	1 692	607	83
Dotterbolag utomlands						
Danmark	166	24	17	170	23	17
Norge	322	68	17	338	65	10
Finland	365	86	61	363	83	63
Totalt utomlands	853	178	95	871	171	90
Koncernen totalt	2 631	820	194	2 563	778	173

forts. **NOT 7**

STYRELSELEDAMÖTER OCH LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Koncernen	2012-02-29		2011-02-28	
	Antal	Varav män	Antal	Varav män
Styrelsen	5	80%	6	83%
Verkställande direktör och ledande befattningshavare	15	93%	14	71%

ERSÄTTNINGAR OCH ÖVRIGA FÖRMÅNER UNDER ÅRET TILL STYRELSEN

MSEK	Koncernen	
	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Styrelsens ordförande		
Jan Sjöqvist	0,6	0,6
Styrelseledamöter		
Jan Sundling	0,2	0,2
Birgitta Kantola	0,2	0,2
Tomas Naess	0,0	0,0
Richard Cazenove	0,0	0,0
Gunnar Reitan	0,0	0,0
Rolf Lydahl	0,2	0,2
Summa	1,2	1,2

ERSÄTTNING TILL STYRELSENS ORDFÖRANDE OCH LEDAMÖTER

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår arvode enligt bolagsstämans beslut. Ersättning till styrelsen utöver vad bolagsstämman beslutat utgår inte. Verkställande direktör erhåller ej styrelsearvode. Nobina AB har under året betalt ut pensionsersättning till tidigare styrelseledamöter uppgående till 0,1 (0,1) MSEK, där styrelsemedlemmarna är berättigade till livslång ersättning från bolaget. Två tidigare medlemmar ur koncernledningen är berättigade till livslång ersättning från bolaget, vilka säkrats via kapitalförsäkringar, 13 MSEK.

LÖNER OCH ANDRA ERSÄTTNINGAR FÖRDELADE PER LAND OCH MELLAN KONCERNENS LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE OCH ÖVRIGA ANSTÄLLDA	2011-03-01–2012-02-29			2010-03-01–2011-02-28		
	Koncernens ledande befattningshavare	Varav tantiem och dylikt	Övriga anställda	Koncernens ledande befattningshavare	Varav tantiem och dylikt	Övriga anställda
Moderbolag	11	1	27	12	2	18
Dotterbolag i Sverige	9	1	1 731	8	2	1 654
Totalt Sverige	20	2	1 758	20	4	1 672
Dotterbolag utomlands						
Danmark	2	-	164	2	-	168
Norge	1	-	321	2	-	336
Finland	2	-	363	3	-	360
Totalt utomlands	5	-	848	7	-	864
Koncernen totalt	25	2	2 606	27	4	2 536

forts. **NOT 7**

ERSÄTTNING TILL VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR I NOBINA AB TILLIKA KONCERNCHEF

MSEK	Koncernen	
	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Fast arvode	4,6	4,5
Rörlig ersättning *)	0,6	1,2
Pensionskostnader	1,3	1,4
Sociala avgifter och skatter	1,9	1,9
Summa	8,4	9,0

*) Utöver angiven ersättning till Verkställande Direktör, finns även en upplupen aktieersättning MSEK 1,7 som ännu ej utnyttjats.

ANTAL AKTIER TILL STYRELSE OCH LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Antal aktier	2012-02-29	2011-02-28
Styrelsens ordförande		
Jan Sjöqvist	65 363	65 363
Styrelseledamöter		
Richard Cazenove	-	-
Jan Sundling	13 779	13 779
Birgitta Kantola	-	-
Thomas Naess	-	-
Gunnar Reitan	-	-
Rolf Lydahl	14 696	14 696
Ledande befattningshavare		
Ragnar Norbäck	101 112	101 112
Per Skärgård	35 745	35 745
Jan Bosaeus	26 000	26 000
Joakim Palmqvist	8 334	8 334
Tom Ward	8 250	8 250
Sjur Brenden	10 428	10 428
Niels Peder Nielsen	-	-
Martin Pagrotsky	1 667	1 667
Anna Jonasson	-	-
Lars Åkesson	-	-
Jens Råsten	-	-
Oscar Bondesson	-	-
Peter Hagert	-	-
Henrik Birath	-	-
Peter Hansson	-	-
Övriga befattningshavare	102 668	102 668
Summa antal aktier, beräknade efter genomförd omvänd aktiesplit 9:1	388 042	388 042

OPTIONSPROGRAM

Nobina AB har tidigare givit ut tre optionsprogram, program 1 utgivet 24 juni 2005 omfattande 1 052 000 optioner (återköp 3 november 2008) program 2 utgivet 8 november 2005 omfattande 304 569 optioner (återköp 3 november 2008) samt program 3 utgivet 19 januari 2009 omfattande 1 640 925 optioner (återköp 2009/10).

Nobina AB har återköpt samtliga utgivna teckningsoptioner till bolaget. Vederlaget för inlösen av utgivna optionsrätter, utgörs av kontant betalning, enligt oberoende marknadsvärdering av teckningsoptionerna.

Det grundläggande skälet för återköp av optionsrätterna, är att det idag inte finns en organiserad handel med bolagets aktier.

Innehavarna av utgivna optionsrätter, har vid inlösenstillfället återinvesterat en del av likviden i aktier i Nobina AB. Aktierna i Nobina AB har förvärvats till marknadsvärde, enligt extern värdering.

ERSÄTTNING TILL VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR OCH LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Ledande befattningshavare inom Nobina-koncernen är verkställande direktör, ekonomidirektör, dotterbolagens verkställande direktörer, indirekt- och direktrapporterande funktioner till verkställande direktören. Den totala ersättningen till verkställande direktören tillika koncernchef samt övriga ledande befattningshavare innefattar fasta löner, kortsiktig och långsiktig rörlig ersättning, pensioner och andra förmåner. Ledande befattningshavare inom Nobina-koncernen har i händelse av uppsägning av anställningen maximalt tolv månaders ersättning. Som grund gäller sex månaders ömsesidig uppsägningstid mellan företaget och befattningshavaren. Därutöver utgår ytterligare maximalt sex månaders ersättning i händelse av att företaget har avslutat anställningen. För verkställande direktören tillika koncernchef och övriga ledande befattningshavare som är anställda i Sverige tillämpas en kompletterande pensionsplan utöver ITP-plan.

Rörlig ersättning till verkställande direktör

Utöver fast ersättning, har verkställande direktören rätt till en särskild bonus. Den rörliga ersättningen ska baseras på individens prestation samt bolagets prestation i förhållande till i förväg uppställda mål. Utvärdering av målen ska ske årligen. Den rörliga ersättningen ska bestå av en kontant bonus enligt styrelsens bestämmande och för verkställande direktören även en aktiebaserad ersättning varav aktieersättningen ska kunna uppgå till maximalt 140% av verkställande direktörens fasta årslön och utbetalas under tre år. Aktieersättningen ska vara villkorad av att stämman fattar de beslut som erfordras av leverans av aktier enligt fastställd aktieersättning.

Pensionsvillkor till verkställande direktör

Pensionsåldern för verkställande direktören är 62 år i moderbolaget. Pensionskostnaderna för bolaget uppgår till 90% av lönen vid pensionering vid 62–63 års ålder, 80% av lönen vid 63–64 års ålder samt 70% av lönen vid pensionering vid 64–65 års ålder. Nobina ABs åtaganden gentemot verkställande direktören upphör vid pensionering, 65 års ålder. Pensionskostnader utgörs av avgiftsbestämd pension, där premien är 30% av den pensionsgrundande lönen. Med pensionsgrundande lönen avses grundlönen så länge som den verkställande direktören kvarstår som anställd i bolaget. Uppsägningslön är pensionsgrundande.

Pensionsvillkor till övriga medlemmar i koncernledningen

Pensionskostnaden utgörs av avgiftsbestämd pension, där premien är maximalt 30% av den pensionsgrundande lönen. Kapitalförsäkring har i vissa fall använts till ledande befattningshavare när nivån på den pensionsform företaget utfäst överstigit inkomstskattelagens tillåtna belopp.

Sjuklön till verkställande direktör

Den verkställande direktören är försäkrad till 90% av lönen under maximalt 365 dagar per kalenderår, utan karenssdag.

Övriga anställningsförmåner till verkställande direktör

Förutom beskrivna skattepliktiga förmåner finns även sjukvårdsförsäkring och innehav av aktier i Nobina AB.

Semester till verkställande direktör och övriga ledande befattningshavare

Den verkställande direktören och övriga ledande befattningshavare följer gällande rätt till semester.

LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Ledande befattningshavare (koncernledning) i moderbolaget är verkställande direktör tillika koncernchef, ekonomidirektör tillika vice VD i koncernen, verkställande direktör i Nobina Sverige AB tillika vice VD i koncernen, verkställande direktör i Swebus Express AB samt koncernens personaldirektör.

Moderbolaget	2012-02-29		2011-02-28	
	Antal	Varav män	Antal	Varav män
Styrelsen	5	80%	6	83%
Verkställande direktörer och ledande befattningshavare	5	100%	4	100%

NOT 8 Årets avskrivningar/nedskrivningar av immateriella och materiella anläggningstillgångar

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Goodwill	84	-	-	-
Övriga immateriella anläggningstillgångar	5	3	5	2
Förbättringsutgifter på annans fastighet	3	2	-	-
Inventarier, verktyg och installationer	21	18	8	3
Fordon	376	349	-	-
Summa	489	372	13	5

Årets nedskrivningar avseende bussar till försäljning, ingår i segmenten Nobina Sverige 8 (6) MSEK, Nobina Finland 4 (3) MSEK och Nobina Norge 1 (5) MSEK.

NOT 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Finansiella intäkter	-	-	-	-
Ränteintäkter	4	11	-	-
Ränteintäkter från koncernbolag	-	-	44	44
Summa	4	11	44	44

På banktillgodohavanden erhåller koncernen ränta enligt räntesats baserad på bankernas dagliga placeringsränta. Av ovanstående ränteintäkter och liknande resultatposter har 4 (10) MSEK betalats under året.

NOT 10 Räntekostnader och liknande resultatposter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28
Räntekostnader finansiell leasing	-148	-94	-	-
Räntekostnader obligationslån	-107	-124	-	-
Övriga finansiella kostnader	-20	-32	-1	-
Realiserade och orealiserade valutakursvinster och kursförluster, netto	4	66	-	-2
Summa	-271	-184	-1	-2

Betalda räntekostnader uppgår till -248 (-215) MSEK. Räntekostnaderna är hänförliga till skulder som redovisats till upplupet anskaffningsvärde.

NOT 11 Skatter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-03-01 -2012-02-29	2010-03-01 -2011-02-28	2011-03-01 -2012-02-29	2010-03-01 -2011-02-28
MSEK				
Skatt avseende tidigare år	-	-	-	-
Aktuell skatt	-	-	-	-
Uppskjuten skatt	-	-	-	8
Summa skatt redovisad i resultaträkningen	-	-	-	8

Skillnaden mellan koncernens skattekostnad och beräknad skattekostnad baseras på gällande skattesatser och förklaras nedan:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-03-01 -2012-02-29	2010-03-01 -2011-02-28	2011-03-01 -2012-02-29	2010-03-01 -2011-02-28
MSEK				
Redovisad skatt i resultaträkningen	-	-	-	8
26% skatt på resultat före skatt	60	-15	-	-15
Skillnad	60	15	-	23
<i>Skillnaden består av följande poster:</i>				
Erhållna/lämnade koncernbidrag	-	-	5	8
Utnyttjade/tillkommande av tidigare ej aktiverade underskottsavdrag	60	-15	-5	15
Summa	60	-15	0	23

Skattesatsen för företag i Norge är 28%, Danmark 25%, Finland och Sverige är 26,3%. Aktuell skatt har minskat med 60 (-15) MSEK på grund av ökning eller utnyttjande av förlustavdrag.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
Skattefordringar och skatteskulder, MSEK				
Uppskjutna skattefordringar				
Ingående redovisat värde	7	8	-	-
Kursdifferenser	-	-1	-	-
Summa uppskjutna skattefordringar	7	7	-	-
Uppskjutna skatteskulder *)	-	-	-	-
Netto uppskjutna skattefordringar och skatteskulder avseende underskottsavdrag *)	7	7	-	-

*) I nettobeloppet ingår uppskjuten skatteskuld avseende finansiell leasing uppgående till MSEK 39 (25), vilken har nettoredovisats mot aktiverade underskottsavdrag.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
Ej redovisade uppskjutna skattefordringar, MSEK				
Ingående ej redovisat värde	489	488	113	136
Utnyttjade/tillkommande av tidigare ej aktiverade underskottsavdrag	60	-15	5	-15
Senarelagda avskrivningar, nedskrivningar och verkligt värdejusteringar	-9	12	-	-
Koncernbidrag	-	-	-5	-8
Ej skattepliktiga intäkter och ej avdragsgilla kostnader	-1	-	-	-
Övriga temporära skillnader	-2	3	-	-
Omklassificering från tidigare år	-	6	-1	-
Kursdifferenser	3	-5	-	-
Summa uppskjutna ej redovisade skattefordringar	540	489	112	113
Kvittning av uppskjutna skatteskulder	-39	-25	-	-
Summa uppskjutna ej redovisade skattefordringar	501	464	112	113

Förväntade förfall av skattemässiga förlustavdrag, MSEK

	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
2012/13	-	-	-	-
2013/14	-	1	-	-
2014/15	16	21	-	-
2015/16	19	19	-	-
2016/17	17	17	-	-
2017/18	17	17	-	-
Obegränsade	2 031	1 826	431	432
Summa	2 100	1 901	431	432

NOT 12 Immateriella anläggningstillgångar

Fördelning av goodwill per segment, MSEK	Koncernen	
	2012-02-29	2011-02-28
Nobina Sverige	383	383
Nobina Danmark	-	-
Nobina Norge (goodwill motsvarande (MNOK 118 (MNOK 189))	141	216
Nobina Finland	29	29
Summa Regional trafik	553	628
Swebus	45	45
Summa Interregional trafik	45	45
Summa koncerngoodwill	598	673

Ledningen för koncernen har upprättat den sedvanliga testningen av goodwill, så kallat "impairment test". Vid bedömning av kassagenererande enheters återvinningsvärde för bedömning av eventuellt nedskrivningsbehov av goodwill, har flera antaganden om framtida förhållanden och uppskattningar av variabler gjorts, för att prognostisera framtida kassaflöden. Prognoser för framtida kassaflöden baseras på bästa möjliga bedömningar av framtida intäkter och rörelsekostnader, vilka i sin tur grundas på historisk utveckling, allmänna marknadsförutsättningar samt annan tillgänglig information. Det diskonterade kassaflödesvärdet, givet en femårig explicit prognosperiod och därefter ett så kallat terminalvärde, har sin grund i respektive bolags resultat före avskrivningar vilken påverkas av enheternas befintliga och framtida marknadsandelar. Tillväxttakten har beräknats separat för varje verksamhetsområde för en femårsperiod. Därefter har tillväxttakten beräknats till noll procent. Kassaflödesprognoserna har nuvärdeberäknats med ett avkastningskrav, WACC, om 14,0 procent (13,7). Resultatet av denna utvärdering visar att vi i vår redovisning har ett bokfört värde för allokerad goodwill, som överstiger Nobina Norges återvinningsvärde. Ledningen för koncernen konstaterar således att vi har ett nedskrivningsbehov för allokerad goodwill hänförlig till Nobina Norge på MSEK 84, vilken har skrivits ner med motsvarande belopp.

	2012-02-29				2011-02-28			
	Nobina Sverige	Nobina Norge	Nobina Finland	Swebus	Nobina Sverige	Nobina Norge	Nobina Finland	Swebus
Prognostiserad operativt vinstmarginal	5%	2%	6%	8%	6%	6%	4%	9%
Försäljningstillväxt under 5-års perioden	2%	10%	4%	3%	3%	5%	5%	9%
Diskonteringsränta före skatt vid nuvärdeberäkning av uppskattade framtida kassaflöden	14,0%	14,0%	14,0%	14,0%	13,7%	13,7%	13,7%	13,7%

KÄNSLIGHETSANALYS

Redovisade värden avseende Nobina Norge efter årets nedskrivning, är i nivå med beräknat nyttjandevärde. En eller flera negativa förändringar av variabler i nedskrivningstestet skulle därmed medföra en nedskrivning av redovisat värde. För övriga kassagenererande enheter gör ledningen bedömningen att de möjliga förändringarna i variablerna inte skulle kunna få så stora effekter att återvinningsvärdet reduceras till ett värde som är lägre än det redovisade värdet.

Övriga immateriella anläggningstillgångar, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
ANSKAFFNINGSVÄRDE				
Ingående anskaffningsvärden	24	16	10	-
Inköp	10	6	10	10
Omklassificering	1	2	14	-
Utgående anskaffningsvärden	35	24	34	10
ACKUMULERADE AVSKRIVNINGAR				
Ingående ackumulerade avskrivningar	-15	-11	-2	-
Årets avskrivningar	-5	-3	-5	-2
Omklassificering	-1	-1	-14	-
Utgående ackumulerade avskrivningar	-21	-15	-21	-2
Planenligt restvärde	14	9	13	8

Övriga immateriella tillgångar avser främst intern programvaruutveckling.

NOT 13 Materiella anläggningstillgångar

Förbättringsutgifter på annans fastighet, MSEK	Koncernen		Moderbolaget		Fordon, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28		2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
ANSKAFFNINGSVÄRDE					ANSKAFFNINGSVÄRDE				
Ingående anskaffningsvärden	16	16	-	-	Ingående anskaffningsvärden	4 602	4 125	-	-
Inköp	6	1	-	-	Inköp	798	882	-	-
Omklassificering	-	-1	-	-	Försäljningar/utrangeringar	-505	-294	-	-
Utgående anskaffningsvärden	22	16	-	-	Omklassificering	-	-7	-	-
					Omräkningsdifferens	31	-104	-	-
ACKUMULERADE AVSKRIVNINGAR					Utgående anskaffningsvärden	4 926	4 602	-	-
Ingående ackumulerade avskrivningar	-11	-9	-	-	ACKUMULERADE AVSKRIVNINGAR				
Årets avskrivningar	-3	-2	-	-	Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 389	-1 360	-	-
Omklassificering	1	-	-	-	Försäljningar/utrangeringar	357	265	-	-
Utgående ackumulerade avskrivningar	-13	-11	-	-	Årets avskrivningar	-363	-335	-	-
					Omklassificering	-	9	-	-
Planenligt restvärde	9	5	-	-	Omräkningsdifferens	-8	32	-	-
					Utgående ackumulerade avskrivningar	-1 403	-1 389	-	-
Inventarier, verktyg och installationer, MSEK					ACKUMULERADE NEDSKRIVNINGAR				
ANSKAFFNINGSVÄRDE					Ingående ackumulerade nedskrivningar	-24	-17	-	-
Ingående anskaffningsvärden	146	138	13	-	Försäljningar/utrangeringar	20	7	-	-
Inköp	46	22	29	13	Årets nedskrivningar	-13	-14	-	-
Försäljningar/utrangeringar	-	-7	-	-	Utgående ackumulerade nedskrivningar	-17	-24	-	-
Omklassificering	-4	-5	27	-					
Omräkningsdifferens	-	-2	-	-	Planenligt restvärde	3 506	3 189	-	-
Utgående anskaffningsvärden	188	146	69	13					
ACKUMULERADE AVSKRIVNINGAR									
Ingående ackumulerade avskrivningar	-104	-96	-3	-					
Försäljningar/utrangeringar	-	6	-	-					
Årets avskrivningar	-21	-18	-8	-3					
Omklassificering	1	2	-28	-					
Omräkningsdifferens	-	2	-	-					
Utgående ackumulerade avskrivningar	-124	-104	-39	-3					
Planenligt restvärde	64	42	30	10					

Finansiell leasing ingår i ovanstående belopp, se not 6 och nedskrivningar av bussar till försäljning, se not 8. Årets nedskrivningar avser bussar där nettoförsäljningsvärdet understiger bokfört värde.

NOT 14 Andelar i koncernföretag (moderbolaget)

MSEK	Moderbolaget		MSEK	Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28		2012-02-29	2011-02-28
ANSKAFFNINGSVÄRDE			ACKUMULERADE NEDSKRIVNINGAR		
Ingående balans	2 176	2 176	Ingående balans	-404	-404
Utgående balans	2 176	2 176	Utgående balans	-404	-404
			Bokfört värde	1 772	1 772

MSEK	Organisations-nummer	Eget kapital	Antal aktier	Resultat för året	Ägarandel värde(%)	Aktie-kapital	Bokfört värde 29 feb, 2012
Nobina Fleet AB (Stockholm)	556031-1812	7	70 000	14	100	7	16
<i>Dotterbolag till Nobina Fleet AB:</i>							
Nobina Fleet Danmark ApS (Glostrup)	31586429	0	1 250	-1	100	0	
Nobina Europe Holding AB (Stockholm)	556028-1122	487	300	-143	100	0	1 756
<i>Dotterbolag till Nobina Europe Holding AB:</i>							
Svenska rörelsedrivande bolag							
Nobina Europe AB (Stockholm)	556031-8569	146	160 000	117	100	16	
<i>Dotterbolag till Nobina Europe AB:</i>							
Nobina Busco AB (Stockholm)	556583-0527	7	1 000	-20	100	0	
Swebus Express AB (Stockholm)	556358-3276	8	5 000	-22	100	5	
Nobina Sverige AB (Stockholm)	556057-0128	431	3 000	121	100	0	
<i>Dotterbolag till Nobina Sverige AB:</i>							
Nobina Flexresor AB (Stockholm)	556416-2419	1	1 000	-2	100	0	
Utländska rörelsedrivande dotterbolag							
Nobina Finland Oy Ab (Helsingfors)	0505988-8	63	2 000	9	100	33	
<i>Dotterbolag till Nobina Finland Oy Ab:</i>							
Nobina Finland West Oy Ab (Helsingfors)	2175179-4	-18	2 600	-8	100	0	
Nobina Finland South Oy Ab (Helsingfors)	2175178-6	-15	2 600	-5	100	0	
Nobina Finland East Oy Ab (Helsingfors)	2175186-6	0	2 600	0	100	0	
Nobina Norge AS (Oslo)	915768237	-36	1 000	-95	100	12	
<i>Dotterbolag till Nobina Norge AS:</i>							
Nobina (Norge) AS (Oslo)	992097353	0	100	0	100	0	
Nobina Danmark A/S (Köpenhamn)	29513376	9	1 250	-40	100	1	
Vilande bolag							
Karlstadsbuss AB (Stockholm)	556051-2039	31	3 000	0	100	3	
Saltsjöbuss AB (Stockholm)	556210-1500	1	2 500	0	100	0	
Summa							1 772

NOT 15 Fordringar hos koncernföretag

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
Anskaffningsvärde				
Ingående anskaffningsvärde	-	-	345	290
Årets förändring	-	-	55	55
Utgående anskaffningsvärden	-	-	400	345

NOT 16 Varulager

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
Reservdelar	22	23	-	-
Bränsle	30	25	-	-
Summa	52	48	-	-

NOT 17 Kundfordringar

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
Kundfordringar	482	452	-	-
Reservering för osäkra kundfordringar	-6	-11	-	-
Summa	476	441	-	-

FÖRFALLOPERIOD FÖR UTESTÅENDE KUNDFORDRINGAR

MSEK	Kundfordringar 2012-02-29	Ej förfallet vid rapporterings- perioden	Förfallet inom <30 dagar efter förfalldatum	Förfallet inom 31-60 dagar efter förfalldatum	Förfallet inom 61-90 dagar efter förfalldatum	Förfallet inom 91-120 dagar efter förfalldatum	Förfallet mer än 120 dagar efter förfalldatum
Kundfordringar	482	400	34	29	13	2	4

MSEK	Kundfordringar 2011-02-28	Ej förfallet vid rapporterings- perioden	Förfallet inom <30 dagar efter förfalldatum	Förfallet inom 31-60 dagar efter förfalldatum	Förfallet inom 61-90 dagar efter förfalldatum	Förfallet inom 91-120 dagar efter förfalldatum	Förfallet mer än 120 dagar efter förfalldatum
Kundfordringar	452	433	3	1	-	10	5

RESERVERING FÖR OSÄKRA KUNDFORDRINGAR

MSEK	Koncernen	
	2012-02-29	2011-02-28
Ingående balans	-11	-5
Årets återföring	4	1
Kreditförluster	0	-1
Årets avsättning	1	-6
Summa	-6	-11

Reservering för osäkra kundfordringar baseras på en individuell bedömning av förlustrisken per kontrakt eller kund.

NOT 18 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
Upplupna trafikintäkter	95	199	-	-
Övriga förutbetalda kostnader	113	162	9	48
Summa	208	361	9	48

Upplupna trafikintäkter avser i huvudsak intjänade men ännu ej fakturerade ersättningar för utförda trafik tjänster.

NOT 19 Likvida medel och spärrade medel

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
Likvida medel	107	225	65	9
Spärrade bankmedel	153	110	56	30

I posten likvida medel redovisas behållningen på bolagets checkkonto anslutet till koncernens koncernkonto, där Nobina AB är huvudkontohavare. Spärrade bankmedel består av deposition för bankgarantier och leasingkontrakt. Bankgarantier har bland annat utställts som säkerhet för Nobina Norge AS och Nobina Danmark AS åtaganden avseende trafikkontrakt i Norge respektive Danmark, Nobina Sverige ABs och Swebus Express åtaganden under resegarantilagen samt Nobina Sverige ABs åtagande gällande elinköp. Nobina AB spärrade medel avser deposition för leasingkontrakt och trafikstart åt Nobina Danmark AS.

NOT 20 Förändring i eget kapital**AKTIEKAPITAL**

Enligt bolagsordningen för Nobina AB ska aktiekapitalet uppgå till lägst 216 000 000 SEK och till högst 864 000 000 SEK. Antalet aktier enligt bolagsordningen skall uppgå till lägst 24 000 000 stycken och till högst 96 000 000 stycken. Bolagets aktier består av stamaktier, vilka innehar en röst per aktie. Styrelsen beslutade den 16 december 2009, om en omvänd aktiesplit med villkoret 1:9 (registreringsdatum 2010-03-01). Det innebär att nio aktier slogs ihop till en aktie.

Avstämning av antal aktier 2012-02-29	Stamaktier
Ingående balans	24 928 139
Nyteckning av aktier	-
Lösen av aktier	-
Utgående balans	24 928 139
Avstämning av antal aktier 2011-02-28	Stamaktier
Ingående balans	24 928 139
Nyteckning av aktier	-
Lösen av aktier	-
Utgående balans	24 928 139

Övrigt tillskjutet kapital

Består av externt tillskjutet kapital, som värderats över parikursen.

Omräkningsdifferenser

Omräkningsreserven innefattar alla valutakursdifferenser som uppstår vid omräkning av finansiella rapporter från utländska verksamheter inklusive förändring avseende omräkning av goodwill i lokal valuta.

Balanserade vinst-/förlustmedel

I balanserade vinst-/förlustmedel, inklusive årets resultat, ingår intjänade vinstmedel i moderbolaget och dess dotterföretag.

Utdelning

Utdelning föreslås av styrelsen i enlighet med bestämmelserna i aktiebolagslagen och fastställs av årsstämman. Utdelning redovisas hos moderbolaget som minskning av fritt eget kapital först vid tidpunkten för utbetalning till aktieägarna.

KAPITALHANTERING

Koncernens kapitalhantering har som mål att tillförsäkra koncernen finansiella stabilitet, hantera finansiella risker och säkra koncernens kort- och långsiktiga behov av kapital. Koncernen definierar kapitalet som eget kapital så som det redovisas i balansräkningen. Bolagets syfte är att genom ökning i värde av det förvaldade egna kapitalet skapa vinst för aktieägarna. Det finns inga externa kapitalkrav än vad som följer av den svenska aktiebolagslagen.

NOT 21 Resultat per aktie

	Koncernen	
	2011-03-01 -2012-02-29	2010-03-01 -2011-02-28
Genomsnittligt antal stamaktier under perioden (tusental)	24 928	24 928
Redovisat resultat (MSEK)	-230	59
Justerat resultat (MSEK)	-230	59
Resultat per aktie (SEK)	-9,23	2,37

Resultat per aktie räknas fram genom att dela årets resultat med genomsnittligt antal stamaktier. Styrelsen beslutade den 16 december 2009, att genomföra en omvänd aktiesplit med villkoret 1:9 (registreringsdatum 2010-03-01). Det innebär att nio aktier slogs ihop till en aktie.

NOT 22 Avsättning för pensioner och liknande förpliktelser

Förpliktelser och pensionskostnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
Nuvärde av pensionsförpliktelser	187	197	3	2
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-157	-168	-	-
Pensionsförpliktelser efter avdrag för förvaltningstillgångar	30	29	-	-
Balanserade försäkringstekniska vinster (+)/förluster (-)	-17	-13	-1	-1
Nettoavsättningar (+)/tillgångar (-) för pensionsförpliktelser	13	16	2	1
Varav redovisade som avsättningar	27	16	2	1
Varav redovisade som tillgångar	14	0	-	-

Pensionskostnaderna ingår i personalkostnaderna och består av följande:

MSEK	Koncernen	
	2012-02-29	2011-02-28
Kostnad avseende tjänstgöring under innevarande period	1	2
Räntekostnad	7	8
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	-7	-8
Försäkringsteknisk förlust (vinst), netto	4	-8
Kostnad avseende tjänstgöring under tidigare perioder	-	-1
Sociala avgifter	-	1
Pensionskostnad, netto	5	-6

Väsentliga försäkringstekniska antaganden

Den försäkringstekniska beräkningen av pensionsförpliktelser och pensionskostnader baseras på följande väsentliga antaganden, angivna som sammanvägda medelvärden för de olika pensionsplanerna.

Diskonteringsräntan är baserad på den uppskattade diskonteringsräntan på den avkastning som erhålls på inhemska statsobligationer.

Årlig löneökningstakt avspeglar förväntade framtida löneökningar som en sammansatt effekt av inflation och tjänsteålder. Den framtida pensionsöknings-takten avspeglar det förväntade procentuella antalet anställda, per åldersklass, som kommer att lämna företaget genom naturlig avgång.

Faktor för förväntad genomsnittlig återstående tjänstgöringstid bedöms utifrån de anställdas nuvarande åldersfördelning och förväntad personalomsättning.

Pensionsuppräknings avspeglar inflationstakten i respektive land, Norge och Sverige.

Nobina-koncernens pensionskostnad uppgick till 194 (173) MSEK av vilka 5 (-6) MSEK avser planer som är förmånsbaserade.

De huvudsakliga antagandena vid beräkning av pensionsskulden har varit följande:

	2012-02-29	2011-02-28
Diskonteringsränta	3,4%	3,3%
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	4,6%	2,2%
Förväntad löneökningstakt	4,7%	2,5%
Framtida pensionsökningstakt	2,3%	1,9%

Nuvärde av pensionsförpliktelser:

MSEK	Koncernen	
	2012-02-29	2011-02-28
Ingående balans	197	222
Omklassificering från tidigare år	-	4
Förmåner intjänade under året	1	-
Räntekostnader	7	8
Betalda förmåner	-23	-23
Avgående ur pensionförpliktelser på grund av ändrade pensionsvillkor	-	-8
Försäkringstekniska vinster (+)/förluster (-)	-	2
Kursdifferenser	5	-8
Summa vid årets utgång	187	197

Förvaltningstillgångarnas verkliga värde:

MSEK	Koncernen	
	2012-02-29	2011-02-28
Ingående balans	168	175
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	7	8
Tillskjutna medel från arbetsgivaren	1	15
Utbetalda medel	-19	-19
Försäkringstekniska vinster (+)/förluster (-)	-6	-2
Kursdifferenser	6	-9
Summa vid årets utgång	157	168
Avkastning på förvaltningstillgångar		
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	7	8
Försäkringsteknisk vinst (+)/förlust (-)	4	-2
Verklig avkastning på förvaltningstillgångar	11	6

Nettotillgångar/-avsättningar för pensionsförpliktelser

MSEK	Koncernen	
	2012-02-29	2011-02-28
Ingående balans	29	51
Betalda förmåner	-23	-23
Tillskjutna medel från arbetsgivare	-1	-15
Utbetalda medel	19	19
Avgående ur pensionsförpliktelser på grund av ändrade pensionsvillkor	-	-8
Försäkringsteknisk förlust/vinst (netto)	6	4
Kursdifferenser	-	1
Utgående balans, nettotillgångar (-)/avsättningar (+) för pensionsförpliktelser	30	29

Försäkringstekniska nettovinster/-förluster

MSEK	Koncernen	
	2012-02-29	2011-02-28
Ingående balans försäkringstekniska vinster (+)/förluster (-)	-13	-3
Omklassificering från tidigare år	2	-
Försäkringstekniska vinster (+)/förluster (-), pensionsförpliktelser	-	-3
Försäkringstekniska vinster (+)/förluster (-), förvaltningstillgångar	-6	-2
Avgående ur pensionsförpliktelser på grund av ändrade pensionsvillkor	-	-5
Utgående balans försäkringstekniska vinster (+)/förluster (-)	-17	-13

forts. **NOT 22**

FÖRDELNING AV FÖRVALTNINGSTILLGÅNGAR

Förvaltningstillgångarnas faktiska marknadsvärden på balansdagen:

MSEK	Koncernen			
	2012-02-29	%	2011-02-28	%
Räntebärande värdepapper, likvida medel	95	60	104	62
Aktier och övriga investeringar	62	40	64	38
Totalt	157	100	168	100

Fördelning av förvaltningstillgångar per segment, MSEK	Koncernen	
	2012-02-29	2011-02-28
Nobina Sverige	25	33
Nobina Danmark	-	-
Nobina Norge	132	135
Nobina Finland	-	-
Summa Regional trafik	157	168
Swebus	-	-
Summa Interregional trafik	-	-
Centrala funktioner	-	-
Summa förvaltningstillgångar	157	168

Framtida betalningar

Pensionsskulder tryggs via kreditförsäkring. Givet gällande försäkringstekniska beräkningsantaganden, förväntar sig Nobina-koncernen följande betalda förmåner under kommande femårsperiod.

Framtida betalningar, MSEK	Koncernen				
	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17
Förväntade betalda förmåner	22	18	16	13	13

NOT 23 Övriga avsättningar

Övriga avsättningar, MSEK	Koncernen	
	2012-02-29	2011-02-28
Avsättning för förlustkontrakt	29	41
Avsättning för skador på fordon och skador mot tredje part	22	31
Avsättning för miljöåtaganden	10	9
Avsättning för avvecklingskostnader	-	-
Summa	61	81

Avsättning för förlustkontrakt, MSEK	Koncernen	
	2012-02-29	2011-02-28
Ingående balans	41	34
Årets upplösning	-12	-
Årets avsättning	-	7
Utgående balans	29	41

Avsättning för skador på fordon och skador mot tredje part, MSEK	Koncernen	
	2012-02-29	2011-02-28
Ingående balans	31	30
Årets upplösning	-9	-
Årets avsättning	-	2
Valutadifferens	-	-1
Utgående balans	22	31

Avsättning för miljöåtaganden på förhyrda mark och anläggningar, MSEK	Koncernen	
	2012-02-29	2011-02-28
Ingående balans	9	9
Årets upplösning	-	-
Årets avsättning	1	-
Utgående balans	10	9

Avsättning för avvecklingskostnader, MSEK	Koncernen	
	2012-02-29	2011-02-28
Ingående balans	-	15
Avsättning som tagits i anspråk	-	-15
Årets avsättning	-	-
Utgående balans	-	-

NOT 24 Upplåning – obligationslån och övriga skulder

	2012-02-29	2012-02-29	2012-02-29	2011-02-28	2011-02-28	2011-02-28
	Obligationslån	Finansiell leasingskuld	Factoring	Obligationslån	Finansiell leasingskuld	Factoring
2011/12	-	-	-	85	438	-
2012/13	743	645	36	741	503	-
2013/14	-	563	-	-	438	-
2014/15	-	461	-	-	351	-
2015/16	-	482	-	-	-	-
Senare	-	996	-	-	1 003	-
	743	3 147	36	826	2 733	0
Periodisering av finansiella kostnader	-4	-	-	-13	-	-
Total skuld	739	3 147	36	813	2 733	0
Varav kortfristig del	739	645	36	85	438	-
Varav långfristig del	-	2 502	-	728	2 295	-

forts. **NOT 24**

Räntesats och lånens valutasammansättning

Lånevaluta	Nominellt belopp	Belopp i MSEK	Ränta, vägt medelvärde *
Företagsobligationer EUR	85	743	13,6
Finansiell leasingskuld SEK	2 158	2 158	5,3
Finansiell leasingskuld EUR	31	277	3,4
Finansiell leasingskuld NOK	525	620	4,9
Finansiell leasingskuld DKK	78	92	3,6
Summa låneskuld		3 890	6,9

* Genomsnittlig marknadsränta.

Långfristiga skulder omfattar emitterade företagsobligationer om ursprungligen 121,5 MEUR i Nobina Europe AB. Företagsobligationerna löper med en fast ränta om 9,125% som erläggs halvårsvis (1 februari och 1 augusti) och förfaller i sin helhet till betalning i augusti 2012. Nobina Europe har möjlighet att återbetala obligationslånet före detta datum utan tilläggskostnad. Nobina Europe AB har amorterat 110 (115) MSEK, på obligationslånet. Utestående Företagsobligation per 29 februari 2012, uppgår till 85 MEUR. I och med utgivandet av företagsobligationerna har Nobina Europe AB samt dess dotterbolag förbundit sig att uppfylla ett antal finansiella villkor ("covenants"). De finansiella villkoren medför bland annat att Nobina Europe AB och dess dotterbolag är begränsade i möjligheten att uppta ytterligare lån, ingå finansiella leasingavtal eller sale and leasebackavtal, genomföra vissa typer av investeringar samt avyttra tillgångar. Vidare har Nobina Europe AB och dess dotterbolag i och med de finansiella restriktionerna vissa begränsningar i att göra aktieutdelningar. Se även not 28 avseende bolagets finansiering. Samtliga dessa villkor var uppfyllda per den 29 februari 2012 och under räkenskapsåret. När obligationslånet gavs ut rabatterades emissionskursen med 7,5% varför den ursprungliga nominella obligationskulden på 121,5 MEUR tillförde 112,4 MEUR i lånekapital till bolaget. Emissionsrabatten på 9,1 MEUR har periodiserats över lånets löptid. Icke periodiserat belopp resultatförs i händelse av att obligationslånet återlöses i förtid. Kostnader i samband med upptagande av lån, kostnadsförs över lånets löptid, om inte lånet löses i förtid, då den aktiverade kostnaden i sin helhet kostnadsförs.

NOT 25 Övriga kortfristiga skulder

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
Personalens källskatt	59	55	1	1
Övriga kortfristiga skulder	86	79	-	-
Summa	145	134	1	1

NOT 26 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
Förutbetalda intäkter	146	231	-	-
Upplupen lön	282	277	7	5
Övriga upplupna personalkostnader	145	153	6	4
Upplupna räntekostnader	6	6	-	-
Övriga upplupna kostnader	154	162	5	2
Summa	733	829	18	11

NOT 27 Ställda panter och eventalförpliktelser

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
<i>Ställda säkerheter för obligationslån</i>				
Ställda panter avseende aktier/nettotillgångar i dotterbolag	728	939	-	-
Övriga pantsatta tillgångar	427	413	-	-
Företagsinteckningar	316	316	-	-
<i>Övriga ställda säkerheter</i>				
Övriga ställda säkerheter	-	-	106	70
<i>Eventalförpliktelser</i>				
Garanti för leasingåtagande	-	-	3 821	3 945

Nobina AB har utöver ställda leasinggarantier också ställt moderbolagsborgen för inköp av diesel till Nobina Norge AS via Uno-X, 10 MNOK, samt för av Atradius utfärdade fullgörandegarantier till förmån för norska trafikhuvudmän om 80 MNOK.

Som säkerhet för företagsobligationerna på 85 MEUR har Nobina Europe AB pantsatt aktierna i de rörelsedrivande dotterbolagen, utländska dotterbolag samt de bussar som ägs av Nobina Busco AB och Nobina Norge AS samt Nobina Norges rörelsefordringar och inventarier. Vidare har dotterbolagen lämnat företagshypotek till ett värde av 316 MSEK som säkerhet, samt ställt garantier för moderbolagets förpliktelser under företagsobligationerna.

Följande aktier i dotterbolag är lämnade som säkerheter per 2012-02-29:

- Nobina Europe AB
- Nobina Finland Oy Ab
- Nobina Norge AS
- Nobina Flexresor AB
- Nobina Sverige AB
- Nobina Busco AB
- Swebus Express AB
- Nobina Danmark AS

Följande pantsättningar föreligger per 2012-02-29:

- Nobina Finland Oy Ab har pantsatt företagsinteckningar till ett belopp av 5 230 648 EUR;
- Nobina Sverige AB har pantsatt företagsinteckningar till ett belopp av 115 000 000 SEK;
- Nobina Busco filial Finland har pantsatt företagsinteckningar till ett belopp av 17 561 687 EUR;
- Nobina Busco AB har pantsatt sina bussar till ett sammanlagt värde av 107 789 000 SEK, varav 1 379 580 EUR avser bussar i Nobina Busco filial Finland;
- Nobina Norge AS har pantsatt sina tillgångar till ett sammanlagt värde av 166 617 720 SEK.

I samband med emitterandet av företagsobligationen har följande aktier i dotterbolag pantsatts:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
Aktier i Nobina Sverige AB	432	584	-	-
Aktier i Swebus Express AB	8	8	-	-
Aktier i Nobina Finland Oy Ab	29	32	-	-
Aktier i Nobina Busco AB	8	28	-	-
Aktier i Nobina Norge AS	95	247	-	-
Aktier i Nobina Danmark AS	9	9	-	-
Aktier i Nobina Flexresor AB	1	1	-	-
Aktier i Nobina Europe AB	146	30	-	-
Summa	728	939	-	-

NOT 28 Finansiella risker och riskhantering

All riskhantering sker centralt och i enlighet med av styrelsen fastställd finanspolicy. Nobina-koncernen använder derivatinstrument som en del i sin finansiella riskstyrning för att begränsa valuta-, ränte- och dieselprisexponering. Per den 29 februari 2012 hade bolaget utestående elderivat via Nordpool. Per den 28 februari 2011, fanns utestående derivatinstrument i form av pristak (så kallade cappar) för dieselpriset samt elderivat via Nordpool. Under året har bolaget löpande haft utestående diesel- och elderivat, men inga ränte- eller valutaderivat.

Nobina-koncernen är huvudsakligen exponerad för följande finansiella risker:

- Likviditetsrisk
- Refinansieringsrisk
- Valutarisk
- Indexering
- Ränterisk
- Kredit- och motpartsrisk
- Råvarurisk

LIKVIDITETSRIK

Med likviditetsrisk avses risken att likvida medel inte finns tillgängliga och finansiering inte kan erhållas när det behövs. Koncernen har tillgänglig ram för kundfordringsfinansiering om 300 miljoner kronor.

SÄKRINGSPOLICY

Bolagets säkringspolicy är utformad för att säkerställa förutsägbarhet och reducera volatilitet i likviditet och operativa kostnader på ett kostnadseffektivt sätt. Säkringspolicyen föreskriver att bolaget kan ingå säkringar för bränsle-, valuta- och räntexponering.

RÄNTERISK

Med ränterisk avses risken att förändringar i marknadsräntan påverkar koncernens räntenetto negativt. Hur snabbt en ränteförändring får genomslag i räntenetto beror på lånens räntebindningstid. Koncernen är huvudsakligen exponerad mot ränterisk i och med bolagets finansiella och operationella leasing eftersom leasingavgifterna bland annat baseras på en rörlig marknadsränta. Om den rörliga räntan höjs med 1 procentenhet innebär det en ökad räntekostnad för koncernen på cirka 37 MSEK före effekt av kompensation via intäktsindexeringen i trafikavtalen. Ränterisken kompenseras delvis av inflationskomponenten i intäktsindexeringen i trafikavtalen, dessutom finns i vissa trafikavtal en räntekomponent i indexkorgen. Koncernens obligationslån löper med fast kupongränta och medför därmed ingen ränterisk.

forts. **NOT 28**

Refinansieringsrisk

Koncernen löper en refinansieringsrisk då ett befintligt obligationslån på 85 MEUR förfaller den 1 augusti 2012. Refinansieringsrisken motverkas av att obligationsinnehavarna till stor del är desamma som aktieägarna, varför det finns starka incitament att finna en lösning. En refinansieringsprocess pågår sedan en tid tillbaka.

Kredit- och motpartsrisk

Koncernens finansiella transaktioner ger upphov till kreditrisker gentemot finansiella motparter. Nobinas finanspolicy anger att kreditrisken skall begränsas genom att endast motparter med god kreditvärdighet accepteras samt genom fastställda limiter. Kommersiella kreditrisker begränsas av en diversifierad kundstock, bestående av huvudsakligen kommunalt och landstingsägda trafikhuvudmän, med mycket god kreditvärdighet. De kundfordringar som bedömts vara osäkra har reserverats och påverkat rörelseresultatet.

VALUTARISK

Valutaexponering uppstår i samband med betalningsflöden i utländsk valuta (transaktionsexponering) och vid omräkning av utländska dotterbolags balans- och resultaträkningar i svenska kronor (omräkningsexponering).

Transaktionsexponering – Nobina-koncernen är exponerad mot valutakursförändringar på sitt obligationslån vilket är upptaget i euro till ett utestående belopp av 85 MEUR. Om den svenska kronan försvagas mot euro med 10%, innebär det en ökad räntekostnad med knappt 8 MSEK per år, respektive en resultatpåverkan till

följd av att det nominella beloppet i svenska kronor ökar med 85 MSEK, vilken bokförs som en orealiserad kursförlust tills en faktisk återbetalning av obligationen sker. Koncernens finanspolicy anger att valutaexponering kan säkras.

Koncernen är även exponerad mot valutakursförändringar genom sina inköp av diesel, vilket handlas på den internationella råvarumarknaden i US dollar, denna valutarisik kan säkras genom att dieselderivat ingås i lokal valuta. Se vidare under Råvarurisk.

Omräkningsexponering – Nobina AB och Nobina Europe ABs valutaexponering avseende omräkning av utländska dotterbolag säkras normalt inte.

RÅVARURISK

Koncernen är exponerad mot råvaruprisförändringar genom sina inköp av diesel. Råvarupriset svarar för cirka hälften av det totala dieselpriiset och resterande del avser skatter, transport och förädling. Inom regional trafik får koncernen genom intäktsindex i sina trafikhuvudmannavtal delvis kompensation för förändringar i dieselpriiset. Enligt interna beräkningar reducerade denna indexkompensation 78% av koncernens exponering för dieselpriisförändringar under räkenskapsåret. Minskningen jämfört med föregående år beror på ett par kontrakt i Sverige som temporärt varit utan indexering. Detta har kompenseras genom att hela dieselförbrukningen för dessa säkrats med dieselderivat (cappar), liksom den icke-indexerade andelen av dieselnkostnad för övrigt. Inga utestående dieselderivat fanns den 29 februari 2012.

INDEXERING

Eftersom de kontraktbundna avtalen omfattar kostnadskompensation genom överenskomna index (vari ingår inflation) som inte riktigt följer branschens kostnadsutveckling, så erhålls inte full kompensation för kostnadsökningar, då branschens kostnader stiger snabbare än den ersättning som erhålls genom indexering från trafikhuvudmännen.

NOT 29 Finansiella instrument

Koncernen	Redovisat värde	
	2012-02-29	2011-02-28
Finansiella tillgångar, MSEK		
Lånefordringar och kundfordringar		
Långfristiga fordringar	1	1
Kundfordringar	476	441
Övriga fordringar	61	62
Spärrade likvida medel	153	110
Likvida medel	107	225
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen	-	4
Dieselderivat, övriga fordringar*)	-	-
Koncernen totalt	798	843

*) Verkligt värde bestäms enligt priser noterade på en aktiv marknad, vilket motsvarar den så kallade nivå ett, enligt IFRS 7.

Koncernen	Redovisat värde	
	2012-02-29	2011-02-28
Finansiella skulder, MSEK		
Andra finansiella skulder		
Räntebärande skulder, lån	3 949	3 562
Leverantörsskulder	425	389
Övriga skulder	145	134
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	-	-
Koncernen totalt	4 519	4 085

VERKLIGT VÄRDE

Finansiella tillgångar och skulders redovisade värden överensstämmer i allt väsentligt med verkligt värde, förutom obligationslånet, se vidare nedan.

Vid fastställande av verkligt värde används officiella marknadsnoteringar på balansdagen. I de fall sådana saknas görs värdering genom diskontering av framtida kassaflöden till noterad marknadsränta för respektive löptid eller genom annan metod som i varje enskilt fall bedöms ge den bästa uppskattningen av verkligt värde. Omräkning till SEK har skett till noterad kurs på balansdagen.

Moderbolaget	Redovisat värde	
	2012-02-29	2011-02-28
Finansiella tillgångar, MSEK		
Lånefordringar och kundfordringar		
Fordringar koncernföretag, räntebärande	485	481
Övriga fordringar	6	10
Spärrade likvida medel	56	30
Likvida medel	65	9
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen	-	-
Dieselderivat, övriga fordringar*)	-	4
Koncernen totalt	612	534

*) Verkligt värde bestäms enligt priser noterade på en aktiv marknad, vilket motsvarar den så kallade nivå ett, enligt IFRS 7.

Moderbolaget	Redovisat värde	
	2012-02-29	2011-02-28
Finansiella skulder, MSEK		
Andra finansiella skulder		
Skulder koncernföretag, räntebärande	86	38
Leverantörsskulder	22	9
Övriga skulder	1	1
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	-	-
Koncernen totalt	109	48

Sommaren 2009 utgav dotterbolaget Nobina Europe AB ett obligationslån på nominellt 121 MEUR. Räntekuponen på obligationskapitalet är 9,125% per år. Det har sedan utgivningen bedrivits viss handel i obligationerna i London. Verkligt värde på handel i omsatta obligationer indikerar ett värde som är lägre än nominellt belopp, vilket är en konsekvens av att obligationens förfallodag den 1 augusti 2012 närmar sig och refinansieringen inte ännu är slutförd. Ränta på finansiella leasingsskulden är beräknad efter rörlig ränta med oförändrad kreditmarginal, vilket innebär att det redovisade värdet på skulden överensstämmer med det verkliga värdet.

NOT 30 Närståendetransaktioner

Fonder förvaldade av Bluebay Asset Management, Fidelity Funds, Avenue Capital, Thames River Capital samt Dynamic Credits Opportunity Fund, deltog samtliga i Exchange Offer under verksamhetsåret 2009/2010, och använde gamla obligationer utgivna av Nobina Europe AB till ett belopp på 112,5 MEUR för att erhålla nya obligationer till teckningskursen 92,5% vilket gav ett nytt nominellt lånebelopp på 121,5 MEUR. De erhöll även den erbjudna teckningspremien på 1%.

I samband med obligationsrefinansieringen gjordes även en nyemission i Nobina AB, omfattande 202 276 500 aktier till en kurs av 4 SEK, vilket tillförde bolaget 809 MSEK i nytt kapital. Samtidigt återlöstes preferensaktier i Nobina AB för 639 MSEK, inklusive upplupen utdelning 129 MSEK.

I samband med nyemissionen och återlösen av preferensaktier har fonder förvaldade av Bluebay Asset Management ökat sitt innehav av stamaktier, genom att utnyttja företrädesrätt i emissionen och att använda likviden för preferensaktierna som betalning för nya stamaktier. Övriga större aktieägare som deltog i emissionen var Fidelity Funds, Thames River Capital, Avenue Capital, JP Morgan Securities, Dresdener VPV.

En ledamot i Nobina ABs styrelse är utsedd av Blue Bay Asset Management. Denne har inte erhållit något arvode i sin egenskap av styrelseledamot. Interna tjänster inom Nobina-koncernen säljs och köps på basis av gällande prislister och villkor för icke närstående parter. Överenskommelser om tjänster med koncerninterna företag träffas på basis av självkostnadspris plus vinsttillägg, med en marginal mellan 3–5 procent.

Närståendetransaktioner	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
Försäljning av tjänster till koncerninterna företag	-	-	151	133
Köp av tjänster från koncerninterna företag	-	-	-6	-30
Personalkostnader				
Styrelse	-1	-1	-1	-1
Ledande befattningshavare	-25	-27	-11	-12
Pensionskostnader	-5	-5	-2	-3
Sociala avgifter	-7	-7	-4	-4
Summa personalkostnader	-38	-40	-18	-20
Resultat från andelar i koncerninterna företag	-	-	21	24
Ränteintäkter från koncerninterna företag	-	-	44	44
Räntekostnader till obligationsinnehavare	-107	-124	-	-

Närståendetransaktioner	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-02-29	2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
Fordringar på koncerninterna bolag	-	-	485	481
Skulder till koncerninterna bolag	-	-	-86	-38
Pensionsavsättning VD	-2	-2	-2	-2
Obligationslån	-743	-826	-	-

NOT 31 Valutakurser

Valutakurser	Genomsnitt		Balansdag	
	2011-03-01 –2012-02-29	2010-03-01 –2011-02-28	2012-02-29	2011-02-28
EUR	9,028	9,347	8,830	8,818
NOK	1,163	1,175	1,181	1,136
DKK	1,212	1,255	1,188	1,183

NOT 32 Händelser efter balansdagen

Under våren har två ledande kreditinstitut valt att sänka Nobinas kreditbetyg i väntan på den refinansiering som pågår och som väntas bli färdig senast den 1 augusti 2012 i samband med att befintligt obligationslån förfaller.

Stockholm den 26 april 2012

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed, respektive att koncernredovisningen har upprättats i enlighet med de internationella redovisningsstandarder som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nummer av 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder, ger en rättvisande bild av moderbolagets respektive koncernens ställning och resultat samt att förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av moderbolagets respektive koncernens verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget respektive de företag som ingår i koncernen står inför.

Årsstämman den 15 maj 2012 beslutar om fastställelse av koncernens och moderbolagets resultat- och balansräkning.

Jan Sjöqvist
Styrelsens ordförande

Gunnar Reitan
Styrelseledamot

Rolf Lydahl
Styrelseledamot

Richard Cazenove
Styrelseledamot

Birgitta Kantola
Styrelseledamot

Ragnar Norbäck
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avgivits den 4 maj 2012 och avviker från standardutformningen.

Ernst & Young AB

Erik Åström
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till årsstämman i Nobina AB
Org.nr 556576-4569

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Vi har reviderat årsredovisningen och koncernredovisningen för Nobina AB för år 2011-03-01–2012-02-29 som ingår på sidorna 54–91.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och koncernredovisning som ger en rättvisande bild enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen, och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkes-etiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen och koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

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

Uttalanden

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 29 februari 2012 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 29 februari 2012 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även reviderat förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Nobina AB för år 2011-03-01–2012-02-29.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

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

Uttalanden

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

Anmärkning

Vid flera tillfällen har mervärdesskatt, avdragen källskatt och sociala avgifter inte betalats i rätt tid.

Stockholm den 4 maj 2012

Ernst & Young AB

Erik Åström
Auktoriserad revisor

Branschtermer

ANBUD Trafikföretagets offert i en upphandling.

BRUTTOAVTAL Ett avtal där trafikföretagets intäkter består av fast ersättning för produktionskostnader utifrån en i förväg bestämd produktion, med linjenät, tidtabell och ett antal övriga krav som grund. Ersättningen baseras på antal timmar, kilometer, bussar eller en kombination av dessa.

EURO 1–EURO 5, EEV Olika generationer av emissionsklasser för dieselmotorer.

EXPRESSLINJE En längre körsträcka på huvudvägar som ger snabbare transport genom flera län utan flera stopp.

FLYGTRANSFER Resor som utgör anslutningsmöjlighet till och från flygplatser.

FRIVOLYM Uppdragsgivarens rätt att ändra produktionsvolymen inom ramen för avtalet.

FÖRÄNDRINGSPRISER Hur mycket ersättningen ska förändras per buss, timme eller kilometer inom ramen för frivolyten i ett kontrakt.

INCITAMENTSAVTAL Normalt ett bruttoavtal som i större eller mindre utsträckning innehåller ett ersättningsmoment som är rörligt och beror på antalet resenärer.

INDEXERING Justering av den avtalsenliga ersättningen i enlighet med en korg av viktade och förutbestämda index som avses representera väsentliga kostnadselement för trafikföretaget, såsom löner, bränsle, underhåll etc. och som sker med en i förväg bestämd periodicitet.

INTERREGIONAL TRAFIK Nobinas definition av trafik som utförs helt på initiativ av ett trafikföretag utan restriktioner eller subventioner av myndigheter.

KOLLEKTIVTRAFIK Trafiktjänster som tillhandahålls för allmänheten där människor reser tillsammans.

KONCESSION Tilldelad rättighet att uppbära ett monopol inom ett geografiskt område och som omfattar alla rättigheter att tillhandahålla kollektivtrafik. I Sverige delar staten, sedan huvudmannareformen på 1980-talet, ut dessa koncessioner till uppdragsgivare (kommun eller landsting), som i sin tur tillhandahåller trafiktjänster för allmänheten genom avtal med trafikföretag. Dessa avtal handlas upp offentligt enligt lagen om offentlig upphandling.

KONCESSIONSAVTAL En avtalsform mellan ett trafikföretag och en uppdragsgivare (kommun/landsting) som var bruklig före trafikhuvudmannareformen och som i delar, under en övergångsperiod, löper vidare. I dessa avtal utför trafikföretaget alla delar av trafikuppdraget, inklusive försäljning av tjänster gentemot resenärerna.

KUNDER Resenärer som nyttjar Nobinas tjänster oavsett om de betalar för resan själva eller via en trafikhuvudman.

NETTOAVTAL Ett avtal där trafikföretagets ersättning baseras på biljettintäkter och subventioner från en given produktionsvolym som bestäms på förhand av uppdragsgivaren. Ersättningen till trafikföretaget baseras således på efterfrågan, medan uppdragsgivaren styr utbudet.

PLATSKILOMETER Mått på trafikutbudet. Antalet sittplatser i en buss multiplicerat med bussens körsträcka i kilometer.

REGIONAL TRAFIK Nobinas benämning av trafik som upphandlas av offentliga uppdragsgivare.

REGIONTRAFIK Trafik utanför och mellan tätorterna inom ett län.

STADSTRAFIK Trafik inom en tätort.

TRAFIKFÖRETAG Ett företag som genom avtal med en uppdragsgivare producerar trafik enligt ett givet avtal.

TRAFIKHUVUDMANNAREFORMEN I samband med trafikhuvudmannareformen på 1980-talet övertog staten från kommun och landsting rätten att dela ut koncessioner. Tidigare delade kommun och landsting ut koncessionsrätten till trafikföretagen, idag delar staten ut koncessionsrätten till kommun och landsting (uppdragsgivare), som i sin tur avtalar med ett trafikföretag om produktion av trafiktjänster för allmänheten. Dessa avtal handlas upp enligt lagen om offentlig upphandling.

TRAFIKKONTRAKT Ett offentligt upphandlat avtal om produktion av trafiktjänster som ingås av ett trafikföretag och en uppdragsgivare. Kontraktet gäller normalt fem till åtta år och bygger på ett brutto-, incitaments- eller nettoavtal.

TRAFIKPLANERING Planering av resursutnyttjande (fordon och förare) för att på effektivast möjliga sätt utföra trafik i enlighet med ett givet trafikuppdrag.

TRAFIKUPPDRAG Ett avtal mellan ett trafikföretag och en uppdragsgivare om produktion av trafiktjänster inom ramen för ett offentligt upphandlat trafikkontrakt där ersättningen bygger på ett brutto-, incitaments- eller nettoavtal.

UNDERENTREPRENÖR En aktör som är anlitad av trafikföretaget för att bistå i produktionen av trafiktjänster.

UPPDRAGSGIVARE En kommun eller ett landsting som av staten har tilldelats koncessionsrätten att tillhandahålla kollektivtrafik för allmänheten genom offentlig upphandling av tjänster från trafikföretag, även kallad trafikhuvudman.

Nyckeltal

BELÄGGNINGSGRAD

Antal sålda personkilometer/körda platstillometer.

EBITDA

Rörelseresultat före avskrivningar.

EBITDAR

Rörelseresultat före finansnetto, skatt, avskrivningar, resultat från försäljning av anläggningstillgångar och operativa leasingkostnader för bussar.

EBIT

Rörelseresultat före finansnetto och skatt.

EBT

Resultat före skatt.

MEDELTAL ANSTÄLLDA

Antalet betalade timmar dividerat med normtiden för heltidsarbetande.

NETTOINVESTERINGAR

Anskaffningsvärde på investeringar i anläggningstillgångar efter avdrag för försäljningsvärde på avyttrade anläggningstillgångar.

RESULTAT PER AKTIE

Årets resultat justerat för utdelning på preferensaktier dividerat med genomsnittligt antal stamaktier.

RESULTAT PER AKTIE EFTER FULL UTSPÄDNING

Årets resultat justerat för utdelning på preferensaktier samt potentiella stamaktier dividerat med genomsnittligt antal stamaktier.

SOLIDITET

Eget kapital i relation till balansomslutningen vid verksamhetsårets utgång.

YIELD

Intäkt per körd platstillometer.

Adresser

Nobina AB

Armégatan 38
171 71 SOLNA

**Nobina Europe
Holding AB**

Armégatan 38
171 71 SOLNA

Nobina Europe AB

Armégatan 38
171 71 SOLNA

Nobina Sverige AB

Armégatan 38
171 71 SOLNA

Nobina Danmark A/S

Malervangen 9
DK-2600 GLOSTRUP

Nobina Norge AS

Schweigaardsgate 14
N-0185 OSLO

Nobina Finland Oy Ab

Klovinpellontie 5
FIN-02180 ESPOO

Swebus Express AB

Armégatan 38
171 71 SOLNA

Nobina Fleet AB

Armégatan 38
171 71 SOLNA

Årsstämma i Nobina AB

**AKTIEÄGARNAS I NOBINA AB KALLAS HÄRMED TILL
ÅRSSTÄMMA TISDAG DEN 15 MAJ 2012, KL. 16.30 I BOLAGETS
LOKALER, ARMÉGATAN 38, SOLNA.**

Rätt att delta i årsstämman

Aktieägare som önskar delta i årsstämman skall vara införd i den av Euroclear Sweden AB förda aktieboken tisdagen den 9 april 2012.

Aktieägarna ombeds vidare anmäla sig hos Nobina:

Per post under adress: Nobina AB, Armégatan 38,
171 71 Solna, per fax 08-27 23 03 eller
per e-post till martin.pagrotsky@nobina.com,
senast den 9 april 2012 före kl. 16.00.

Vid anmälan skall uppges aktieägarens namn, adress, telefonnummer (dagtid), person- eller organisationsnummer, antal aktier samt eventuella ombud/biträden.

Produktion: Vero Kommunikation AB

Grafisk produktion: Griller Grafisk Form AB

Foto: Folio bildbyrå: Emma Jonsson, Mattias Nilsson, Gustav Lorentzson
Johnér Bildbyrå: Mats Hallgren, Susanne Walström.

Etsabild: Anna Kern, Naturbild: Peter Rutherhagen. Peter Hoelstad
Bilderna på Sabina Strömmare, sid 7 är tagen av: Trafikforum/Thomas Dietl.
Bussbilden överst på sid 12 är från Stockholm Spårvägmuseum.

Övriga bilder är från Nobinas bildbank.

Tryck: Åtta45, 2012



NOBINA AB
ARMÉGATAN 38
171 71 SOLNA

TEL +46 8 410 650 00
WWW.NOBINA.COM