



Concordia Bus
Årsredovisning 2006/2007

CONCORDIA > BUS

Innehåll

1	Framtidens busstrafik
2	Concordia buss i korthet
4	VD-ord
5	Kunden
6	Marknadsbeskrivning
9	Vision, affärsidé, mål och strategier
11	Concordia Bus arbets sätt
16	Swebus incitamentsavtal
17	Swebus
19	Concordia Bus Finland
20	Schøyens Bilcentraler
21	Swebus Express
22	Concordia Bus Fleet
23	Hållbarhet
25	Förvaltningsberättelse
28	Koncernens resultaträkning
29	Koncernens balansräkning
30	Koncernens förändring i eget kapital
31	Koncernens kassaflödesanalys
32	Moderbolagets resultaträkning
32	Moderbolagets balansräkning
33	Moderbolagets förändring i eget kapital
34	Moderbolagets kassaflödesanalys
35	Noter
54	Revisionsberättelse
55	Bolagsstyrningsrapport
59	Ägare och styrelse
60	Ledning
61	Adresser
61	Definitioner

Viktiga händelser 2006/2007

- > Det största kontraktsbytet i Concordia Bus historia genomfördes. Bara i Swebus startades trafik med 450 nya bussar och trafik med 170 bussar avslutades.
- > Concordia Bus Fleet etablerades och en hyresmodell för bussar togs fram för alla operativa dotterbolag.
- > En företrädesemission på 510 miljoner kronor genomfördes och det i Concordia Bus AB:s utestående mezzanine-lånet löstes.
- > Concordia Bus kreditrating hos Standard & Poors förbättrades.
- > Swebus Express lanserade en europalänk. Genom samarbete med tyska Gulliver erbjuder Swebus Express kunder att resa vidare ut i Europa med buss.
- > I Danmark deltog koncernen för första gången vid en upphandling av busstrafik och lade ett anbud på 30 bussar i Århus.
- > Interbus AB såldes till Strömme Turism & Sjöfart. Concordia Bus verksamhet är därefter helt inriktad på linjelagd trafik.
- > Ny vd för Swebus Express och en ny HR-chef i koncernen tillsattes.
- > Ett rapporteringssystem för att kontinuerligt mäta kontraktlönsamheten infördes.
- > En databas för instruktioner samt system för kvalitetskontroll togs i bruk.

Ekonomi i sammandrag

MSEK, om ej annat anges	2006/2007 Enl IFRS	2005/2006 Enl IFRS	2004/2005 Enl ÅRL	2003/2004 Enl ÅRL	2002/2003 Enl ÅRL
Totala intäkter	5075	4683	4812	4761	4758
Rörelseresultat	-24	-344	-312	-155	-172
Resultat efter finansnetto	-246	-794	-562	-463	-427
Omstrukturingskostnader	—	-162	-50	—	—
Resultat efter skatt	-245	-795	-560	-409	-344
Årets kassaflöde	117	2	-169	149	-220
Likvida medel, inkl spärrade medel, vid årets utgång	351	231	175	346	199
Soliditet, %	6,7	-0,6	-31,1	-9,7	2,2
Eget kapital vid årets utgång	227	-17	-873	-330	78
Eget kapital vid årets utgång/stamaktie SEK	11,35	-0,85	-174,6	-66	15,6

Framtidens busstrafik

– anser vi skapas av engagerade medarbetare som känner att deras insats gör skillnad!

Kollektivtrafik är lönsamt!

Att människor reser tillsammans innebär stora vinster för samhället i form av färre olyckor, färre parkeringsplatser, snabbare framkomlighet och större rörlighet på arbetsmarknaden, då ökar livskvaliteten.

Kunden avgör!

Alla resor i kollektivtrafiken köps av en kund. Hur mycket samhället än köper nytta av kollektivtrafiken så är varje resa ett personligt beslut av en människa. All framgång för kollektivtrafiken bygger på att fler kunder vill köpa en resa. Energin måste riktas in på detta.

Betala bara om folk reser!

I grunden ska det löna sig för bussbolaget att ha fler nöjda och betalande passagerare. Det viktigaste är därför ekonomisk ersättning som kopplas till påstigande kunder. Ökad frihet för bussbolagen gör det mer lönsamt att satsa på service och olika initiativ för att öka resandet. Något som leder till en mer engagerad personal.

Rätta bussen efter behovet!

Produktutvecklingen av bussar för kollektivtrafik bör drivas av bussbolagen och busstillverkarna. Det skulle innebära lägre kostnader och större kreativitet.

Fungerande konkurrens kräver lönsamhet och rimliga risker!

Många bussbolag går i dag med förlust. Om bussbolagen får frihet att planera bussbehov efter kundernas behov och ett branschavtal som gör det möjligt att parera omvärldsförändringar – då ökar effektiviteten, kostnaderna sjunker och konkurrensen ökar.

Bussbolagen vill köra passagerare – inte kilometer!

Det är viktigt att utveckla den personliga servicen och bemötandet i kollektivtrafiken. Idag motverkas det av att bussbolagen kontrakteras för att köra kilometer. Nya förutsättningar behöver skapas för alla de inom bussbolagen som inget hellre vill än att köra passagerare och inte kilometer.

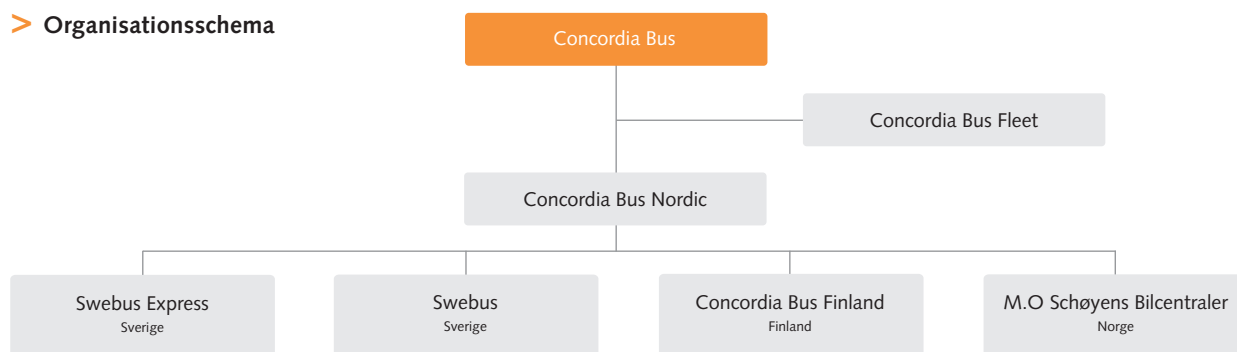
Concordia Bus i korthet


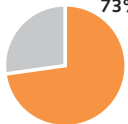
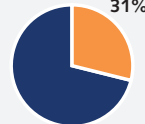

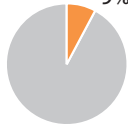
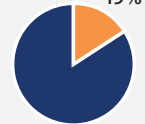





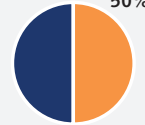

Concordia Bus är en av de tio ledande koncernerna inom europeisk kollektivtrafik och den ledande nordiska busskoncernen. Concordia Bus tillhandahåller kollektivtrafiktjänster inom Sverige, Norge och Finland genom Swebus, Schøyens Bilcentraler och Concordia Bus Finland. Concordia Bus tillhandahåller också expressbusstrafik genom Swebus Express och bussuthyrning till koncernens bussbolag genom Concordia Bus Fleet.



Fakta	
Verksamhet	Lokal linjetrafik samt expressbusstrafik
Koncernchef	Ragnar Norbäck
Webb	www.concordiabus.com
Omsättning 2006/2007	5 075 MSEK
Marknadsandel	18% av vägburen upphandlad trafik i Norden
Resenärer/år	230 miljoner
Kilometer/år	237 miljoner
Anställda	6 814
Bussflotta	3 503
Största ägare	Bluebay Asset Management, Bear Sterns, Avenue Capital, Fidelity Funds, Lone Star.

> Organisationsschema



Affärsområde	Verksamhet	Andel av omsättning	Marknadsandel
	<p>Swebus är Sveriges ledande bussbolag och utvecklar, säljer och producerar kollektivtrafik på entreprenad åt svenska uppdragsgivare. I snitt gör varje invånare i Sverige cirka 20 resor med Swebus per år. Det innebär nästan 200 miljoner kunder på ett enda år.</p>	 <p>73%</p>	 <p>31%</p>
	<p>Ingenjör M.O. Schøyens Bilcentraler (SBC) utvecklar, säljer och producerar kollektivtrafik på entreprenad åt uppdragsgivare i Norge. Med nästan 10 miljoner kunder varje år hjälper Schøyens Bilcentraler många människor att resa i stad och landsbygd i södra Norge.</p>	 <p>9%</p>	 <p>19%</p>
	<p>Concordia Bus Finland utvecklar, säljer och producerar kollektivtrafik på entreprenad åt uppdragsgivare i Finland. Concordia Bus Finland tar emot många kunder varje år, drygt 26 miljoner 2005, genom att utföra kollektiv busstrafik i främst Helsingforsområdet.</p>	 <p>8%</p>	 <p>25%</p>
	<p>Swebus Express är dominerande inom expressbussresor i Sverige, det vill säga bussar som kör efter tidtabell på linjer som passerar minst en länsgräns. Varje år väljer knappt tre miljoner resenärer Swebus Express när de på ett effektivt och billigt sätt ska förflytta sig över länsgränserna i Sverige.</p>	 <p>7%</p>	 <p>50%</p>
	<p>Concordia Bus Fleet förfogar över Nordens största bussflotta, som idag hyrs ut på konkurrenskraftiga villkor till de operativa bussbolagen inom koncernen. Antalet bussar uppgår till cirka 3 600, vilka ska motsvara kundernas krav och kunna hyras till konkurrenskraftiga priser.</p>		

Trovärdigt arbete

Potentialen för en bättre kollektivtrafik i Norden är stor och vi inom Concordia Bus vill påverka den i rätt riktning. Genom att få alla våra kunder nöjda kan vi och kollektivtrafiken växa. Detta kräver trovärdighet, kostnadseffektivitet och service som uppskattas.

Concordia Bus är inte som andra bussbolag. Vi är inte en nordisk del av en multinationell organisation. Vi är inte ett privatägt bolag i Norden. Vi är inte ägda av stat, landsting eller kommun. Vi sysslar inte med tåg, renhållning eller annan offentlig service.

Vi är en nordisk bolagsgrupp som enbart arbetar med kollektiv busstrafik på hemmamarknaden och vi ägs av internationella investeringsfonder. Vårt uppdrag är att utföra gemensamma persontransporter med buss bättre än konkurrenterna för att göra våra kunder och ägare nöjda.

Trafikhuvudmän tog över

När Norden valde väg för kollektivtrafiken på 1970- och 80-talet lades alla tillstånd för regional kollektivtrafik hos nybildade trafikhuvudmän. I samtliga fyra nordiska länder ägs de sammanlagt cirka 60 trafikhuvudmännen av kommuner och/eller landsting.

Felsteg utgör potential

Trafikhuvudmännen valde att bestämma inte bara pris och servicegrad för medborgarna i sin region. De bestämde också hur bussarna skulle se ut, hur linjerna skulle gå och om det skulle vara tidtabell eller om hämtning skulle ske vid behov. Dessa felsteg utgör den största potentialen för en bättre kollektivtrafik i hela Norden och som vi vill påverka i rätt riktning!

Trovärdighet

Inom Concordia Bus arbetar vi efter ett antal olika principer. En av dem är QLE, som innebär att angripa behovet av förbättring i ordningen Kvalitet -> Ledtid -> Ekonomi. Genom att först säkerställa kvaliteten i det vi gör, sedan korta ledtiderna utan att kvaliteten tappas och därefter ge oss på besparingarna, blir effekten så mycket bättre. På samma sätt kan vi aldrig bli tillräckligt uppskattade eller lyckas med vår kostnadseffektivitet om vi inte arbetar trovärdigt. Att kunder, uppdragsgivare och ägare ska kunna lita på oss är grundläggande. Både branschen och våra bolag har tyvärr inte alltid varit några föredömen.



Vi är stolta över att ha levererat ett bättre resultat än vi lovat. Vi är också stolta över att rankas som bästa leverantör hos många av våra uppdragsgivare. Och vi upplevs som trovärdiga.

Men vi är inte stolta över det betyg kunderna ger oss och vi är inte stolta över att så mycket återstår innan vi kan arbeta på bästa sätt i alla delar av organisationen. Men vi är öppna med våra brister, och därför kan vi med trovärdighet förbättra oss.

Arbetet fortsätter

I år räknar vi med att försvara de av våra kontrakt som upphandlas men även att vinna nya. Dessutom fortsätter vi att arbeta med vår kostnadseffektivitet och – framför allt – med att engagera alla medarbetare i arbetet med att få vår service att bli uppskattad. Därmed är förutsättningarna goda för en fortsatt förbättring av vårt resultat.

Bästa hälsningar
Ragnar Norbäck

Kunden

Ungdomar tar bussen

Ungdomar väljer kollektivtrafiken främst av ekonomiska skäl. Kollektivtrafiken måste därför vinna över bilen ur ett rent praktiskt perspektiv om ungdomarna ska "stanna kvar" som kunder även efter att de tagit steget in i en ny livsfas med bättre ekonomi.

Varje år genomförs cirka 1,1 miljarder resor med kollektivtrafik i Sverige. Bussresor står för drygt hälften av resorna med en sammanlagd reslängd på cirka fem miljarder personkilometer. I genomsnitt reser svensken 60 gånger med buss under ett år.

Reslängden ökar

År 1950 svarade kollektivtrafiken för 47 procent av det totala resandet i Sverige. Idag har andelen sjunkit till strax under 20 procent, trots att antalet personkilometer inom kollektivtrafiken nästan fördubblats. Förklaringen är tillgången på bil och att vi reser allt längre. I genomsnitt reser svensken idag cirka fem mil per person och dag, jämfört med cirka en mil 1950.

Användandet av kollektivtrafik varierar. Cirka 15 procent reser dagligen och lika stor andel reser aldrig. Resten, cirka 70 procent, använder kollektivtrafiken då och då. Kvinnor reser mer än män och de som reser mest är ungdomar i åldrarna 17–22 år. Kollektivresandet är störst i storstäderna och lägst på landsbygden.

Bilen – en svår konkurrent

Lägre taxor i kollektivtrafiken påverkar resandet med bil relativt lite. Den som ständigt har tillgång till bil reser sällan eller aldrig kollektivt. Det är inte möjligt att konkurrera med bilen annat än på platser där kollektivtrafiken redan har en god standard och där det är trängsel eller svårt att hitta en parkeringsplats.

Under perioden 2010–2020 passerar bilinnehavet fem miljoner i Sverige. Det innebär i stort sett en bil hos varje körkortsinnehavare. Vad som kan motverka en sådan utveckling är kraftiga prishöjningar på bilar och drivmedel i kombination med utbyggd kollektivtrafik i storstäderna.

En större andel äldre

Från år 2006 till 2020 kommer antalet personer som är 65 år eller äldre öka med cirka 500 000 i Sverige. Det utgör i stort sett hela befolkningsökningen. För kollektivtrafiken kan ökningen av antalet äldre leda till ett ökat resande, men det motverkas av att nya pensionärer i större utsträckning än tidigare har tillgång till bil.

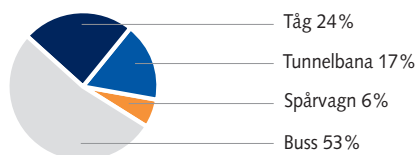
Fler flyttar till staden

Antalet invånare ökar i tätorten och minskar på landsbygden. Flyttströmmarna går genomgående från mindre till större tätorter och i slutändan är det bara de allra största tätorterna som ökar sin befolkning. Underlaget för kollektivtrafik i storstäderna kommer att förstärkas, medan det försvagas i glesbygden och på landsbygden. Arbetspendling sker samtidigt över allt längre sträckor och fritidsresandet ökar, vilket utgör en ny utmaning för kollektivtrafiken.

Framtidens kunder

Cirka hälften av alla under 20 år åker kollektivt varje dag. Den som inte har bil eller körkort åker kollektivt i betydligt större utsträckning än andra. Eftersom de ekonomiska ramarna krympt till följd av arbetslöshet och längre genomsnittlig studietid väljer allt fler ungdomar att ta körkort senare i livet. Det innebär att utrymme skapas för kollektivresandet att expandera. Främst gäller det i storstäderna och högskoleorterna dit många ungdomar flyttar. Ungdomar väljer kollektivtrafiken framför bilen i första hand av rent ekonomiska skäl. Kollektivtrafiken måste därför vinna över bilen ur ett rent praktiskt perspektiv om ungdomarna ska "stanna kvar" som resenärer även efter att de tagit steget in i en ny livsfas med bättre ekonomi.

> Andelar av kollektivtrafik 2005



Källa: SLTF

Källor

Kollektivtrafik med människan i centrum, Slutbetänkande av Kollektivtrafikkommittén, SOU 2003:67. Samhällsförändringar som påverkar efterfrågan på kollektivtrafik, Bertil Vilhelmsen, 2003, Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.

Mot ökad avreglering

Avregleringen av kollektivtrafiken i Norge ser ut att kunna ta fart under de närmaste åren och därmed passeras Finland som det tredje mest avreglerade landet i Norden. I Danmark lade under året Deutsche Bahn som ny aktör anbud på trafiken i Århus, samtidigt som Veolia i början av 2007 annonserade sin avsikt att sälja hela sin danska verksamhet. I Sverige innebar det begränsade antalet upphandlingar att operatörerna behöll sina marknadsandelar.

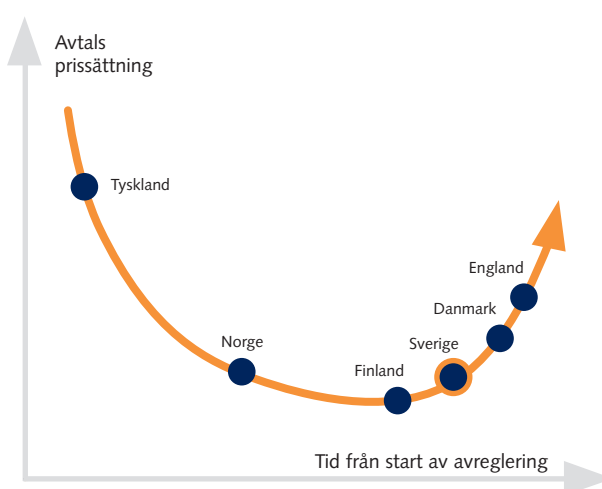
Kollektiv busstrafik omfattar linjetrafik, expressbuss, turist- och beställningstrafik samt skolskjuts och färdtjänst. Det klart dominerande området är linjetrafik.

Marknaden 2006

Den starka utvecklingen i Nordens ekonomier fortsatte under året, vilket resulterade i stigande inflation och räntor och en allt lägre arbetslöshet. Den låga arbetslösheten innebar svårigheter för bussbolagen att få tag i nya förare, främst gällde detta i Norge. Ny EU-lagstiftning under 2007 innebär att förarna måste utbildas kontinuerligt för att de ska få behålla körkortet. Det kommer att öka säkerheten ytterligare och göra det ännu tryggare att färdas med buss.

Det var få och relativt små kontrakt som upphandlades i de nordiska länderna under året, men bland uppdragsgivarna och operatörerna var aktiviteten ändå hög. I Helsingforsregionen beslutade ytterligare två stadsdelar att upphandla sin busstrafik. Samtidigt pressades den av Helsingfors Stad ägda operatören, Helsingfors Busstrafik, av dålig ekonomi vilket bidrog till att förbättra prisnivån på nya anbud i Helsingforsregionen. I Bergen gick den kommunalägda operatören GAIA och den privatägda HSD samman i ett nytt bolag – Tide. Oslo kommun förvärvade, via sitt helägda bolag Nexus, Lavprisexpressen och öppnade den nya linjen Oslo-Köpenhamn. En rad olika uppdragsgivare i norska län, Fylken, annonserade framtida upphandlingar av busstrafik. Trots att den nya norska regeringen signalerade om en "anbudspause" är trenden tydlig – kollektivtrafiken i Norge avregleras i en allt snabbare takt. Marknaden är mogen. Både Helsingfors och Oslo meddelade att de kommer att låta sin stadstrafik och regionala trafik att på sikt upphandlas av en gemensam trafik huvudman, vilket redan sker i Stockholm och Köpenhamn. Samtidigt beslutade Danmark att dela upp ansvaret för landets kollektivtrafik hos fem regionala uppdragsgivare, i syfte att öka effektiviteten och minska kostnaderna. Danmarks näst största operatör, Veolia (tidigare Connex), har beslutat att sälja sin verksamhet och lämna den danska marknaden. Tyska Deutsche Bahn lade under året sitt första anbud i Danmark, i Århus, genom partnerskap med danska Abildskou bus.

> Avreglering och priscykel



I Europa är det bara England som genomfört en mer omfattande avreglering än i Norden. I övriga delar av Europa bedrivs fortfarande den största delen av trafiken på koncession med privata eller offentligt ägda operatörer.

27 000 bussar i Norden

Den kollektiva busstrafiken i Norden omsätter cirka 28 miljarder kronor och omfattar cirka 27 000 bussar. Avregleringen har kommit olika långt. Sverige och Danmark är de mest avreglerade marknaderna och i princip all trafik har upphandlats flera gånger. I Norge beräknas den avreglerade andelen av totalmarknaden växa från dagens cirka 20 procent till drygt 40 procent 2009. Den avreglerade andelen av totalmarknaden i Finland växer långsamt och uppgår idag till cirka 30 procent.

Sverige

Den svenska kollektiva busstrafiken omsätter cirka 10 miljarder kronor och började avregleras i slutet av 1980-talet. Idag upphandlas över 90 procent av linjetrafiken i fri konkurrens samt även större delen av skolskjuts och färdtjänst. De flesta län har bildat aktiebolag, så kallade länstrafikbolag, som ansvarar för trafik huvudmannens uppgifter. Kostnaden för kollektiv busstrafik sjönk kraftigt på 1990-talet men har börjat öka under de senaste åren. Swebus är den största operatören med cirka 30 procent av marknaden.



Marknaden för expressbusstrafik, bussar som kör efter tidtabell på linjer som passerar minst en länsgräns, avreglerades 1999 och omsätter idag cirka 600 miljoner kronor. Swebus Express är dominerande aktör med drygt 50 procent av marknaden.

Norge

Omsättningen i norsk kollektiv busstrafik uppgår till cirka 7 miljarder svenska kronor. Marknaden består av många aktörer, vilket beror på den begränsade användningen av upphandling. Ett tecken på att marknaden är under uppbyggnad är den stora skillnaden mellan högsta och lägsta anbud vid upphandling. Avregleringen kommer att fortsätta, situationen i Norge liknar den i Sverige i mitten av 1990-talet. Statligt ägda Nettbuss är den största operatören med 30 procent av marknaden.

Finland

Med en omsättning på cirka 5 miljarder kronor är den finska kollektiva busstrafiken Nordens minsta. Avregleringen går i ett långsamt tempo. Helsingforsregionen har kommit längst. Den kollektiva busstrafiken är annars väldigt utvecklad över hela landet med 7 000 bussar och 400 operatörer. De flesta operatörer är små, privatägda företag med högst fem bussar som kör trafik på koncession i små kommuner. Helb, ägt av Helsingfors stad, är den största operatören med cirka 44 procent av den avreglerade trafiken i Helsingforsregionen, medan Koiviston Auto är Finlands största bussbolag.

Danmark

Den danska marknaden för kollektiva busstransporter är uppdelad i fem Amt (län), och omsätter cirka 6 miljarder svenska kronor. Avregleringen började på 1990-talet och marknadsstrukturen liknar idag den svenska med större andelen av trafiken upphandlad på entreprenad. Marknaden är relativt välkonsoliderad med två dominerande aktörer – Arriva och Connex – och en rad mindre privata och kommunägda aktörer. Brittiska Arriva är störst med 33 procent av marknaden efter förvärv år 2000 av den stora statliga operatören Combus.

Operatörer

Den danska och den svenska marknaden är relativt välkonsoliderad med ett fåtal stora operatörer som dominerar marknaden. De båda länderna har också kommit längst i avregleringen och operatörerna har varit utsatta för hård prispress. I Finland och Norge, där den största delen av marknaden fortfarande är reglerad, lever många små operatörer på gynnsamma koncessionsavtal. I takt med att avregleringen tilltar kommer många av dem att slås ut och konsolideringen ta fart. Samtidigt finns det ett antal privatägda medelstora regionala aktörer, till exempel i Sverige, som har god kontroll över sina kostnader och behåller sina andelar i hård konkurrens.

Störst i Sverige:	Swebus, Connex och Busslink.
Störst i Norge:	Nettbuss, Norgesbuss och Veolia.
Störst i Finland:	Helb, Concordia Bus Finland och Connex.
Störst i Danmark:	Arriva och Connex.

Veolia (fd Connex)

Den enda operatör som bedriver linjetrafik i samtliga nordiska länder. Franskt, börsnoterat bolag som även gjort satsningar inom tåg och färjor.

Busslink

Stark finansiell huvudägare genom franska Keolis, som har förvärvat 30 procent av förutvarande SL-buss, nu Busslink, med fokus på Stor-Stockholm.

Nettbuss

Norges största operatör, ägt av statliga NSB, med en betydande närvaro i Sverige genom Orusttrafiken och nyligen förvärvade Sjöförläggningen.

Norgesbuss

Har långsiktiga operationella ägare och driver trafik i Oslo och Akershus.

Helb

Helägt av Helsingfors stad och med stort fokus på regionen i och kring Helsingfors.



Arriva

Brittiskt, börsnoterat företag som fokuserar på att expandera utanför Storbritannien. Har köpt en rad bolag i olika länder under de senaste åren.

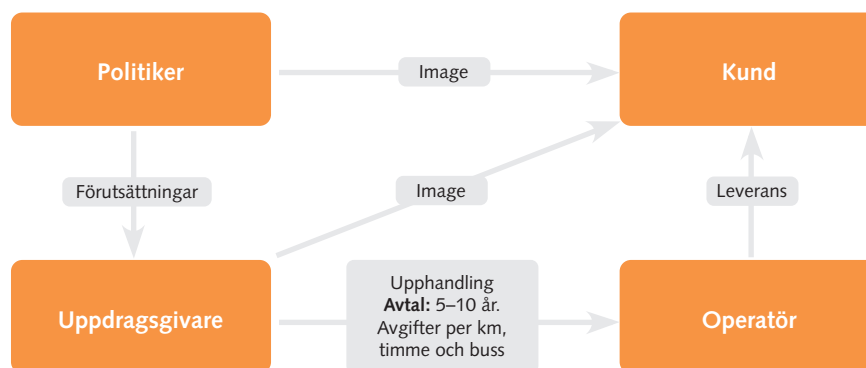
Trender

Det finns ett antal gemensamma trender för de nordiska marknaderna.

- Staten vill öka kollektivresandet, men en växande andel äldre befolkning leder till att allt mer av offentliga inkomster behöver läggas på vård och omsorg i framtiden.
- Stigande underskott hos uppdragsgivarna riskerar att leda till att trafik läggs ner och att biljettpriserna ökar.

- Antalet passagerare ökar i stadsregionerna men minskar på landsbygden.
- Gemensamma biljettsystem som inkluderar tåg och andra färdmedel.
- Uppdragsgivarna efterfrågar allt mer miljövänliga och förnyelsebara bränslen.
- Avtalen får större fokus på antalet kunder, incitamentsavtal blir vanligare.
- Konsolidering av antalet operatörer.
- Priserna stiger på avtal i marknader som varit avreglerade en längre tid.
- Stark ekonomisk tillväxt driver upp lönekostnaderna.

> Modell för upphandling av kollektiv busstrafik



Modellen

Regelverket för upphandlingar av kollektiv busstrafik är relativt lika i de fyra nordiska länderna och är baserat på EU:s riktlinjer för offentlig upphandling. Förhållandet mellan olika aktörer kan beskrivas överskådligt med följande modell:

Uppdragsgivaren

Uppdragsgivaren, som är politiskt tillsatt, har förutom det övergripande ansvaret för regionens trafikförsörjning även ansvaret för biljettpriser, tidtabeller och kontraktstider. Uppdragsgivaren avgör också om kollektivtrafiken ska drivas i egen regi eller läggas ut på entreprenad, det vill säga upphandlas. Skillnaden i kostnaden för trafiken och de intäkter uppdragsgivaren får finansieras via skattesubventioner.

Operatör

Operatören är det bussföretag som driver trafiken, i enlighet med nätverkets sträckning, tidtabeller och de taxor som fastställts av uppdragsgivaren. Det kan vara en stor internationell koncern, ett litet eller medelstort privatägt bolag eller ett företag ägt av kommunen och/eller landstinget i den region trafiken bedrivs.

Avtal

Den operatör som vinner upphandlingen förbinder sig att under ett visst antal år driva trafiken enligt de förutsättningar och krav som ställts i anbudsunderlaget. Det vanligaste är att bussoperatören får betalt genom ett så kallat bruttoavtal, men även nettoavtal och incitamentsavtal förekommer. I ett bruttoavtal ersätts operatören enbart för det antal kilometer eller timmar som körs medan alla biljettintäkter tillfaller trafikhuvudmannen. I ett nettoavtal baseras istället en stor del av ersättningen på biljettintäkterna. Incitamentsavtal är ett mellanting som har ett bruttoavtal i grunden men där ersättningen kan öka för operatören beroende på hur många som åker med bussarna. Förändringen av ersättningen över tiden följer ett visst index, avsett att kompensera operatören för ökade kostnader för till exempel drivmedel och löner.

"Alla vill resa med oss"

(Concordia Bus vision)

Affärsidé

Uppskattad, trovärdig och kostnadseffektiv leverantör av vägburna resor.

Uppskattad

Concordia Bus kunder känner tillgänglighet, pålitlighet och vänligt bemötande samt att huvudmannen upplever Concordia Bus råd som värdefulla. Förarna representerar Concordia Bus syn på bra kundrelationer.

Trovärdig

Concordia Bus håller löften, har hög säkerhet samt genomför trafiklösningar som stödjer samhällets utveckling av vägburna resor.

Kostnadseffektiv

Concordia Bus har låg produktionskostnad baserat på kvalitet och effektiva lösningar.

Vägburna resor

Concordia Bus genomför linjelagda resor tillsammans, på uppdrag eller i egen regi.

Långsiktiga mål

Cirka 85 procent av verksamheten inom koncernen sker på entreprenad, i form av långa kontrakt med uppdragsgivare i Sverige, Norge och Finland. Kontrakten är indexreglerade, ger normalt en fast ersättning för antal körda kilometer och med villkor som gäller under hela kontraktstiden. För att Concordia Bus ska kunna infria sina långsiktiga finansiella mål är det viktigt att arbeta för att öka andelen påverkbara intäkter i kontrakten.

Finansiella mål:

- Vinstmarginalen ska uppgå till 3–5 procent.
- Avkastningen på eget kapital ska uppgå till minst 15 procent.
- Soliditeten ska uppgå till minst 25 procent.
- Kassaflödet ska täcka investeringsbehov och utdelning till ägare.

Operationella mål:

- Vara störst på valda marknadssegment inom varje land.
- Ha mer än 25 procent av den vägburna upphandlade trafiken i Norden.

Kvalitativa mål:

- Mer än 80 procent av resenärerna ska vara nöjda.
- Högst SIQ rating bland ledande kollektivtrafikbolag.
- Vara den operatör som har högst trovärdighet hos uppdragsgivarna.
- Motiverad Medarbetar Index ska vara högre än 80.
- Kontinuerligt mäta och reducera koncernens miljöpåverkan.

Strategier

Concordia Bus arbetar med strategier indelade i fyra områden – struktur, marknadseffektivitet, resurshushållning och medarbetare i utveckling.

Struktur

Branschstruktur

I rollen som marknadsledare ska Concordia Bus förändra operatörens roll – utforma egna trafiklösningar, öka inflytandet över val av fordon, skapa ersättningslösningar som är beroende av antal kunder och säkerställa starka, nationella branschorganisationer.

Concordia Bus ska också verka för att ett branschavtal tas fram som minimerar risken för parterna.

Finansiell struktur

Kapitalstrukturen ska stödja finansieringen av det kontinuerliga investeringsbehovet och samtidigt gynna ägarnas intressen.

Marknadseffektivitet

Marknader

Concordia Bus ska öka marknadsandelarna inom Linjetrafik i Sverige och Norge samt expandera verksamheten inom Linjetrafik och Expressbuss till Danmark. En utvärdering ska också göras av expansion av Linjetrafik i Finland utanför Helsingforsområdet samt till Baltikum och Polen.



Produkter

Nya kontraktsformer inom Linjetrafik ska tas fram i syfte att ge Concordia Bus ansvar för utbud, tidtabell och försäljning samt ersättning för både utförd produktion och resande.

En tydlig produktdefinition av Concordia Bus erbjudande ska ske. Traditionella tjänster inom Linjetrafik ska produktifieras och operatörstjänster ska ges namn som "Skolbussen" och "Flygturen". Inom Expressbuss ska beläggningsstyrd prissättning införas och lojalitetsprogram och platsbokning ska göras möjligt.

Kontraktshantering

Anbudsarbetet inom Linjetrafik är viktigt. Uppdragsgivaren måste påverkas i en riktning där faktorer som kvalitet och service ges större betydelse. Graden av incitament måste öka i utformningen av kontrakten. Concordia Bus strävar efter att skapa utrymme för påverkbar ersättning och force majeure. Genomförandet av varje kontrakt ska samtidigt mätas och lönsamheten ska följas upp mot kalkyl.

Kvalitetsutveckling

Concordia Bus ska kontinuerligt utveckla kompetensen inom trafikplanering och trafiklösningar samt utveckla kvalitets- och miljöarbetet till en ständig konkurrensfördel.

Politisk påverkan

I egenskap som det marknadsledande företaget inom kollektiv busstrafik i Norden ska en dialog föras med politiker för att förbättra branschens spelregler.

Resurshushållning

Arbetet med att effektivisera utnyttjandet av gemensamma resurser ska intensifieras inom Concordia Bus.

Processtyrning

Skapa och implementera gemensamma processer och rutiner för bästa arbetssätt och sedan se till att de följs.

KPI Benchmark

Genom väldefinierade nyckeltal skapa jämförelse av effektivitet över tid och mellan enheter för att lära av de bästa resultaten. Systematiskt lära av de bästa resultaten och låta dem påverka utformningen av instruktioner och arbetsformer.

Resursoptimering

Utvärdera lämpliga områden för koncerngemensamma shared service med syfte att sänka kostnaderna för funktioner som inte är affärsdrivande.

Trafikplanering

Med tillgång till de främsta verktygen utveckla marknadsledande kompetens inom optimering och planering av förare och fordon.

Fleet Management

Samordna koncernens inköp och ägande av fordon för att uppnå maximala inköpsfördelar och finansieringsvillkor. Anskaffning av fordon ska utvärderas utifrån livscykelkostnaden.

Medarbetare i utveckling

Concordia Bus ska vara branschens attraktivaste arbetsgivare. Det sker bland annat genom

- verksamhetsstyrning som skapar tydlighet i ansvar och befogenheter
- kompetensutveckling och utvärdering enligt Ledarskapskriterierna och Concordia Bus Värderingar.
- utveckling av medarbetare genom årlig utvärdering som grund för individuell kompetensutveckling i kompetensmatriser
- utvärdering och återkoppling på utfört arbete
- rotations- och karriärmöjligheter inom koncernen
- att öka yrkesstatusen i branschen.

Fokus 2007/2008

Fortsatta effektiviseringsvinster och ett framgångsrikt kontraktsarbete ska leda till ett positivt rörelseresultat och ett starkt kassaflöde. Den stärkta finansiella situationen ska kunna användas till att förhandla fram bättre villkor på koncernens garantier och krediter. Under året ska även kvalitets- och miljöarbetet utvecklas till en konkurrensfördel, bland annat genom att mäta och publicera Concordia Bus miljöpåverkan. För samtliga processer inom koncernen ska tillräckligt antal rutiner skapas och utvecklas. Den planerade expansionen av Linjetrafik till Danmark ska kunna genomföras. I Sverige ska fler kontrakt enligt "Gävle-modellen" tas.

Tydliga spelregler

För att ta ledarskap i en bransch krävs ständiga förbättringar av arbetssättet och att de kommer hela organisationen till del.

Värderingar

Allt arbete inom Concordia Bus sker utifrån grundläggande gemensamma värderingar.

Vi håller våra kundlöften

Vår trovärdighet upplevs av våra kunder. Den information vi lämnar känns rätt i tid och omfattning. Våra åtagande är långsiktiga.

Vi respekterar våra medarbetare

– och får respekt tillbaka
Vårt företag står för lika behandling av alla medarbetare. Tillsammans skapar vi en trygg och trivsam arbetsmiljö som stimulerar initiativ och förbättringsförslag. Vi uppmuntrar hälsa och utveckling och vi uppmärksammar prestationer. Vi reagerar på bristande respekt mot företaget och medarbetare.

Vi värnar gott ledarskap

Vi har väl definierade ledarkrav. Våra ledare sätter kunders och företagets intressen framför sina egna. Vi främjar gränslöst samarbete och ger återkoppling på utfört arbete. Vi kan hantera förtroenden.

Vi har integritet

Inom Concordia Bus följer vi lagar, regler och branschstandarder. Vi tar ansvar för miljö och samhälle. Våra relationer med samarbetspartners kännetecknas av ömsesidig respekt.

Vi arbetar med kvalitet

Vi levererar resultat. Våra tjänster håller minst utlovad kvalitet. Vi arbetar med systematisk uppföljning och utveckling av verksamheten för en beständig korrigerings av avvikelser.

Under det senaste året har ansvaret för Processer och instruktioner, Bussflotta samt Inköp flyttats från koordinerande till central nivå. Beslut flyttas bara från bolag till koncernnivå när det medför en klar förbättring. Koncernstaber ersätts med råd sammansatta av representanter från alla bolag inom koncernen. Rutiner och bästa arbetsmetod utvecklas på koncernnivå men tillämpas i varje enskilt bolag.

Policy och Instruktioner

Concordia Bus behöver tydliga spelregler. Inom dem är allt artisteri som leder mot större måluppfyllelse välkommet. Dessutom behövs tydliga arbetssätt för att medarbetarna ska kunna göra arbetet så rätt som möjligt. Dessa spelregler och arbetssätt kallas Policy och Instruktioner. Att Policy och Instruktioner är bra, ständigt förbättras och följs är förutsättningar för en framgångsrik utveckling av koncernen.

- Processteam ansvarar för att Policy och Instruktioner tas fram så att det gynnar hela flödet fram till nöjd kund. Processteamerna är nyfikna på hur de bästa gör, och använder deras erfarenheter. De arbetar med att ständigt förbättra Policy och Instruktioner så att Concordia Bus tillfredsställer sina kunders behov och skapar lönsamhet.
- Ett kvalitetssystem säkerställer att alla medarbetare har tillgång till Policy och Instruktioner. Det följer upp alla avvikelser mot Policy och Instruktioner som sker i arbetet och att medarbetarna agerar på alla avvikelser.
- Ledarskapet och Medarbetarskapet ska leda till att alla tar ansvar för att känna till, följa och förbättra Policy och Instruktioner samt att alla avvikelser lyfts upp till åtgärder. Ledarskapet och Medarbetarskapet ser till att avvikelser hjälper Concordia Bus att bli bättre på att tillfredsställa sina kunders behov och skapa lönsamhet.

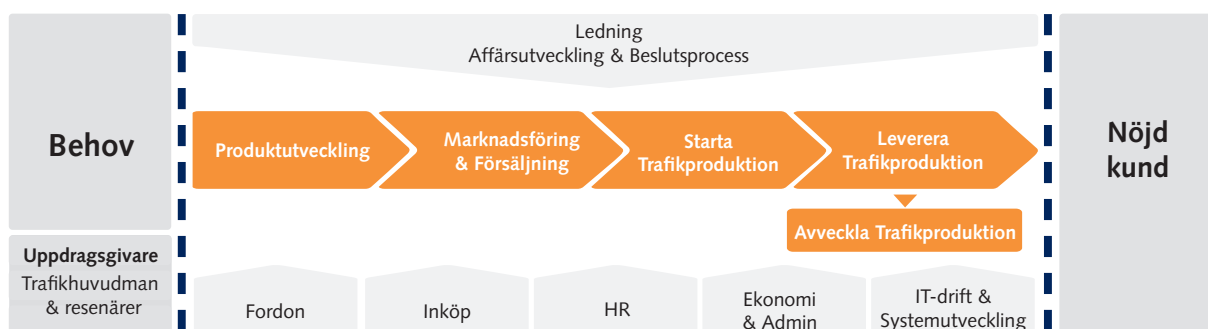


Processen

Det praktiska arbetet med att utforma nya gemensamma arbetssätt startade i januari 2006. Respektive vd i koncernens bolag fick ett koncernansvar, blev processägare, och varje huvudprocess består av en tvärfunktionell arbets-

grupp, ett processteam. Det är Concordia Bus strävan att all utveckling av arbetssätt sker gemensamt och processorienterat. Arbetet utgår därför från en gemensam modell för verksamhetsutveckling. Se modell Behovsstyrd verksamhetsutveckling – ÅR 2006/2007.

> Concordia Bus – behovsstyrd verksamhetsutveckling



För att kunna utveckla en gemensam bästa arbetsmetod besvaras två frågor:

1. Vem/vilka gör arbetet bäst idag?
2. Hur skulle arbetet göras om det gick att göra från början?

För att veta vem som gör det bäst idag används resultat från gemensamma nyckeltal. Regelbundna mätningar av

viktiga nyckeltal uppmuntrar alla medarbetare till att hela tiden bli bättre.

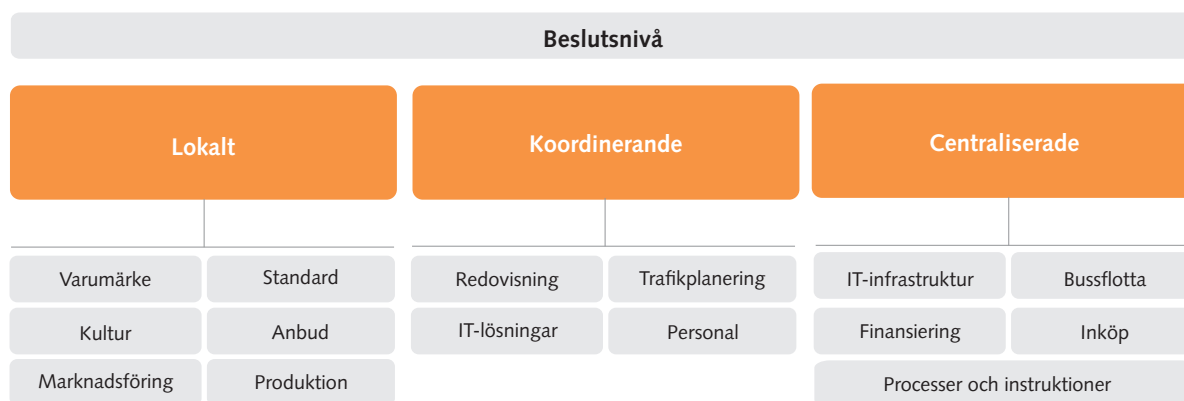
För att veta hur det egentligen skulle kunna göras använder Concordia Bus sina processteam. Svaren på ovanstående två frågor utvärderas i processteams arbetsmöten och sedan sker arbetet enligt nedanstående modell för processtyrning.

> Concordia Bus – processtyrning





> Beslutsfördelningen inom Concordia Bus är indelad i tre nivåer



Kvalitetsstyrningen

Kvalitetsstyrningen ska säkerställa att arbetet sker i enlighet med vad som sagts och genomförs i tre steg:

1. Rutiner och arbetssätt dokumenteras (genom process-teamen).
2. Revidering och kontroll av hur rutiner och arbetssätt efterlevs.
3. Alla avvikelser åtgärdas så att risken för att samma avvikelse uppstår igen minimeras.

Under 2007/2008 är målet att det ska finnas tillräckligt antal rutinbeskrivningar för samtliga processer inom koncernen. Kvalitetsråd finns på koncern-, bolags- och depånivå.

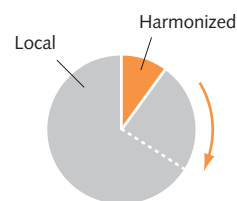
Resultatet

Samarbetet mellan olika funktioner inom koncernen ökar vilket bidrar till mer helhetssyn och förståelse. Fokus skiftar samtidigt från avdelningens arbete till det naturliga

arbetsflödet. Det underlättar också lärande och jämförelser med andra, vilket skapar en bra grund för att genomföra nya förbättringar. En harmonisering av arbetssätten skapar förutsättningar för inre effektivitet och koncernen blir därmed enklare att styra.

> **Våra arbetssätt**

Genom harmonisering av våra arbetssätt skapas förutsättningar för inre effektivitet och koncernen blir enklare att styra.



Bolagets utveckling och omstrukturering

Mot lönsamhet

Ett nytt Concordia Bus tar form. Resultatet för tredje kvartalet var det bästa i koncernens historia. Med allt starkare finanser och fortsatta förbättringar av verksamheten förväntas nu ett resultat före skatt nära break-even.

Concordia Bus bildades i slutet av 1990-talet som ett resultat av ett strategiskt val inom Schoyen Gruppen – som varit en norsk bussoperatör sedan 1920-talet – med visionen att skapa en paneuropeisk busskoncern.

Från rekonstruktion till expansion

De mångåriga olönsamma avtal som ingicks i slutet av 1990-talet ledde till stora förluster i början av 2000-talet. Tillsammans med för stora lån i förhållande till omsättningen innebar det att den finansiella situationen i Concordia blev akut under 2004 och en finansiell rekonstruktion blev nödvändig. Med stabila finanser fokuseras arbetet idag på att utveckla och effektivisera verksamheten. Förbättringen av resultatet går samtidigt snabbare än väntat och Concordia Bus avser att snart expandera på nya marknader i Norden.

2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2007/2008

2000, januari

Av Stagecoach förvärvar Concordia Bus AB Swebus Group, som består av Swebus, Swebus Express, Interbus och Swebus finska bussverksamhet.

Concordia Bus ägare består av norska Schoyen Gruppen, Goldman Sachs samt ledningen.

Förvärvet av Swebus Group finansieras med 630 miljoner kronor i kontanter och ett obligationslån på 100 miljoner euro i Concordia Bus AB.

2001, februari

Concordia Bus AB förvärvar M.O. Schoyen Bilcentraler A/S, den norska bussverksamheten, från Schoyen Gruppen som en del av avtalet från 2000.

2002

Obligationslånet i Concordia Bus AB utökas till 160 miljoner euro.

2004

Ett obligationslån på 130 miljoner euro utfärdas i Concordia Bus Nordic AB, där de operativa bolagen ligger, och alla bankkrediter återbetalas.

2005

En finansiell rekonstruktion genomförs. Obligationslånet på 160 miljoner euro i Concordia Bus AB omvandlas till aktier och innehavarna av lånet blir ägare till 97,5 procent av aktierna i Concordia Bus AB. Ett mezzanine-lån på 45 miljoner euro tas i Concordia Bus AB för att betala kostnaderna för rekonstruktionen samt för att skapa nödvändig likviditet i koncernen.

2006, mars

Concordia Bus Fleet AB bildas med syftet att öka den strategiska nyttan av koncernens bussflotta.

2006, september

Dotterbolaget Interbus säljs till Strömma Turist & Sjöfart. Första anbudet i Danmark lades.

2006, Q3

Concordia Bus AB redovisar sitt bästa operativa kvartalsresultat någonsin.

2007, januari

Nya aktier för 510 miljoner kronor utges i Concordia Bus AB och det utestående Mezzanine-lånet löses.

2007/2008

Prognos på resultat före skatt nära break-even.

Tagna affärer/anbud

Låg aktivitet

Jämfört med året innan blev resultatet av anbudsarbetet 2006/2007 att andelarna stärktes en aning på en marknad med låg aktivitet. Nu utvecklar Concordia Bus sitt arbete ytterligare med att säkerställa ett framgångsrikt anbudsarbete.

Ett framgångsrikt anbudsarbete är en viktig förutsättning för Concordia Bus verksamhet. Cirka 90 procent av intäkterna kommer från kontrakt med uppdragsgivare i Sverige, Norge och Finland. Kontrakten är långa och villkoren svåra att förändra under kontraktstiden. Det ställer krav på en noggrann analys av anbudsunderlaget för att säkerställa att vunna kontrakt ger lönsamhet.

Försvard marknadsandel

Efter det mest framgångsrika året någonsin, 2005/2006, blev utfallet av förra årets anbudsarbete att marknadsandelarna behölls. Antalet bussar i kontrakt ökade med 23 stycken, främst på grund av att Concordia Bus Finland ökade sin kontraktsvolym. Några av anledningarna till den totala utvecklingen var

- mindre utbud total volym än väntat på grund av optionsförlängningar samt inställda eller uppskjutna förhandlingar
- mycket låg aktivitet i Norge
- hårdare konkurrens än väntat vid SL-anbud

Concordia Bus lanserade en ny anbudsmodell samtidigt som samarbetet mellan bolagen inom koncernen förbättrades. I Danmark deltog koncernen för första gången vid en upphandling av busstrafik och lade ett anbud på 30 bussar i Århus.

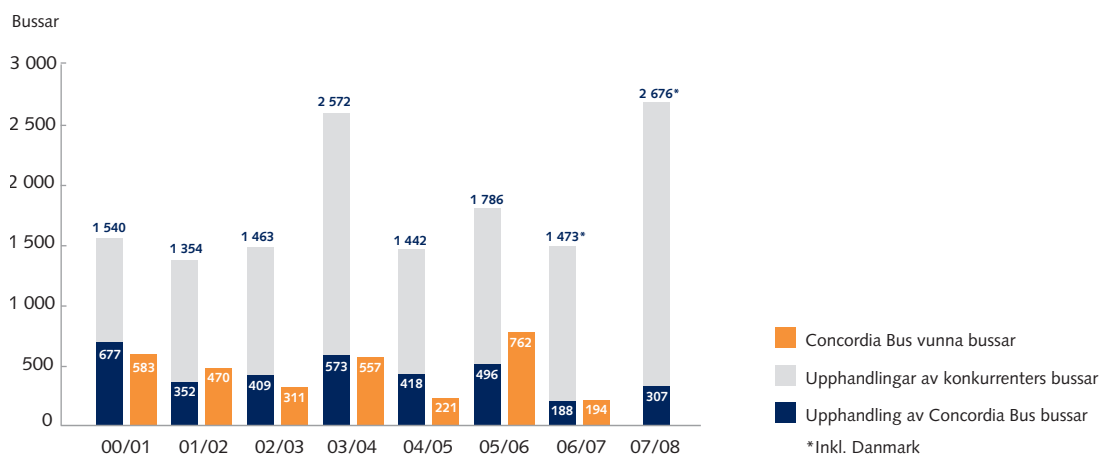
Utvecklat anbudsarbete

Concordia Bus utvecklar nu arbetet ytterligare. Med flera års framförhållning ska lokala förutsättningar identifieras som kan garantera konkurrenskraften och själva anbudsprocessen ska startas tidigare. Ett forum för konkurrentinformation och analys ska skapas och en checklista för att utvärdera förutsättningar och möjligheter för att lägga anbud ska tas fram. Concordia Bus siktar på att vinna cirka 30 procent, exklusive Danmark, av de anbud som idag är aktuella för räkenskapsåret 2007/2008 i Sverige, Norge och Finland.

Concordia Bus Finland ökar andelarna

I Finland stärktes Concordia Bus position betydligt under året. Efter flera år av pressade priser så förbättrades dels prisnivån, dels den egna förmågan att hitta kreativa lösningar. Concordia Bus är nu näst störst i Helsingforsområdet efter det kommunägda bolaget Helb. De nya kontrakten innebär också att den finska verksamheten kommer att bli lönsam inom två år.

> Anbudshistorik, antal bussar i kontrakt



Swebus incitamentsavtal leder till att fler tar bussen

I Gävle sker det redan



Avtalets konstruktion

Fast ersättning för produktion – fordon, vagnkilometer och vagn timmar. Volymförändringar årsvis med å priser.

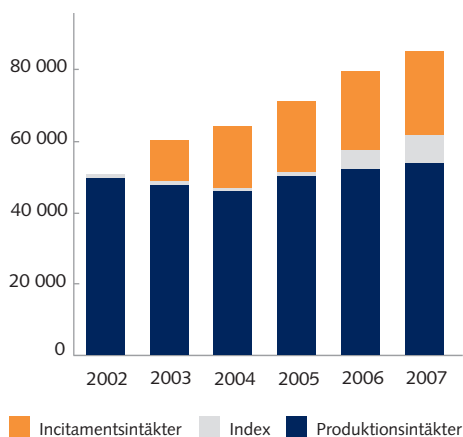
Rörlig ersättning beroende på antal resenärer.

Utgångspunkten är att Swebus ska ha 50 procent av intäkterna.

Resultat

Fler tar bussen, biljettintäkterna ökar och kostnaderna hålls nere genom effektiv planering.

> Intäkter, tkr



Stopp	Sätra C	Gävle Sjukhus	Gävle Centrum	Södra Bornhus
06:00	06:20	06:40	06:55	07:05
06:30	06:50	07:10	07:25	07:35
07:00	07:20	07:40	07:55	08:05
07:30	07:50	08:10	08:25	08:35
08:00	08:20	08:40	08:55	09:05
08:30	08:50	09:10	09:25	09:35
09:00	09:20	09:40	09:55	10:05
09:30	09:50	10:10	10:25	10:35
10:00	10:20	10:40	10:55	11:05
10:30	10:50	11:10	11:25	11:35
11:00	11:20	11:40	11:55	12:05
11:30	11:50	12:10	12:25	12:35
12:00	12:20	12:40	12:55	13:05
12:30	12:50	13:10	13:25	13:35
13:00	13:20	13:40	13:55	14:05
13:30	13:50	14:10	14:25	14:35
14:00	14:20	14:40	14:55	15:05
14:30	14:50	15:10	15:25	15:35
15:00	15:20	15:40	15:55	16:05
15:30	15:50	16:10	16:25	16:35
16:00	16:20	16:40	16:55	17:05
16:30	16:50	17:10	17:25	17:35
17:00	17:20	17:40	17:55	18:05
17:30	17:50	18:10	18:25	18:35
18:00	18:20	18:40	18:55	19:05
18:30	18:50	19:10	19:25	19:35
19:00	19:20	19:40	19:55	20:05
19:30	19:50	20:10	20:25	20:35
20:00	20:20	20:40	20:55	21:05
20:30	20:50	21:10	21:25	21:35
21:00	21:20	21:40	21:55	22:05
21:30	21:50	22:10	22:25	22:35
22:00	22:20	22:40	22:55	23:05
22:30	22:50	23:10	23:25	23:35
23:00	23:20	23:40	23:55	24:05
23:30	23:50	24:10	24:25	24:35

Rollfördelning

Gävle kommun är beställare genom X-trafik.

Swebus utför trafiken.

Swebus svarar för tidtabellsplaneringen utifrån fastslagen trafikförsörjningsplan.

Swebus svarar för marknadsföring och information till kunderna, i samverkan med trafik huvudman och Gävle kommun.



Stark position

Swebus är den största aktören på den svenska marknaden och har störst geografisk spridning. Swebus storlek ger skalfördelar inom områden som inköp, system och kvalitet och innebär att fortsatt konkurrenskraftiga anbud kan lämnas på nya kontrakt

Swebus uppstod efter sammanslagningen av tre statligt ägda bolag – SJ Buss, GDG och Posten. Stagecoach förvärvade Swebus 1996 innan Concordia Bus tog över i januari 2000. Idag är Swebus Sveriges ledande bussbolag och utvecklar, säljer och producerar kollektivtrafik på entreprenad åt svenska uppdragsgivare.

Marknad

Utbud och efterfrågan av den upphandlade busstrafiken är i stort sett oförändrat. Pris fortsätter vara det viktigaste urvalskriteriet eftersom kostnaderna för busstrafiken stiger mer än biljettintäkterna. SL är ett undantag där en utvärdering enligt SIQ är en viktig del av anbudet. Kraven från uppdragsgivarna på teknik, miljö och komfort ökar vilket ofta innebär nya fordon vid anbud. Med den ökade handkappanpassningen kommer ytterligare kunder med särskilda önskemål, som kommer att ställa krav på en flexiblere och mer individanpassad kollektivtrafik. Flexibilitet och tillgänglighet avseende linjesträckning, hållplatser och tidtabeller förväntas därför bli nya konkurrensmedel.

De operatörer som lämnar anbud har i stort sett samma kostnadsstruktur. Effektiv planering, förmågan att lösa komplex logistik och tillgången till en stor bussflotta är fördelar som avgör.

För de tre stora operatörerna Swebus, Veolia och Busslink har det inte varit några stora anbudsprocesser under året som gjort att någon av dem tappat marknadsandelar. De medelstora operatörerna Arriva och Bergkvara Buss är fortsatt starka på hemmaplan men har också varit framgångsrika på något större upphandlingar, vilket är ett trendbrott. De kommunala operatörerna Dalabuss och Polarbuss har avvecklat sin verksamhet efter att de förlorade sin trafik till Swebus respektive Veolia under föregående år. Lokala busspooler har varit framgångsrika i regionupphandlingarna i Västerbotten, Norrbotten och Jämtland.

Swebus produkt

Swebus huvudprodukt är lokal linjetrafik som utförs åt olika uppdragsgivare runt om i landet. Skoltrafik har paketerats i Skolturen som anger Swebus syn på en trygg skolresa. Skolskjutstrafik och andra sidoaffärer blir allt viktigare komplement till linjetrafiken för att effektivt kunna utnyttja kapital och redan betald förartid.

Trafik till och från flygplatser utvecklas inom Swebus under namnet Flygturen.

Beställningstrafik, åt bland annat kommuner och organisationer, blir inom vissa trafikområden ett allt viktigare komplement till huvudaffären i form av bättre utnyttjande av befintlig fordonspark. Anropsstyrd trafik bedrivs i dotterbolaget Swebus Serviceresor AB. Första uppdraget är färdtjänst i Blekinge med 20 fordon. Verksamheten bedrivs som taxirörelse.

Kontraktstatus

Swebus bedriver trafik i 103 kontrakt och med cirka 2 500 tursatta bussar från Gällivare i norr till Malmö i söder. 26 av kontrakten står för 80 procent av omsättningen. Indexkonstruktionerna varierar mellan kontrakten. Swebus är mycket beroende av prisutvecklingen på diesel på kort sikt då bolaget är underkompenserat vid prishöjningar. Swebus strävar efter kontrakt med en ökad andel ersättning kopplad till incitament samt standardiserade bussspecifikationer som gör det möjligt att flytta bussar mellan olika trafikområden.

Gävle Stad – ett incitamentsavtal

Det incitamentsavtal Swebus tecknade med Gävle Stad 2001 har visat sig vara mycket framgångsrikt – för alla inblandade parter. Förutom en fast ersättning för produktion baseras avtalet på en rörlig ersättning beroende på antalet kunder. Utgångspunkten är att Swebus ska ha 50 procent av biljettintäkterna. Det unika är att Swebus också



svarar för tidtabellsplaneringen samt, i samverkan med Gävle kommun och uppdragsgivaren X-trafik, för marknadsföring och information till kunder och allmänheten. Dessutom görs gemensamma analyser en gång i månaden. Resultatet i Gävle talar sitt tydliga språk. Fler kunder tar bussen, biljettintäkterna ökar samtidigt som kostnaden för trafiken hålls nere genom effektiv planering. Gävle Kommun, Swebus och inte minst allmänheten har insett fördelarna med kollektivtrafik på kundens villkor. Avtalet, som omfattar cirka 40 bussar, löper fram till 2010.

Position

Swebus är den största aktören på den svenska marknaden och har störst geografisk spridning. Andelen av den upphandlade busstrafiken i Sverige har ökat från 29 till 31 procent under det senaste året. Den största konkurrenten Busslink har 16 procent av trafiken. Swebus fokuserar på ständig utveckling och har en platt organisation med korta beslutsvägar. Som marknadsledare förs en dialog med politiker för att påverka branschens spelregler. Gemensamma träffar genomförs med politiska beslutsfattare och tjänstemän inom kommuner och landsting för att tydliggöra konsekvenserna av upphandlingsformerna ur ett kund-, miljö-, och samhällsperspektiv. Swebus kommunicerar och driver sin syn på ett trafikkontrakt för att åstadkomma ett upphandlingsunderlag som både gynnar kunder och operatörer.

Fokus 2007/2008

Swebus storlek ska ge skal fördelar inom områden som inköp, system och kvalitet vilket innebär att konkurrenskraftiga anbud kan lämnas på nya kontrakt. Effektiviseringarna av verksamheten och en större kontraktsvolym ska leda till bättre marginaler. Swebus avser också att fortsätta arbeta för att öka antalet avtal med ersättning kopplade till incitament.



Område	Lokal linjetrafik
VD	Jan Bosaeus
Webb	www.swebus.se
Omsättning 2006/2007	3 778 MSEK
Marknadsandel	31%
Resenärer	190 miljoner
Anställda	5 425
Bussflotta	2 758 (överfördes 1 mars 2007 till Concordia Bus Fleet AB)
Kilometer	178 miljoner
Konkurrenter	Busslink, Veolia

Position för expansion

På sikt kommer avregleringen av den finska kollektiva busstrafiken att öka. Concordia Bus Finland har en stark position för att lönsamt expandera sin andel av trafiken i Helsingforsregionen och i andra regioner vid kommande upphandlingar.

Concordia Bus Finland, som tidigare hette Esbo Bil och var en bussoperatör ägd av staden Esbo, förvärvades av Swebus 1994. Idag tillhandahåller bolaget reguljär kontraktsgivare i Finland och är den näst största operatören i Helsingforsregionen.

Marknad

De flesta av Finlands cirka 400 operatörer äger högst fem bussar och endast elva operatörer har fler än 100 bussar. Helsingforsregionen och Åbo är de enda avreglerade trafikområdena i Finland och motsvarar cirka 30 procent av all kollektiv busstrafik i landet. I övriga delar av landet har uppdragsgivarna givit oberoende operatörer licens att driva trafiken. Även om avregleringen gått långsamt de senaste åren finns det tydliga tecken på en långsiktig förbättring. Bland annat kommer delar av Tammerfors Stads lokaltrafik att upphandlas inom två år och eftersom resandet med kollektivtrafik i mellanstora städer beräknas minska under kommande år blir det allt viktigare för uppdragsgivarna att upphandla trafik, i syfte att utnyttja resurserna mer effektivt. Beslutet att fusionera nuvarande två uppdragsgivare i Helsingforsregionen senast 2009 kommer att ändra förutsättningarna för trafik och upphandling i framtiden.

Position

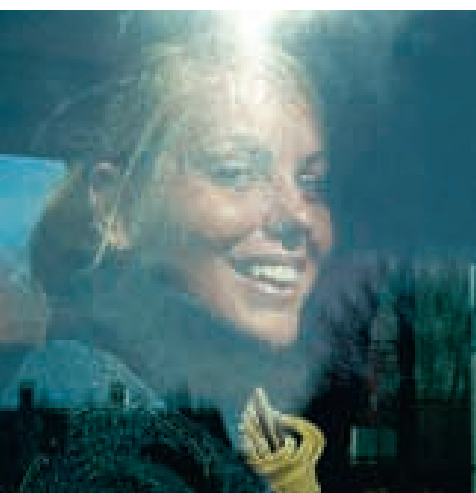
Concordia Bus Finland verksamhet består idag av drygt en fjärdedel av den upphandlade trafiken i Helsingforsregionen och motsvarar cirka 5 procent av all trafik i

landet. Kontrakten är på fem år och alla intäkter från biljettförsäljningen tillfaller trafikhuvudmännen. Bolaget har stark position på marknaden och förutsättningarna är goda för att fortsätta öka andelarna av den avreglerade trafiken.

Fokus 2007/2008

Cirka 240 bussar ska upphandlas i Helsingforsregionen och Concordia Bus Finland har som mål att i samband med dessa öka sin andel av trafiken i regionen.

Kontraktsvillkoren med uppdragsgivarna ska förbättras i syfte att minimera negativa effekter från möjlig trafikreduktion.



Område	Lokal linjetrafik
VD	Tom Ward
Webb	www.concordiabus.fi
Omsättning 2006/2007	414 MSEK
Marknadsandel	25% av upphandlad trafik i Helsingforsregionen
Resenärer	26,4 miljoner
Anställda	623
Bussflotta	298 (per 1 mars 2007 överförd till Concordia Bus Fleet AB)
Kilometer	22,4 miljoner
Konkurrenter	Helsingfors Busstrafik, Veolia Transport Finland Oy (Connex)

Schøyens Bilcentraler

Ökade marknadsandelar

Schøyens Bilcentraler har ökat sin andel av den norska avreglerade busstrafiken under det senaste året och har en bra position för att spela en aktiv roll och öka sina marknadsandelar ytterligare när avregleringen tilltar de närmaste åren.

Ingeniør M.O. Schøyens Bilcentraler bildades 1921 och har under drygt 80 år haft en central roll i utvecklingen av kollektivtrafiken i Oslo och Akershus.

Den 1 februari 2001 förvärvades Schøyens Bilcentraler av Concordia Bus och tillhandahåller idag reguljär kontraktsgregerad busstrafik till uppdragsgivare i Norge.

Marknad

Den avreglerade delen av den norska bussmarknaden beräknas öka från nuvarande 26 procent till cirka 40 procent i slutet av 2009. Under de närmaste åren kommer trafik motsvarande mellan 500–1 000 bussar att upphandlas varje år. Idag kännetecknas marknaden av många små aktörer, vilket beror på att en stor del av den ännu inte upphandlade trafiken körs av lokala bolag på koncessioner. Dessa aktörer får svårt att överleva när avregleringen och därmed konkurrensen tilltar. En konsolidering är trolig. På de marknader där trafik upphandlats har det främst varit fyra aktörer som tagit kontrakt – Nettbuss, Norgesbuss, Veolia och Schøyens Bilcentraler. Kriterierna för tilldelning av kontrakt baseras nästan uteslutande på lägsta pris, och skillnaden mellan högsta och lägsta pris är ofta väldigt stor. En stark norsk arbetsmarknad och relativt låga förarlöner riskerar att driva upp operatörernas personalkostnader när nya löneavtal ska skrivas.

Position

Under det senaste året har Schøyens Bilcentraler ökat sin andel av den avreglerade trafiken från 16 till 19 procent. Det finns goda möjligheter att spela en aktiv roll och öka marknadsandelarna ytterligare i takt med att avregleringen tilltar kommande år.

Fokus 2007/2008

Öka marknadsandelarna genom att vinna mer än 20 procent av alla nya anbud i Norge. Öka kundnöjdheten och Motiverad Medarbetar Index samt minska bränsleförbrukningen och utsläppen av koldioxid per kilometer.



Område	Lokal linjetrafik
VD	Sjur Brenden
Webb	www.sbc buss.no
Omsättning 2006/2007	460 MSEK
Marknadsandel	19% av upphandlad trafik
Resenärer	9,8 miljoner
Anställda	489
Bussflotta	337 (överfördes den 1 mars 2007 till Concordia Bus Fleet)
Kilometer	17,3 miljoner
Konkurrenter	Nettbuss, Norgesbuss, Veolia

Ökad konkurrens

Fler aktörer tillsammans med ett aggressivt SJ har ökat konkurrensen inom expressbusstrafiken under det senaste året. Volymprodukter, tilläggsförsäljning och ökad andel biljettförsäljning via Internet ska stärka Swebus Express position.

Swebus Express var fram till 1996 en vilande division i Swebus-koncernen. Under våren 1997 drogs verksamheten igång med hjälp av en omfattande reklamkampanj och utvecklingen har sedan dess varit mycket positiv. Swebus Express primära marknad är idag linjelagd expressbussverksamhet i Sveriges södra och mellersta delar.

Marknad

Den interregionala busstrafiken avreglerades 1999. Det gav möjlighet att expandera och etablera busslinjer på sträckor där den största konkurrenten SJ i det närmaste haft monopol. Under det senaste året har konkurrensen inom expressbusstrafiken tilltagit. Gränsöverskridande trafikupplägg mellan län/landsting inom landet har ökat. Miljödebatten har gynnat SJ:s spårbundna trafik samtidigt som de varit aggressiva i sin marknadsföring och prissättning. Norska och baltiska bussbolag har börjat trafikera svenska vägar och flera nya svenska bussoperatörer har etablerats. Det ökande antalet aktörer pressar priserna. Internet blir därför allt viktigare som kostnadseffektiv säljkanal för bussbolagen.

Position

Swebus Express är dominerande inom långväga expressbussresor i Sverige och har ett välkänt och starkt varumärke. Linjenätet omfattar cirka 180 hållplatser runt om

i Sverige och dessutom körs omfattande trafik till Oslo och Köpenhamn. Cirka 30 procent av alla biljetter säljs idag via Internet.

Fokus 2007/2008

Swebus Express ska utveckla en övergripande affärsmodell för hela produktutbudet och fokusera på volymprodukter som Expressbusstrafik, Pendlingstrafik och Flygbusstrafik. Försäljning och information via Internet ska prioriteras och premieras.

En övergripande expensionsplan för Danmark och Norge ska påbörjas och bolagets förare ska utvecklas i sin yrkesroll för att skapa konkurrensfördelar.



Område	Expressbuss
VD	Joakim Palmkvist
Webb	www.swebusexpress.se
Omsättning 2006/2007	367 MSEK
Marknadsandel	50% av expressbuss och 5% av intercitytrafik
Resenärer	2,5 miljoner
Anställda	239
Bussflotta	110 (överfördes 1 mars 2007 till Concordia Bus Fleet AB)
Kilometer	19,2 miljoner
Konkurrenter	Persontrafik med tåg, expressbuss eller privatbilism

Nordens största bussflotta

Concordia Bus Fleets fokus på anskaffning, finansiering, utnyttjande och hantering av koncernens bussflotta leder till lägre kapitalkostnader per buss, större flexibilitet i drift och anbud, och därmed ett bättre resultat för koncernen.

Concordia Bus Fleet AB bildades våren 2006 med syftet att öka den strategiska nyttan av koncernens stora bussflotta. Per den 1 mars 2007 flyttades samtliga 3 503 bussar i de operativa bussbolagen, med undantag från specialbussar inom Swebus, över till det nya bolaget. Swebus, Concordia Bus Finland, Schoyens Bilcentraler och Swebus Express hyr nu sina bussar från Concordia Bus Fleet som i sin tur leasar bussarna.

Ansvar i Concordia Bus Fleet omfattar

- anskaffning och finansiering av kostnadseffektiva bussar till bra villkor
- uthyrning av bussar till Concordia Bus operativa bussbolag
- försäljning och utrangering av bussar
- att optimera bussflottans användning för maximalt kapitalutnyttjande vilket leder till att behovet av nyinvesteringar reduceras
- rådgivning och specialistkompetens inom bussteknik.

Concordia Bus Fleets första år

Organisationen har under året förstärkts med två buss-specialister och en leasingmanager. Sammanlagt har bussar till ett värde av cirka 1 miljard kronor förvärvat och finansierats. En koncerngemensam hyresmodell för

debitering av busshyra och ett nytt leasingssystem för bättre hantering och kontroll av bussar och busskostnader har införts. Bussflottan har samtidigt konsoliderats till två enheter – alla ägda bussar till Swebus Busco och alla leasade bussar till Concordia Bus Fleet med samma vd i båda bolagen.

Concordia Bus Fleet svarade 2006 för 19 procent av alla nyregistrerade bussar i Sverige, Norge och Finland. All finansiering av nya bussar sker genom finansiell leasing med nordiska finansbolag.

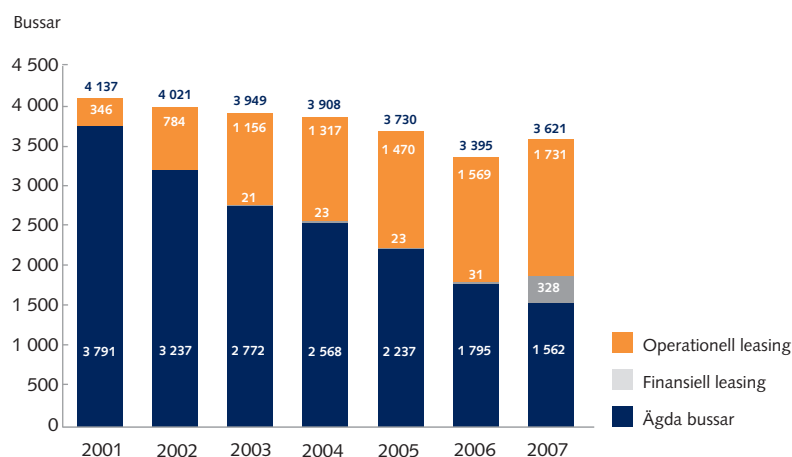
Fokus 2007/2008

Concordia Bus Fleets ständiga utmaning ligger i att anskaffa bussar som både tillgodoser uppdragsgivarens krav och som samtidigt kan utnyttjas optimalt under bussens livslängd.

Fokus kommande år ligger mycket på optimering av bussflottan, både proaktivt och reaktivt. Processer och verktyg ska finnas så att bussflottan hela tiden kan utnyttjas mest effektivt, vilket också sker i samarbete med anbudsarbetet där utnyttjande av befintliga bussar är en viktig komponent.

Bra optimering ska också leda till minimering av "stilleståndskostnader", det vill säga kostnader för bussar som inte är i trafik – ett område med hög ambitionsnivå för det kommande året. En annan utmaning är att erhålla bra priser vid försäljning av begagnade bussar på en krympande andrahandsmarknad.

> Bus Fleet översikt



Miljö och säkerhet

Ett koncernövergripande miljöarbete har påbörjats inom Concordia Bus. En miljöpolicy och ett levande miljöledningssystem ska tas fram och koncernens miljöpåverkan ska mätas och publiceras för att synliggöra belastningen.

Effekterna av transporter på människa och miljö är väl utredda. Människors hälsa kan påverkas negativt, marknära ozon ger skador på vegetationen och är irriterande för luftvägar och slemhinnor. Buller påverkar på olika sätt i olika miljöer men har stor betydelse för hälsan och för möjligheten till en god livskvalitet.

Sveriges 15 nationella miljökvalitetsmål kopplade till transporter innefattar begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning, giftfri miljö, ingen övergödning och god bebyggd miljö.

En långsiktigt hållbar busstrafik

Hög tillgänglighet, bra pris samt miljö har ofta varit några av de viktigaste argumenten för resor med buss. Busstrafiken ger idag betydligt lägre utsläpp per personkilometer än biltrafiken. Med i genomsnitt 18 passagerare per buss (källa SIKA) förbrukas 0,03 liter bränsle och 70 gram koldioxid släpps ut per kilometer och passagerare. Det kan jämföras med 220 gram per kilometer för en genomsnittsbil med en person.

Busstrafiken kan bli mer och mer hållbar genom övergången till nya bränslen, som kommer att minska nettotillskottet av växthusgaser inom busstrafiken. Samtidigt ger bränslebesparing genom sparsam körning betydande effekter i form av sänkta kostnader och minskade utsläpp av både växthusgaser och hälsopåverkande emissioner. Ökad beläggning och ett ökat utbud leder också till minskad total miljöpåverkan i samhället, om det innebär att biltransporterna samtidigt minskar.

Concordia Bus och miljön

Concordia Bus är Nordens största bussoperatör med cirka 3 600 bussar som dagligen kör 20 varv runt jorden. Miljöarbetet är ett prioriterat område inom koncernen kommande år. En handlingsplan ska tas fram och åtgärder kommer kontinuerligt att genomföras för att minska koncernens miljöpåverkan. De dominerande miljöaspekterna i handlingsplanen blir emissioner (CO₂, NO_x och partiklar) från fordon, förbrukning av fossila bränslen och energiförbrukning för uppvärmning.

- En tydlig miljöpolicy och ett levande miljöledningssystem ska tas fram så att miljöarbetet effektivare kan tillämpas, revideras och utvecklas.
- Bränsleförbrukningen ska sänkas i syfte att reducera emissionerna
- Utsläpp från tvätthallar ska mätas och reduceras i syfte att minska förbrukningen av kemikalier, produktion av slam och metaller.
- Koncernens totala miljöpåverkan ska mätas och publiceras för att synliggöra miljöbelastningen.

Swebus miljöarbete

Swebus, koncernens största bolag, har idag redan ett miljöledningssystem som bygger på ISO 14001:2004 och som är speciellt anpassat för verksamheten. Det omfattar kartläggning av miljöpåverkan, tydliga mål för miljöarbetet, aktiv styrning av verksamhetens inriktning mot uppsatta mål och rutiner för hur miljöarbetet ska följas upp och redovisas. Miljöledningssystemet är ett hjälpmedel för Swebus för att arbeta med miljöfrågorna på ett systematiskt och strukturerat sätt.

För åren 2005–2009 har Swebus upprättat en miljöplan med fokus på att förbättra bolagets miljöprestanda. Särskild tyngdpunkt ligger på fordonsemissioner, bränsleförbrukning, avfallshantering samt energiförbrukning.

Under 2006 var Swebus totala bränsleförbrukning cirka 65 miljoner liter vilket motsvarar 162 500 ton koldioxid.

Flertal bränslen har använts. Det dominerande bränslet var diesel, MK1 även med inblandning av 2–5 procent RME. Ren etanol stod för 2,5 procent och naturgas för 1,9 procent av den totala förbrukningen.

Målet är att senast 2009 reducera bränsleförbrukningen med 6 procent, kvävedioxidutsläppen med 6 procent per körd kilometer och utsläppen av partiklar med 34 procent per körd kilometer. Energiförbrukningen, uppvärmningen av bussarna, uppgick till 87 500 MWh, motsvarande cirka 35 000 KWh per buss. De flesta av Swebus bussar är rampkopplade med varmt kylvatten, i syfte att få ner antalet miljöskadliga kallstarter till ett minimum.



"Den gröna resan"

För att nå en varaktig minskning av koldioxidutsläppen påbörjades ett projekt inom Swebus 2006. Sedan augusti har cirka 200 förare inom trafikområde Halmstad utbildats i miljövänlig körning. Mätare har samtidigt installerats i fordonen som ger information om den momentana bränsleförbrukningen och hjälper föraren att direkt se resultatet av sitt körsätt. Resultatet från sex månaders miljövänlig körning visar att det är realistiskt att uthålligt minska koldioxidutsläppen med 5 procent. Varje förbrukad liter diesel ger cirka 2,5 kilo koldioxid och med "Gröna Resan" infört i hela Swebus skulle det ge en årlig minskning av koldioxidutsläppen med drygt 8 100 ton.

Minskade utsläpp och renare vatten

Concordia Bus uppgraderar, renoverar och gör totala ombyggnationer av reningsverk och tvätthallar. Det resulterade i minskade utsläpp och mindre miljöbelastning 2006. Ett aktivt arbete pågår också med att installera biologiska reningsverk. Swebus depå i Karlstad har under 2006 installerat ett helt nytt biologiskt reningsverk vilket inneburit en väsentlig sänkning av utsläppen och eliminering av i princip alla kemiska tillsatsmedel. Swebus har idag kemiska eller biologiska reningsverk på cirka två tredjedelar av depåerna (cirka 75 procent av bussarna) och rening genom oljeavskiljare på resterande depåer. Den årliga vattenförbrukningen inom Swebus uppgår till cirka 162 000 kubikmeter och 95 procent används till tvätt av bussar.

Skrotade bussar återvinns

Varje depå inom Concordia Bus upprättar sin egen avfallsplan. Återvinning sker idag av metaller, wellpapp/batterier, brännbart material, däck och spillolja. Destruktion eller demontering sker av oljeslam, oljefilter, kemikalierester och elektronik. Skrotning av uttjänta fordon sker av miljöcertifierad leverantör och genomsnittlig återvinningsgrad inom till exempel Swebus är idag 88 procent. Cirka nio ton metall återvinns i genomsnitt från varje skrotad buss.

Concordia Bus och säkerheten

Grundläggande för Concordia Bus operativa verksamhet är en hög säkerhetsnivå.

- En tydlig säkerhetspolicy ska finnas så att säkerhetsarbetet effektivare kan tillämpas, revideras och utvecklas. Säkerhetspolicyen ska samtidigt vara föremål för ständig utveckling.
- Säkerhetsarbetet ska bedrivas som en integrerad del i verksamheten och överenskomna rutiner ska beskrivas i Concordia Bus gemensamma rutiner.
- Genom analys av egna och andras incidenter och olyckor ska Concordia Bus minimera risken och effekten av incidenter och skador genom förebyggande åtgärder.
- Regelbundna krisövningar ska utföras i syfte att träna organisationen och utvärdera befintlig krisplan.
- Vilka prioriteringar som gäller vid fordonets framförande ska tydligt kommuniceras så att Concordia Bus vid varje tillfälle kan leverera en säker tjänst till sina kunder.

Trafiksäkerhetspolicy

Concordia Bus ska vara föredömen i trafiken och medverka till att angelägna trafiksäkerhetsmål uppnås. Det innebär att anställda inom Concordia Bus

- alltid ska använda bilbälte där sådant finns monterat
- ska hålla avstånd till framförvarande
- ska respektera och följa hastighetsbestämmelser
- ska respektera kör- och vilotidsregler
- ska anpassa körsätt så att kunderna färdas tryggt och säkert
- ska kontrollera och hålla fordonen i trafiksäkert skick

> Swebus diplomerat av NTF

I mars 2007 fick Swebus av NTF i Stockholm diplom och hedersomnämning för sitt långsiktiga trafiksäkerhetsarbete rörande bussarnas hastighet i Stockholmstrafiken. Under de senaste åren har Swebus i samarbete med NTF utfört cirka 7 000 hastighetsmätningar på Swebus bussar i Stockholm. Mätningarna, som legat till grund för uppföljande aktiviteter från Swebus sida, har lett till att bussarnas hastigheter kunnat sänkas.

Års- och koncernredovisning

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Bus AB (publ) avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för verksamheten under räkenskapsåret 1 mars 2006 till 28 februari 2007. 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 28 februari 2007 och kallas 2007.

Ägarförhållande

Bolaget är ett publikt aktiebolag (organisationsnummer 556576-4569 med säte i Stockholm) ägt av ett 30-tal aktieägare och utgör det övergripande moderbolaget i Concordia Bus-koncernen.

Verksamhetens art och inriktning

Concordia Bus AB bedriver sin verksamhet genom dotterbolag. Verksamheten består av att tillhandahålla reguljär kontrakt-reglerad busstrafik till trafikhuvudmän i Sverige, Norge och Finland. Utöver kontrakt-reglerad busstrafik driver Concordia Bus ett trafiknät med expressbusstjänster riktade till konsumenter i Sverige. Verksamheten i Sverige bedrivs via de helägda dotterbolagen Swebus AB och Swebus Express AB. I Finland bedrivs verksamheten genom Concordia Bus Finland Oy AB och i Norge genom Ingeniør M.O. Schøyens Bilcentraler AS ("SBC").

De helägda rörelsedrivande dotterbolagen ägs via ett underordnat holdingbolag, Concordia Bus Nordic Holding AB, som i sin tur äger dotterbolagens operativa moderbolag, Concordia Bus Nordic AB (publ).

Väsentliga händelser i verksamheten under året

Årets rörelseresultat i Concordia Bus AB, koncernen, är Msek -24 jämfört med Msek -344 föregående år. Resultatförbättringen beror på ökad omsättning, samt avveckling av förlustkontrakt. Årets resultat har inte belastats med några rekonstruktionskostnader, vilka föregående år uppgick till Msek 162.

Swebus AB:s totala intäkter under verksamhetsåret uppgick till Msek 3 770 (3 411). Rörelseresultatet uppgick till Msek -105 (-278). Det negativa rörelseresultatet från tidigare år är förorsakad av äldre trafikavtal med ofördelaktiga kompensationsvillkor och/eller driftförutsättningar. Resultatförbättringen beror dels på effektiviseringar av verksamheten och dels på en förbättrad kontraktportfölj samt omstruktureringskostnader tagna tidigare år.

Intäkterna för det norska dotterbolaget, Ingeniør M.O. Schøyens Bilcentraler AS, har ökat med ca 16% jämfört med förra året, främst på grund av uppstart av ny verksamhet, samt helårseffekt av verksamhet som startades förra året. Rörelseresultatet har dock försämrats på grund av underkompensation i indexeringsuppräknning jämfört med faktiskt utfall, samt högre kostnader på grund av överhettad arbetsmarknad resulterande i personalbrist.

Resultatutvecklingen för Concordia Bus Finland Oy Ab har varit positiv på grund av nya kontrakt, avslutande av gamla olönsamma kontrakt och bättre effektivitet i trafikproduktionen. Omsättningen har ökat med ca 1% och marknadsandelen i slutet av räkenskapsåret var ca 25%. Under räkenskapsperioden vunnit trafik startar under nästa räkenskapsperiod. Detta

innebär att marknadsandelen ökar ytterligare och att resultatet väntas att utvecklas positivt kommande period.

Omsättningen i Swebus Express AB har ökat marginellt jämfört med föregående år. Bolaget har även detta år framgångsrikt försvarat sin marknadsandel omsättningsmässigt. Konkurrensen har intensifierats och prispressen har fortsatt. Enligt SKIs senaste kvalitetsmätning har bolagets kvalitetsindex förbättrats jämfört med föregående år. Andelen långtidsjuka medarbetare har minskat kraftigt tillsammans med minskad korttidsfrånvaro. Produktions- och försäljningsomkostnader gör dock att resultatet minskat något jämfört med föregående år. Bolagets prioriteringar för kommande period består i huvudsak av resultatförbättrande åtgärder.

Koncernens bussflotta kontrolleras och hanteras av de båda bolagen Concordia Bus Fleet AB och Swebus Busco AB. Bussarna tillhandahålls till koncernens bussoperativa bolag, genom operationella leasingavtal. Concordia Bus Fleet svarar för anskaffning av koncernens bussar och finansiering av dessa. Under året har totalt 377 bussar till ett värde av 931 Msek anskaffats och finansierats genom finansiell leasing.

Koncernen har under året förvärvat ett vilande bolag i Danmark, vilket använts vid upphandling av busstrafik i Danmark, Århus.

Nyckeltal för verksamheten över två år:

(Se definitioner)	2006-03-01 2007-02-28 enligt IFRS	2005-03-01 2006-02-28 enligt IFRS
Omsättning	5 075	4 683
Rörelseresultat	-24	-344
Årets resultat	-245	-795
Antal anställda	6 814	6 299
Antal bussar	3 503	3 400
Nettoinvesteringar exkl. finansiella	98	114
Kassaflöde från den löpande verksamheten	138	-299
Soliditet	6,7%	Negativ

Avyttrad verksamhet

Concordia Bus AB har via underkoncernen Concordia Bus Nordic AB sålt samtliga aktier i Interbus AB till Strömma Turism & Sjöfart AB, med tillträdesdag den 30 november 2006. Överlåtelse av aktierna skedde per den 4 december, 2006.

Concordia Bus har sedan några år utvecklat Interbus och dess verksamhet, vilket bland annat ledde till förvärvet av reseföretagen Marstrands-, Hermansby- och FO-resor, samt till en ökad anskaffning av nya bussar. Ledningen för Concordia Bus AB har dock konstaterat att förutsättningarna för Interbus verksamhet, jämfört med systerbolagen är så artschilda att en försäljning av Interbus var att föredra.

Aktieemission

Concordia Bus AB har genomfört en garanterad företrädesemission av aktier på Msek 510. En extra bolagsstämma hölls den 30 november 2006, där beslut togs om att företaget skulle utge ett nytt aktieslag, en återlösenbar preferensaktie. Emissionen garanterades av Blue Bay Asset Management och emissionskostnaderna uppgick till Msek 13. Likviden har använts till att betala tillbaka bolagets mezzaninlån på Meuro 45. För mer information hänvisas till not 23.

Marknad

Concordia Bus-koncernen är verksam inom området kollektivtrafik med buss. Största delen består av offentligt upphandlad kollektivtrafik som drivs av dotterbolag i de olika länderna. Dessutom bedriver ett särskilt dotterbolag långväga busstrafik i fri konkurrens inom huvudsakligen Sverige.

Marknaden för upphandlad kollektivtrafik har varit svårt utsatt av underprissättning i anbud och bristfälliga indexeringssystem för intäktsframräkningar. Ett minskande antal operatörer med mer affärsmässiga målsättningar i kombination med allt bättre och effektivare upphandlingsförutsättningar gör att lönsamhetsförutsättningarna steg för steg förbättras.

All verksamhet förutsätter erhållande av trafiktillstånd för personbefordran. Samtliga dotterbolag innehar erforderliga tillstånd.

Finansiering, likviditet och kassaflöde

Den 22 juli 2005, meddelade Concordia Bus AB och Concordia Bus Nordic AB, att man hade ingått ett avtal om rekonstruktion av Concordia Bus AB med en majoritet om minst 75% av obligationsinnehavarna i Concordia Bus AB:s obligationslån på Meuro 160, samt en informell grupp som representerade majoriteten av obligationsinnehavarna i Concordia Bus Nordics obligationslån på Meuro 130 samt aktieägarna i Concordia Bus AB. Avtalet innebar att obligationsinnehavarna i Concordia Bus AB:s obligationslån på Meuro 160, skrev av hela lånet inklusive upplupen ränta i utbyte mot att erhålla aktier i Concordia Bus AB motsvarande 97,5% av aktiekapitalet. Rekonstruktionen genomfördes den 4 oktober 2005. I samband med rekonstruktionen erhöll Concordia Bus dessutom ett mezzaninlån på Meuro 45 av de nya ägarna för att täcka rekonstruktionskostnader och stärka likviditeten i koncernen.

Effekten av rekonstruktionen var att Concordia Bus AB:s skuldsättning reducerades med Msek 1 448 genom att obligationslånet på Meuro 160 skrevs av mot att aktier till ett motsvarande värde erhöles. 19 500 000 aktier till ett nominellt värde av 1 krona styck plus en premie på 85 kronor styck gavs ut som ersättning för avskrivningen av obligationen. Detta innebar att aktiekapitalet ökade med Msek 19,5 samt att eget kapital ökade med Msek 1 672.

Koncernens finansiella kostnader minskade under 2007 jämfört med föregående år med Msek 244. Den primära orsaken till minskningen av koncernens finansiella kostnader är den finansiella rekonstruktion som genomfördes under föregående räkenskapsår som genererade stora engångskostnader samt även årets lösen av mezzaninlån på Meuro 45. De extra kostnaderna för förtida lösen av mezzaninlånet uppgick till Msek 47.

Koncernen har i år haft valutakursvinster på Msek 38 jämfört med en valutakursförlust på Msek 96 för föregående år.

Investeringar och avskrivningar

Koncernens investeringar under 2007 avser först och främst inköp av bussar, Msek 1 015, (116). Koncernen har via sitt dotterbolag Concordia Bus Fleet AB tecknat finansiella leasingavtal uppgående till Msek 931 i anskaffningsvärde och dessa har klassificerats som anläggningstillgångar i balansräkningen. Leasingåtagandet har redovisats som skuld i balansräkningen. I resultaträkningen redovisas avskrivnings- och räntekostnader.

Under året, har koncernen avyttrat bussar till ett försäljnings-

värde motsvarande Msek 90, (42), vilket motsvarar 374 bussar. Försäljningen har inneburit en realisationsförlust om Msek 16, (+2).

Personal

Under perioden var medelantalet medarbetare 6 814 (6 299). I samtliga länder där Concordia Bus AB har verksamhet tillämpas kollektivavtal enligt överenskommelse med det fackförbund som representerar anställda inom den bransch där respektive bolag är verksamt. Det finns en väl utarbetad praxis och tradition för hur arbetstider, kompensationsvillkor, information och samverkan förhandlas och tillämpas mellan arbetstagarrepresentanter och företaget.

Concordia Bus-koncernen arbetar med program för värderingar och personal relationer i syfte att förbättra personalens motivation i arbetet. Detta i syfte att leverera bättre utförande av tjänster och service till kunderna.

Samarbeten med externa intressenter

Concordia Bus-koncernen är beroende av ett flertal leverantörer för bedrivande av verksamheten, främst inom fordons- och energisektorerna. Endast beträffande försörjningen av diesel har de enskilda dotterbolagen ingått samarbetsavtal med specifika tillverkare. Detta har skett dels på grund av att en fungerande detaljhandel för bränslen inte finns samt att dotterbolagen är extremt beroende av löpande leveranser av bränslen för att kunna bedriva trafiken på ett tillförlitligt sätt.

Verksamhetens miljöpåverkan

Nya bussar förses oftast med miljöuppggraderade motorer samt tilläggstrustning för avgasrening och möter därmed framtida avgaskrav i god tid innan dessa har vunnit laga kraft. I koncernens fasta anläggningar investeras i miljöförbättringar med nya och förbättrade reningsanläggningar i tvätthallarna för att reducera utsläppen i avloppen. Det arbetas också målinriktat med att reducera de totala utsläppen genom reduktion av drivmedelsförbrukningen och övergång till nya och förbättrade drivmedelsprodukter. Sedan den 1 januari 2004 har dotterbolaget Swebus övergått till att använda BioMil, en diesel av miljöklass 1.

Koncernen bedriver anmälningspliktig verksamhet enligt Miljöbalken såsom busstvätt, förvaring av motorbränsle, gas, spillolja och blybatterier. Dessa verksamheters påverkan på miljön utgörs främst av utsläpp av vatten från busstvättar.

I samband med verksamhetsövertaganden och verksamhetsöverlåtelse miljöbesiktigas aktuella anläggningar för att fastställa bolagets miljöansvar och påverkan. Hittills har inget betydande saneringsansvar relaterat till den egna verksamheten konstaterats.

Tvister

Dotterbolaget Swebus AB har under året avslutat en tvist med SL (Storstockholms lokaltrafik) avseende tolkning av indexklausul i gällande trafikavtal. Tingrätten har dömt till SL's fördel och Swebus har beslutat att inte överklaga domen.

Tvisten har inte fått någon ekonomisk konsekvens för koncernen. Koncernen har i övrigt under året inte haft några väsentliga tvister.

Handel med bolagets aktier

Concordia Bus AB har ett avtal med Carnegie avseende handel av företagets aktier. Avtalet innebär att Carnegie mot sedvanligt courtage förmedlar köp och försäljningar av aktier. Aktien har dock inte listats på någon börs eller annan offentlig handelsplats.

Riskhantering

Koncernen är huvudsakligen exponerad mot ränterisk i och med bolagets finansiella och operationella leasing samt bolagets lån. Leasingavgifterna och lån baseras bland annat på en rörlig marknadsränta.

Concordia Bus-koncernen är exponerad mot valutakursförändringar på sitt obligationslån, vilket är upptaget i euro. Koncernens finanspolicy anger att all valutaexponering för räntebetalningar under de kommande 12 månaderna skall valutasäkras till minst 50%. Denna valutaexponering representerar, exklusive valutasäkring, en potentiell valutakursförlust på drygt Msek 3 vid en 10 procentig depreciering av den svenska kronan. Concordia Bus-koncernen är dessutom exponerad för en potentiell kursförlust på obligationslånets totala värde vilken i så fall kommer att vara realiserad fram till obligationslånets förfallodatum. Förhandlingar har inletts om nödvändiga kreditlimiter för att kunna ingå derivatkontrakt för valutasäkringar.

Koncernen är också exponerad mot valutakursförändringar genom sitt inköp av diesel. Diesel handlas på den internationella råvarumarknaden i US dollar. Koncernen får genom intäktsindex i sina trafikhuvudmannaaftal delvis kompensering för förändringar i dieselpriset. Enligt interna beräkningar reducerar denna indexkompensering 57% av exponeringen för dieselprisförändringar. Concordia Bus har inga dieselderivat per den 28 februari 2007.

Baserat på den budgeterade dieselkonsumtionen skulle en US dollar ökning av dieselpriset per ton öka dieselkostnaden netto med Msek 0,2 för nästkommande räkenskapsår, detta inkluderar den beräknade indexkompenseringen.

Väsentliga händelser efter räkenskapsårets utgång

Inga väsentliga händelser har inträffat efter räkenskapsårets utgång.

Förväntad framtida utveckling

Concordia Bus AB's finansiella utveckling i år har varit starkare än väntat, varför företaget reviderat sina finansiella prognosantaganden. Dessa tar hänsyn till den nuvarande ekonomiska utvecklingen som visar på ytterligare gynnsamma möjligheter. En omsättningsökning på 5–10% per år förväntas för bokslutsåren 2008–2010. De efterföljande två åren förväntas marginalen förbättras med 1–2 procentenheter. Detta kan leda till

ett resultat före skatt nära break-even för bokslutsåret per februari 2008, följt av ett positivt resultat före skatt för året därpå.

Den genomförda emission och återbetalning av företagets mezzaninlån på Meuro 45, har reducerat företagets skuldsättningsgrad, vilket kommer att underlätta finansieringen av ytterligare expansion. Concordia Bus AB kommer även fortsättningsvis att förbättra sin kapitalstruktur.

Övergång till IFRS och byte av redovisningsprinciper

Från och med den första mars 2006 tillämpar Concordia-koncernen IFRS (International Financial Reporting Standards), vilka är antagna av europeiska unionen (EU). Detta har inneburit ett byte av redovisningsprinciper och har haft effekt på resultat- och balansräkningarna. I samband med övergången från tidigare tillämpade redovisningsprinciper till en redovisning enligt IFRS har koncernen tillämpat IFRS 1 som är den standard som beskriver hur övergången till IFRS ska redovisas (not 1). För att uppnå jämförbarhet över koncernens ställning har omräkning av jämförelseåret skett enligt IFRS. Enligt IFRS skall avstämning ske mellan tidigare redovisningsprinciper och IFRS. Avstämning samt beskrivning av de förändrade redovisningsprinciperna återfinns i not 13.

Moderbolaget

Moderbolagets resultat före skatt uppgår till Msek –62 (–480). Moderbolaget har inte haft några anställda under året.

Vinstdisposition (SEK)

Till årsstämman förfogande:

Överkursfond	492 239 445
Ansamlad förlust	–70 295 718
Årets resultat	–60 562 798
Summa	361 380 929

Styrelsen föreslår att vinsten

behandlas på följande sätt:

Till aktieägarna utdelas 2,52 kronor per preferensaktie	12 622 500
I ny räkning överförs	348 758 429
Summa	361 380 929

Koncernens ansamlade förlust den 28 februari 2007 uppgick till Msek 1 986.

Koncernens och bolagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat och balansräkningar med tilläggsupplysningar.

Koncernens resultaträkning

	Not	2006-03-01–2007-02-28	2005-03-01–2006-02-28
Nettoomsättning	1, 2, 3, 4	4 986	4 647
Övriga rörelseintäkter		89	36
SUMMA INTÄKTER		5 075	4 683
RÖRELSENS KOSTNADER			
Drivmedel, däck och andra förnödenheter	5, 7	-1 110	-1 113
Övriga externa kostnader	5, 6	-1 125	-1 119
Personalkostnader	5, 8	-2 548	-2 511
Realisationsresultat vid försäljning av anläggningstillgångar		-16	2
Avskrivningar / nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar	2, 5, 9	-300	-286
RÖRELSERESULTAT	1, 2, 3	-24	-344
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR			
Resultat från andelar i koncernföretag		-13	—
Ränteintäkter och liknande resultatposter	10	7	10
Räntekostnader och liknande resultatposter	11	-216	-460
RESULTAT EFTER FINANSIELLA INVESTERINGAR		-246	-794
Skatt	12	1	-1
ÅRETS RESULTAT		-245	-795
Resultat per aktie före utspädning (SEK)	24	-13	-95
Resultat per aktie (SEK) efter utspädning	24	-13	-95
Genomsnittligt antal stamaktier före utspädning	24	20 000	8 336
Genomsnittligt antal stamaktier efter utspädning	24	20 000	8 336

Koncernens balansräkning

	Not	2007-02-28	2006-02-28
Anläggningstillgångar			
Goodwill	14	674	699
Förbättringsutgifter på annans fastighet	15	5	4
Inventarier, verktyg och installationer	15	31	30
Fordon	15	1 624	1 041
Långfristiga fordringar	18	1	2
Summa anläggningstillgångar		2 335	1 776
Omsättningstillgångar			
Varulager	19	28	30
Kundfordringar	20	441	441
Övriga kortfristiga fordringar		60	74
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	21	188	125
Spärrade medel	22	109	103
Likvida medel	22	242	128
Summa omsättningstillgångar		1 068	901
SUMMA TILLGÅNGAR	1, 2, 3	3 403	2 677
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	13	227	-17
Långfristiga skulder			
Obligationslån	27	1 181	1 197
Övriga skulder	27	817	463
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	25	52	66
Övriga avsättningar	26	52	51
Summa långfristiga skulder		2 102	1 777
Kortfristiga skulder			
Obligationslån	27	1	1
Skulder till kreditinstitut	27	81	8
Leverantörsskulder		204	185
Övriga kortfristiga skulder	28	139	157
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	29	649	566
Summa kortfristiga skulder		1 074	917
Summa skulder		3 176	2 694
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	1, 2	3 403	2 677
STÄLLDA SÄKERHETER OCH ANSVARSFÖRBINDELSER			
Ställda säkerheter	30	1 600	4 378
Summa ställda säkerheter och ansvarsförbindelser		1 600	4 378

Koncernens förändring i eget kapital

	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver	Balanserat resultat inkl. årets resultat	Summa eget kapital
Ingående eget kapital per 2005-03-01	1	—	13	-901	-887
Omräkningsdifferens	—	—	19	—	19
Nyemission *)	19	1 672	—	-45	1 646
Årets resultat	—	—	—	-795	-795
Utgående eget kapital per 2006-02-28	20	1 672	32	-1 741	-17
Omräkningsdifferens	—	—	-8	—	-8
Premie för teckningsoptioner	—	0	—	—	0
Nyemission	5	505	—	—	510
Emissionskostnader	—	-13	—	—	-13
Årets resultat	—	—	—	-245	-245
Utgående eget kapital per 2007-02-28	25	2 164	24	-1 986	227

Omräkningsdifferenser i eget kapital	2007-02-28	2006-02-28	2005-02-28
Ingående omräkningsdifferenser i koncernens egna kapital	32	13	1
Årets omräkningsdifferenser i koncernens egna kapital	-8	19	12
Utgående omräkningsdifferenser i eget kapital	24	32	13

*) Den 4 oktober 2005 genomfördes en finansiell rekonstruktion av Concordia Bus AB, genom vilken de tidigare innehavarna av bolagets obligationslån på Meuro 160 har efterskönt obligationslånet i utbyte mot nyemitterade aktier i Concordia Bus AB. De nyemitterade aktierna utgör 97,5% av aktiekapitalet i Concordia Bus AB. Totalt konverterades ett belopp av Msek 1 691, varav aktiekapitalet utgjorde Msek 19 och överkursfonden Msek 1 672, överkursfonden har per den 28 februari 2006 enlighet med Årsredovisningslagen avsatts till reservfond i moderbolaget. I samband med rekonstruktionen har aktiverade finansieringsutgifter avseende det konverterade lånet lösts upp, upplösningen har gjorts mot fria reserver.

Koncernens kassaflödesanalys

	Not	2006-03-01–2007-02-28	2005-03-01–2006-02-28
Kassaflöde från den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		-246	-794
<i>Justeringar för poster som ej ingår i kassaflödet;</i>			
– Avskrivningar och nedskrivningar	9	300	286
– Avskrivning / nedskrivning av aktiverade finansieringskostnader		10	15
– Realisationsvinst / förlust		29	-3
– Orealiserad valutakursvinst / förlust		-19	105
– Förändring av avsättning för pensioner		—	-5
– Förändring av avsättningar		1	-42
– Upplösning av deposition		1	4
– Förändring räntefordran		-2	1
– Förändring ränteskuld		11	-71
Betald skatt		2	-3
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapitalet		78	-507
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Förändring av varulager	19	2	3
Förändring av rörelsefordringar		-64	-75
Förändring av rörelseskulder		122	280
Kassaflöde från den löpande verksamheten		138	-299
Kassaflöde från investeringsverksamheten			
Avyttring av verksamhet	31	19	—
Förändring av spärrade medel	22	-6	-52
Investeringar i immateriella tillgångar	14	—	-1
Investeringar i byggnader och mark, fordon, inventarier, verktyg och installationer exkl finansiell leasing	15	-98	-114
Försäljning av byggnader och mark, fordon, inventarier, verktyg och installationer		90	42
Kassaflöde från investeringsverksamheten		5	-125
Kassaflöde från finansieringsverksamheten			
Nyemission		497	—
Nyupplåning		32	667
Återbetalning av skulder till kreditinstitut		-511	-234
Amortering på finansiell leasingkulld		-44	-7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-26	426
Årets kassaflöde		117	2
Likvida medel vid årets början		128	124
Årets kassaflöde		117	2
Kursdifferens		-3	2
Likvida medel vid årets slut	22	242	128

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar transaktioner som medför in- eller utbetalningar. Concordia-koncernen har erhållit ränteuttag Msek 5 (3) och betalt räntekostnader Msek -239 (-220) under året.

Moderbolagets resultaträkning

	Not	2006-03-01–2007-02-28	2005-03-01–2006-02-28
Övriga rörelseintäkter		31	4
SUMMA INTÄKTER	1, 2, 3	31	4
RÖRELSENS KOSTNADER			
Övriga externa kostnader	5, 6	-31	-75
Personalkostnader	5, 8	—	—
RÖRELSERESULTAT	1, 2, 3	0	-71
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR			
Resultat från andelar i koncernföretag	16	—	-234
Ränteintäkter från koncernbolag		29	26
Ränteintäkter och liknande resultatposter	10	—	7
Räntekostnader och liknande resultatposter	11	-91	-208
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER		-62	-480
Skatt	12	1	—
ÅRETS RESULTAT		-61	-480

Moderbolagets balansräkning

	Not	2007-02-28	2006-02-28
TILLGÅNGAR			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	16	1 772	1 772
Fordringar hos koncernföretag	17	211	255
Summa finansiella anläggningstillgångar		1 983	2 027
Summa anläggningstillgångar		1 983	2 027
Omsättningstillgångar			
Fordringar hos koncernföretag		22	16
Övriga kortfristiga fordringar		4	5
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	21	2	2
Summa kortfristiga fordringar		28	23
Kassa och bank	22	50	24
Summa omsättningstillgångar		78	47
SUMMA TILLGÅNGAR	1, 2, 3	2 061	2 074

forts. Moderbolagets Balansräkning

	Not	2007-02-28	2006-02-28
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	23		
Aktiekapital		25	20
Reservfond		1 672	1 672
Summa bundet eget kapital		1 697	1 692
Ansamlad förlust/fritt eget kapital	23		
Överkursfond		492	—
Balanserat resultat		-70	406
Årets resultat		-61	-480
Summa ansamlad förlust/fritt eget kapital		361	-74
Summa eget kapital		2 058	1 618
Räntebärande långfristiga skulder			
Övriga skulder		—	439
Summa långfristiga skulder	27	—	439
Kortfristiga skulder			
Obligationslån	27	1	1
Skulder till koncernföretag		1	—
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	29	1	16
Summa kortfristiga skulder		3	17
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	1, 2	2 061	2 074
STÄLLDA SÄKERHETER OCH ANSVARFÖRBINDELSER			
Ställda säkerheter		1 063	2 003
Ansvarförbindelser		—	152
Summa ställda säkerheter och ansvarsförbindelser		1 063	2 155

Moderbolagets förändring i eget kapital

	Aktiekapital	Reservfond	Överkursfond	Övrigt fritt eget kapital inkl årets resultat	Total
Ingående eget kapital per 2005-03-01	1	—	—	450	451
Nyemission*)	19	1 672	—	-44	1 647
Årets resultat	—	—	—	-480	-480
Utgående eget kapital per 2006-02-28	20	1 672	—	-74	1 618
Erhållna koncernbidrag	—	—	—	5	5
Skatteeffekt på erhållna koncernbidrag	—	—	—	-1	-1
Nyemission	5	—	505	—	510
Emissionskostnader	—	—	-13	—	-13
Årets resultat	—	—	—	-61	-61
Utgående eget kapital per 2007-02-28	25	1 672	492	-131	2 058

*) Den 4 oktober 2005 genomfördes en finansiell rekonstruktion av Concordia Bus AB, genom vilken de tidigare innehavarna av bolagets obligationslån på Meuro 160 har efterskänt obligationslånet i utbyte mot nyemitterade aktier i Concordia Bus AB. De nyemitterade aktierna utgör 97,5% av aktiekapitalet i Concordia Bus AB. Totalt konverterades ett belopp av Msek 1 691, varav aktiekapitalet utgjorde Msek 19 och överkursfonden Msek 1 672, överkursfonden har per den 28 februari 2006 enlighet med Årsredovisningslagen avsatts till reservfond i moderbolaget. I samband med rekonstruktionen har aktiverade finansieringsutgifter avseende det konverterade lånet lösts upp, upplösningen har gjorts mot fria reserver.

Moderbolagets kassaflödesanalys

	Not	2006-03-01–2007-02-28	2005-03-01–2006-02-28
Kassaflöde från den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		-62	-480
<i>Justeringar för poster som ej ingår i kassaflödet;</i>			
– Avskrivningar och nedskrivningar	9	—	234
– Avskrivning / nedskrivning av aktiverade finansieringskostnader	18	—	5
– Realisationsvinst / förlust		—	—
– Orealiserad valutakursvinst / förlust		—	53
– Förändring räntefordran		13	-17
– Förändring ränteskuld	27	33	-72
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapitalet		-16	-277
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Förändring av varulager	19	—	—
Förändring av rörelsefordringar		31	32
Förändring av rörelseskulder		-7	186
Kassaflöde från den löpande verksamheten		8	-59
Kassaflöde från investeringsverksamheten			
Investeringar i finansiella anläggningstillgångar	16	—	-350
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		—	—
Kassaflöde från investeringsverksamheten		—	-350
Kassaflöde från finansieringsverksamheten			
Nyemission		497	—
Nyupplåning		32	433
Återbetalning av skulder till kreditinstitut		-511	—
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	27	18	433
Årets kassaflöde		26	24
Likvida medel vid årets början		24	0
Årets kassaflöde		26	24
Likvida medel vid årets slut	22	50	24

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar transaktioner som medför in- eller utbetalningar. Moderbolaget har betalt räntor uppgående till Msek -110 (-131). Moderbolaget har inte betalt någon skatt under året.

Noter och redovisningsprinciper

> Not 1 Företagsinformation och redovisningsprinciper

Organisation

Bolaget är ett publikt bolag (organisationsnummer 556576-4569 med säte i Stockholm) ägt av ett 30-tal aktieägare och utgör det övergripande moderbolaget i Concordia Bus-koncernen (Concordia). Huvudkontorets adress är Solna Strandväg 78, 171 54 Solna.

Concordia Bus ABs verksamhet består i att genom sina dotterbolag tillhandahålla reguljär kontraktsreglerad busstrafik till trafikhuvudmän i Sverige, Norge och Finland. Utöver kontraktsreglerad busstrafik erbjuder Concordia Bus AB även omfattande expressbusstjänster över stora delar av Sverige.

Concordia Bus AB är ett holdingbolag vars huvudsakliga tillgång utgörs av investeringen i Concordia Bus Nordic Holding AB (med dotterbolag). Detta innebär att bolagets förmåga att betala räntor samt amortera dess skulder förutsätter att vinstmedel kan överföras från den underliggande verksamheten.

Koncernredovisningen har godkänts för publicering enligt styrelsebeslut den 2007-04-19.

Koncernens balans- och resultaträkning ska föreläggas på årsstämman för fastställelse den 30 maj 2007, i Stockholm.

Redovisningsprinciper

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board. Denna finansiella rapport är den första fullständiga finansiella rapport upprättad i enlighet med IFRS. Eftersom moderbolaget är ett företag inom EU tillämpas endast av EU godkända regler. I samband med övergången från tidigare tillämpade redovisningsprinciper till en redovisning enligt IFRS har koncernen tillämpat IFRS 1 som är den standard som beskriver hur övergången till IFRS ska redovisas. Vidare har enligt svensk lag, Redovisningsrådets rekommendationer, RR 30, kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats. Den redovisningsrekommendation som haft störst påverkan på Concordia Bus redovisning är IFRS 3, som bland annat hanterar redovisning av goodwill, s.k. "Impairment test". Övriga nya rekommendationer enligt IFRS har inga eller endast marginell effekt på Concordia's resultat och balansräkning.

I not 13 finns en avstämning med förklaring hur övergången till IFRS har påverkat koncernens finansiella resultat och ställning.

Nya standarder

Concordia har inte i förtid tillämpat IFRS 7, Finansiella instrument, som träder i kraft 2007.

Koncernredovisning

Koncernredovisningen omfattar samtliga bolag där Concordia Bus AB direkt eller indirekt innehar mer än 50% av rösterna eller på annat sätt har det bestämmande inflytandet.

Koncernredovisningen upprättas enligt förvärvsmetoden. Detta innebär att förvärvade dotterföretags tillgångar och skulder, inklusive uppskjutna skatteskulder, redovisas till verkliga värden enligt en förvärvsanalys, upprättad per förvärvsdagen. Överstiger anskaffningsvärdet för aktier i dotterföretag det verkliga värdet av företaget identifierbara nettotillgångar enligt förvärvsanalysen, utgörs skillnaden av koncernmässig goodwill, vilken nedskrivningsprövas enligt "Impairment test". Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital. Resultat från företag som förvärvats under året inkluderas i koncernens redovisning fr o m förvärvstidpunkten. Företag som avyttras under året ingår i koncernens resultaträkning med intäkter och kostnader för perioden fram till avyttringstidpunkten.

Internvinster och interna mellanhavanden inom den koncern där Concordia Bus AB är moderbolag elimineras i koncernredovisningen.

Uppställning för resultaträkningen

Resultaträkningen är uppställd i kostnadslagsindeldad form.

Omräkning av investeringar i utländska dotterbolag

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

Intäktsredovisning

Den största delen av Concordias intäkter hänförs till trafikhuvudmannaavtal som löper på 5–8 år. Trafikhuvudmannaavtalen är i allmänhet konstruerade så att Concordia erhåller en fast avgift i gengäld för utförda tjänster. Biljetintäkterna som erhålls tillfaller inte Concordia utan vidarebefordras till trafikhuvudmännen. De flesta trafikhuvudmannaavtalen är så kallade bruttokontrakt, där ersättningen är helt oberoende av antalet passagerare. Enligt vissa kontrakt erhåller Concordia ersättningar utifrån utförda tjänster, medan andra kontrakt innebär att Concordia erhåller ersättningar i förskott. Oavsett betalningsströmmar fördelar Concordia intäkterna jämnt över hela kontraktstiden. Ersättningarnas storlek är ofta knutna till vissa kostnadsindex för att kompensera operatörerna för kostnadsökningar under kontraktens löptid. Ersättningarna justeras under kontraktstiden på grund av förändringar i dessa index. Concordia justerar sina intäkter under kontraktperioden enligt de överenskomna indexjusteringarna. Vissa av Concordias trafikhuvudmannaavtal är konstruerade så att hela eller delar av ersättningarna är baserade på antalet passagerare, så kallade nettokontrakt. Intäkterna för dessa kontrakt redovisas på den dagen passageraren reser med Concordia.

Intäkter från expresstrafiken hänförs till biljetintäkter från passagerarna. För expresstrafiken redovisas intäkten den dagen passageraren reser med Concordia.

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.

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 anläggningstillgång 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 värderingsgrunder för liknande anläggningsgrupper, vilket inte följer leasingavtalens betalningsperioder. Bolaget anser sig ha nytta av det leasade fordonet som sträcker sig längre än det finansiella åttagandet. Betalningen av leasingavgifterna uppdelas 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 avskrivningar och räntekostnader. Vid operationell leasing redovisas inga tillgångar eller skulder i balansräkningen. I resultaträkningen redovisas leasingkostnaderna linjärt över kontraktets löptid.

Avskrivningar

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

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 tillgångar

I de fall anskaffningsvärdet för verksamheter eller aktier i dotterbolag överstiger det verkliga värdet på tillgångar och skulder uppstår goodwill. Goodwill tas upp i balansräkningen till historiska anskaffningsvärden med avdrag för ackumulerade avskrivningar. Concordia Bus AB har övergått till IFRS 3 per 2006-02-28, Rörelseförvärv, vilket innebär att förändringar i sättet att redovisa företagsförvärv och att avskrivning av goodwill ej skall ske. Goodwill som ej löpande skrivs av skall prövas åtminstone årligen med avseende på nedskrivningsbehov föreligger via "impairment test". Ledningen för koncernen har upprättat "impairment test" och har konstaterat att inget nedskrivningsbehov föreligger för koncernens goodwill. Denna är upprättad utifrån varje operativ enhet och grundar sig på respektive bolags resultat före avskrivningar, avkastningsmultiplar, diskonterat kassaflöde, 12 procents avkastning, framtida femårs prognoser samt bolagens befintliga och framtida marknadsandelar.

Materiella tillgångar

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 tillgången netto försäljningsvärde 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 nuvärdet 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 genom dels individuell värdering, dels genom kollektiv värdering.

Fordringar/skulder

Fordringar och skulder redovisas på individuell basis till de belopp varmed de beräknas inflyta/utbetalas. Låneskulder redovisas i balansräkningen till anskaffningsvärde på likviddagen inklusive upplupen ränta. Räntekostnader periodiseras och redovisas löpande över resultaträkningen.

Fordringar/skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har omräknats till svenska kronor till balansdagens kurs. Kursvinster och kursförluster på rörelserelaterade fordringar och skulder redovisas under rörelseresultat. Kursdifferenser avseende finansiella tillgångar och skulder redovisas under finansiella poster i resultaträkningen.

Förlustkontrakt

En stor andel av intäkterna hänförs till kontrakt med trafik huvudmän där kontrakten löper mellan 5 och 8 år. Kontrakt villkoren 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 de återstående direkta och fördelade indirekta kostnaderna för att fullgöra kontraktåtagandet. 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 trafik huvudmannanivå i de fall det finns en naturlig koppling mellan de olika kontrakten. Många kontrakt utnyttjar gemensamma resurser som ofta är svåra att fördela mellan kontrakt. Kontrakten kan också vara nära relaterade av andra orsaker, exempelvis läggs vid anbudsförfarandet anbud på olika paket av kontrakt där vissa är lönsamma och andra förlustbringande men affären som sådan ger ett överskott.

Derivatkontrakt

Valutaderivat (valutaterminskontrakt och valutaswapavtal) som ingåtts i syfte att säkra valutaexponeringen i räntebetalningar för obligationslån säkringsredovisas, dvs. resultateffekterna hänförliga till derivat-instrumenten resultatredovisas vid samma tidpunkt som valutakurs-effekterna på det underliggande kommersiella flödet realiserar. Utestående valutaderivat som ej uppfyller kriterierna för säkringsredovisning värderas till verkligt värde och värdeförändringen redovisas under övriga finansiella poster i resultaträkningen.

Räntederivat (Räntecapavtal) som ingåtts i syfte att uppnå önskad räntebindningstid i leasingkulden säkringsredovisas, dvs. resultat-effekterna hänförliga till derivatet resultatredovisas vid samma tidpunkt som den underliggande posten. Räntederivat som inte uppfyller kriterierna för säkringsredovisning värderas till verkligt värde och värdeförändringen förs till övriga finansiella poster i resultaträkningen.

Avsättningar

Concordia redovisar avsättningar för omstruktureringar och närliggande aktiviteter bara om en detaljerad formell plan för omstruktureringen har upprättats och om planens genomförande har påbörjats eller att de som omfattas av väsentliga delar av planen har informerats. Avsättningarna omfattar endast de direkta kostnaderna hänförliga till omstruktureringen vilket innebär att kostnader hänförliga till den fortsatta verksamheten i företaget ej omfattas.

Avsättning sker för inträffade, men ej reglerade skador, på eget fordon eller mot tredje part. Avsättningen ska täcka framtida åtaganden mot tredje part.

Concordia redovisar även avsättning för framtida miljöåtaganden på förhyrda mark och anläggningar som nyttjas inom verksamheten.

Pensioner

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 som innefattar bl.a antaganden om livslängd, framtida lönehöjningar, personalomsättning och faktorer som har betydelse för val 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% av de högsta av förpliktelseernas nuvärde. 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.

Kassaflöde

Kassaflödesanalysen har upprättats med utgångspunkt från resultaträkningen och övriga förändringar mellan ingående och utgående balanser i balansräkningarna med hänsyn tagen till omräkningsdifferenser. Likvida medel i kassaflödesanalysen innefattar såväl handkassor, förarkassor och bankmedel.

Uppskattningar i årsredovisningen

Upprättandet av årsredovisningen innebär att företagsledningen gör uppskattningar och antaganden som påverkar de belopp med vilka skulder, tillgångar, ställda pantar och ansvarsförbindelser samt intäkter och kostnader redovisas under rapportperioden. Det verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar.

Koncernen har för första gången tillämpat reglerna i IFRS 3 och inte skrivit av på redovisad goodwill. Prövning om det föreligger nedskrivningsbehov i enlighet med IAS 36 Nedskrivningar har skett. Genomförda nedskrivningsprövningar har visat att det bokförda värdet på goodwill kan försvaras.

Vissa antaganden om framtiden och vissa uppskattningar och bedömningar per balansdagen, har särskild betydelse för värderingen av tillgångarna och skulderna i balansräkningen. Nedanstående riskområden där värdeförändringar under det efterföljande året är störst på grund av att antagandena eller uppskattningarna kan behöva ändras.

Nedskrivning av goodwill

Vid bedömning av kassagenererande enheters återvinningsvärde för bedömning av eventuellt nedskrivningsbehov av goodwill, har flera antaganden om framtida förhållanden och uppskattningar av variabler gjorts.

Avsättningar för förlustkontrakt

Avsättningar i koncernen avseende förlustkontrakt för kostnader för de kontrakt som individuellt utvisar att de kontrakterade intäkterna inte är tillräckliga för att täcka de direkta och fördelningsbara kostnaderna för att fullgöra kontraktsåtagandet. Flera antaganden om framtida förhållande och uppskattningar av variabler har gjorts.

Övertaliga fordon (bussar)

Vid bedömning om värdering ska ske till verkligt värde för övertaliga fordon, som ej går i trafik, har ett flertal antaganden om framtida förhållanden, omplaceringsalternativ, och uppskattningar om framtida försäljningsvärden skett.

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de undantag och tillägg som anges i Redovisningsrådets rekommendation RR 32, Redovisning för juridiska personer. De avvikelser som förekommer mellan moderbolaget och koncernens principer förorsakas av begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av Årsredovisningslagen.

Klassificering i balansräkningen

Tillgångar och skulder med en livslängd överstigande ett år klassificeras som långfristiga.

Fordringar / skulder

Fordringar och skulder redovisas på individuell basis till de belopp varmed de beräknas inflyta/utbetalas. Låneskulder redovisas i balansräkningen till anskaffningsvärde på likviddagen inklusive upplupen ränta. Räntekostnader periodiseras och redovisas löpande över resultaträkningen.

Fordringar / skulder till koncernbolag

Fordringar och skulder avseende koncernföretag redovisas som långfristiga och kortfristiga, beroende på avräkningens karaktär. Delar av fordringar och skulder kan dock komma att regleras under nästkommande år, om så skulle anses nödvändigt. Koncerninterna fordringar och skulder i utländsk valuta har omräknats till svenska kronor till balansdagens kurs.

> Not 2 Segmentredovisning

Concordia Bus är verksam inom tre affärsområden; kontraktstrafik, långväga trafik mellan utvalda städer (Expresstrafik), samt beställningstrafik. Kontraktstrafik drivs i stora delar av Sverige samt i storstadsområden i Finland 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. Swebus Express 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 trafikuppdragen.

Koncernens verksamhet styrs och rapporteras primärt per rörelsegren och sekundärt per geografisk marknad. Redovisningsprinciperna för de rapporterade divisionerna är desamma som de som används i koncernredovisningen.

Concordia Bus utvärderar verksamheten i respektive rörelsegren baserat på rörelseresultatet för varje rapporterad rörelsegren och redovisar normalt sett försäljning och överföringar mellan rörelsegrenarna som om de vore till tredje part, det vill säga värderade till marknadspris. Försäljningen hänförs till den geografiska plats där de tillgångar som genererade intäkten redovisas.

Avyttrade verksamheter

Avyttring av Interbus redovisas i not 31, Avyttrad verksamhet. Försäljningen av Interbus genomfördes den 4 december 2006. Interbus intäkter fram till och med avyttringsdagen uppgick till Msek 140 med ett rörelseresultat på Msek 8. Realisationsförlusten för Interbus försäljningen uppgick till Msek 13 och har redovisats bland övriga finansiella poster, varav Msek 17 avser nedskrivning av koncernens goodwill.

Länder

Koncernen driver verksamhet i Sverige, Norge och Finland. Intäkterna hänförs till land med utgångspunkt från var de tillgångar som genererar intäkterna är belägna. Extern försäljning sker i lokal valuta.

Koncerngemensamma funktioner

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

Intäkter per rörelsegren

	Koncernen	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Kontraktstrafik – Sverige, externa kunder	3 668	3 320
Kontraktstrafik – Sverige, försäljning till andra segment	45	34
Summa kontraktstrafik – Sverige	3 713	3 354
Kontraktstrafik – Norge	443	365
Kontraktstrafik – Finland	409	403
Summa kontraktstrafik	4 565	4 122
Express, långväga trafik	365	364
Interbus, externa kunder	114	136
Interbus – försäljning till andra segment	26	25
Summa annan trafik	5 070	4 647
Övriga intäkter och koncernelimineringar	5	36
Summa omsättning	5 075	4 683

Rörelseresultat per rörelsegren

	Koncernen	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Kontraktstrafik – Sverige ¹⁾	7	-196
Kontraktstrafik – Norge ²⁾	19	8
Kontraktstrafik – Finland ³⁾	-9	-19
Summa kontraktstrafik	17	-207
Express, långväga trafik	10	10
Interbus	8	-2
Summa annan trafik	18	8
Summa bussverksamheten	35	-199
Huvudkontorsposter samt övriga poster ⁴⁾	-59	-145
Summa rörelseresultat	-24	-344

I rörelseresultatet ingår upplösningar av avsättningar för förlustkontrakt och omstruktureringskostnader samt rekonstruktionskostnader med -15 (162) enligt nedanstående:

¹⁾ Inkluderar upplösningar av avsättningar för förlustkontrakt och omstruktureringskostnader med totalt -15 (77)

²⁾ Inkluderar kostnader för förlustkontrakt med totalt 0 (-5)

³⁾ Inkluderar kostnader för förlustkontrakt med totalt 0 (0)

⁴⁾ Inkluderar kostnader för rekonstruktion med totalt 0 (90)

Tillgångar per rörelsegren

	Koncernen	
	2007-02-28	2006-02-28
Kontraktstrafik – Sverige	2 353	1 628
Kontraktstrafik – Norge	532	495
Kontraktstrafik – Finland	222	210
Summa kontraktstrafik	3 107	2 333
Express, långväga trafik	139	141
Interbus	—	78
Summa annan trafik	139	219
Summa bussverksamheten	3 246	2 552
Moderbolag samt koncernelimineringar	157	125
Summa tillgångar	3 403	2 677

Skulder per rörelsegren

	Koncernen	
	2007-02-28	2006-02-28
Kontraktstrafik – Sverige	1 581	698
Kontraktstrafik – Norge	131	99
Kontraktstrafik – Finland	100	79
Summa kontraktstrafik	1 812	876
Express, långväga trafik	60	50
Interbus	—	33
Summa annan trafik	60	83
Summa bussverksamheten	1 872	959
Moderbolag samt koncernelimineringar	1 304	1 735
Summa skulder	3 176	2 694

Investeringar i materiella, immateriella och finansiella tillgångar per rörelsegren

	Koncernen	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Kontraktstrafik – Sverige	930	28
Kontraktstrafik – Norge	61	94
Kontraktstrafik – Finland	15	—
Summa kontraktstrafik	1 006	122
Express, långväga trafik	16	—
Interbus	—	8
Summa annan trafik	16	8
Summa bussverksamheten	1 022	130
Moderbolag samt koncern- elimineringar	15	5
Summa investeringar	1 037	135

Investeringar i materiella och finansiella tillgångar, avser Msek 931 finansiella leasar, som inte påverkar rörelsegrenens likviditet.

Avskrivningar per rörelsegren

	Koncernen	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Kontraktstrafik – Sverige	233	215
Kontraktstrafik – Norge	24	25
Kontraktstrafik – Finland	19	20
Summa kontraktstrafik	276	260
Express, långväga trafik	11	10
Interbus	6	8
Summa annan trafik	17	18
Summa bussverksamheten	293	278
Moderbolag samt koncern- elimineringar	7	8
Summa avskrivningar	300	286

> Not 3 Sekundärsegment markområden

Intäkter per land

	Koncernen	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Sverige	4 201	3 877
Norge	460	398
Finland	414	408
Summa omsättning	5 075	4 683

Tillgångar per land

	Koncernen	
	2007-02-28	2006-02-28
Sverige	2 649	1 972
Norge	532	495
Finland	222	210
Summa tillgångar	3 403	2 677

Investeringar i materiella, immateriella och finansiella tillgångar per land

	Koncernen	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Sverige	961	41
Norge	61	94
Finland	15	—
Summa investeringar	1 037	135

Investeringar i materiella och finansiella tillgångar, avser Msek 931 finansiella leasar, som inte påverkar rörelsegrenens likviditet.

> Not 4 Nettoomsättning

Nettoomsättningen inkluderar övriga rörelseintäkter, som främst innefattar intäkter från uthyrning, försäljning av bränsle och diesel samt intäkter från verkstadstjänster till externa kunder.

Uppdelning av intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Intäkter bussverksamhet	4 961	4 552	—	—
Uthyrning, externa verkstads- tjänster och dieselförsäljning	25	31	—	—
Övriga intäkter	89	100	31	4
Summa intäkter	5 075	4 683	31	4

Försäljning till koncernföretag.

I moderbolagets nettoomsättning ingår försäljning till koncernbolag om Msek 31 (4).

Försäljning till en större kund representerar 28%, (25%) av den totala omsättningen.

> Not 5 Kostnad för tillhandahållna tjänster

Kostnad för tillhandahållna tjänster omfattar personalkostnader, avskrivningar på bussar samt övriga direkta kostnader.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Ersättning till förare	2 321	2 171	—	—
Avskrivningar samt leasing- avgifter på bussar	697	689	—	—
Övriga direkta kostnader	1 483	1 379	—	—
Summa	4 501	4 239	—	—

> Not 6 Övriga externa kostnader

Arvode och kostnadsersättning för revision

KSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Deloitte & Touche				
Revisionsuppdrag	21	3 408	—	132
Andra uppdrag	—	—	—	—
Ernst & Young				
Revisionsuppdrag	2 775	2 367	286	545
Andra uppdrag	40	—	—	—
Summa	2 836	5 775	286	677

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranletts av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförande av sådana övriga arbetsuppgifter. Allt annat är andra uppdrag.

Inköp från koncernföretag

I koncernens rörelsekostnader ingår inköp från andra bolag inom den koncern där Concordia Bus AB ingår om Msek 0 (0). I moderbolagets rörelsekostnader ingår inköp från koncernbolag om Msek 31 (0).

> Not 7 Leasing

Finansiella leasingkontrakt

	Koncernen		Koncernen	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Anskaffningsvärde	942	—	11	—
Akkumulerade avskrivningar	—	—	—	—
Summa	942	—	11	—

Koncernen har under året ingått Msek 931 (11) finansiella leasingkontrakt, via dotterbolaget Concordia Bus Fleet AB. Samtliga leasingkontrakt värderas enligt samma avskrivningsregler som för motsvarande anläggningsgrupp.

Nedanstående tabell summerar Concordia Bus-koncernens nuvärdesberäknade finansiella leasingåtaganden och de förväntade förfalldagarna per 2007-02-28. Moderbolaget har ej några egna finansiella leasingåtaganden.

	Totalt	Mindre än ett år	1–3 år	4–5 år	Över 5 år
Fordon (bussar)	816	81	172	171	392

Operationella leasingavtal

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Leasingavgifter	—	—	—	—

Årets leasingavgifter

(operationella leasingavtal)	422	427	—	—
------------------------------	-----	-----	---	---

Concordia Bus-koncernen innehar 1 624 (1 569) bussar under operationella leasingavtal, vilket motsvarar en nominell leaseingskuld om Msek 1 869 (2 013). Koncernen innehar under operationell leasing även 15 fastigheter i vilka bolaget bedriver verksamhet.

Framtida leasingkostnader beräknat till nuvärde uppgår till

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Nuvärde av framtida betalningar	—	—	—	—
– Fordon (Bussar)	976	1 020	—	—
– Fastigheter mm	32	39	—	—
Summa	1 008	1 059	—	—

Nedanstående tabell visar amorteringsdelen av leasingavgiften baserat på antagandet att man förnyar avtalen när första leasingperioden har gått ut. Moderbolaget har ej några egna leasingåtaganden.

	Mindre än ett år	1–3 år	4–5 år	Över 5 år
Fordon (bussar)	280	465	384	556
Fastigheter	8	17	7	—
Totalt	288	482	391	556

Nedanstående tabell visar framtida betalningar (nominella belopp) för operationellt leasade bussar per 2007-02-28, givet att samtliga bussar behålls kontraktstiden ut;

2008-02-29	367
2009-02-28	314
2010-02-28	282
2011-02-28	240
2012-02-28	490
Senare	176
Summa	1 869

> Not 8 Personal

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Medelantal				
anställda varav	6 814	6 299	—	—
Män	5 841	5 381	—	—
Kvinnor	973	918	—	—
Finland varav	623	645	—	—
Män	585	608	—	—
Kvinnor	38	37	—	—
Norge varav	489	502	—	—
Män	464	477	—	—
Kvinnor	25	25	—	—
Sverige varav	5 702	5 152	—	—
Män	4 792	4 296	—	—
Kvinnor	910	856	—	—

Löner och andra

ersättningar (varav tantiem)

Sverige, styrelse och VD ¹⁾	11 (5)	7 (0)	—	—
Övriga anställda i Sverige	1 469 (0)	1 425 (0)	—	—
	1 480 (5)	1 432 (0)	—	—

Dotterbolag utomlands

Finland, styrelse och VD	2	2	—	—
Finland, övriga anställda	187	193	—	—
Norge, styrelse och VD	2	1	—	—
Norge, övriga anställda	192	167	—	—
SUMMA	1 863	1 795	—	—
Lönebikostnader	636	650	—	—
varav pensionskostnader till övriga anställda	78	119	—	—
varav pensionskostnader till styrelse och VD	3	2	—	—

¹⁾ Siffrorna för koncernen avser styrelse och VD i samtliga svenska koncernbolag.

Styrelseledamöter och ledande befattningshavare

	Koncernen 2007-02-28		Koncernen 2006-02-28	
	Antal	Varav män	Antal	Varav män
Styrelsen	20	95%	24	96%
Verkställande direktörer och andra ledande befattningshavare	26	81%	27	89%

Styrelseledamöter och ledande befattningshavare

	Moderbolaget 2007-02-28		Moderbolaget 2006-02-28	
	Antal	Varav män	Antal	Varav män
Styrelsen	4	75%	4	75%
Verkställande direktörer och andra ledande befattningshavare	—	—	—	—

Moderbolag

Upplysning om sjukfrånvaro lämnas ej då moderbolaget ej har några anställda. Moderbolaget har en inhyrd VD tillika koncernchef samt en Ekonomidirektör från Concordia Bus Nordic AB.

Ersättningar till anställda efter avslutad anställning

I koncernen finns både avgiftsbestämda och förmånsbestämda pensionsplaner. I avgiftsbestämda pensionsplaner betalar Concordia en fastställd avgift enligt plan och har inga förpliktelser att betala ytterligare avgifter efter avslutad anställning. I förmånsbestämda pensionsplaner för Ingeniør M.O. Schøyens Bilcentraler AS och Concordia Bus Nordic AB, utgår ersättning till före detta anställda baserat på lön vid pensioneringen och antal tjänsteår. Koncernen bär risken för att de utfästa ersättningarna utbetalas.

Ersättningar vid uppsägning

En avsättning redovisas i samband med uppsägningar av personal endast 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.

Ersättningar till ledande befattningshavare

Ledande befattningshavare inom Concordia Bus koncernen har i händelse av uppsägning av anställningen maximalt 12 månaders ersättning. Som grund gäller 6 månaders ömsesidig uppsägningstid mellan företaget och befattningshavaren. Därutöver utgår ytterligare maximalt 6 månaders ersättning i händelse av att företaget har avslutat anställningen. Ledande befattningshavare är moderbolagets verkställande direktör och ekonomidirektör samt dotterbolagens verkställande direktörer. Avtal omfattande dessa har ingåtts med två verkställande direktörer i dotterbolag under året.

Pensioner till ledande befattningshavare

Pensionsåldern för verkställande direktören är 62 år. Pensionskostnaderna för bolaget reduceras 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. Concordia Bus AB 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.

Semester till ledande befattningshavare

Den verkställande direktören har rätt till 30 semesterdagar per år.

Sjuklön till ledande befattningshavare

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

Övriga anställningsförmåner till ledande befattningshavare

Förutom beskrivna skattepliktiga förmåner finns även sjukvårdsförsäkring. Verkställande direktören omfattas av utgivet optionsprogram, vilket redovisas under rubriken "optionsprogram".

Ersättning till styrelsens ordförande och ledamöter

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår arvode enligt årsstämans beslut. Ersättning till styrelsen utöver vad bolagsstämman beslutat utgår inte. Verkställande direktör erhåller ej styrelsearvode. Styrelseledamöterna omfattas av utgivet optionsprogram, vilket redovisas under rubriken "optionsprogram".

Ersättningar och övriga förmåner under året

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006-03-01- 2007-02-28	2005-03-01- 2006-02-28	2006-03-01- 2007-02-28	2005-03-01- 2006-02-28
Styrelsens ordförande				
Jan Sjöqvist	0,6	—		
Styrelseledamot				
Gina Germano	0,0	—		
Jan Sundling	0,2	—		
Rolf Lydahl	0,2	—		
Summa	1,0	—		

Concordia Bus AB har under året betalt ut pensionsersättning till tidigare styrelseledamöter uppgående till Msek 0,1. Tidigare styrelseledamöter är berättigade till livslång ersättning från bolaget.

Optionsprogram

Koncernen har ett program för aktieoptioner omfattande moderbolagets styrelse, 304 569 teckningsrätter, samt ledande befattningshavare, 1 052 000 teckningsrätter. Ledande befattningshavare är moderbolagets verkställande direktör och ekonomidirektör samt verkställande direktörer i dotterbolag. Aktieoptionerna motsvarar en ökning av stamaktierna med 6,8%.

Samtliga aktieoptioner har värderats enligt Black & Scholesmetoden och varje optionsrätt medför en rätt att teckna en ny stamaktie i bolaget. Utgångspunkt för prissättningen på optionerna har varit en marknadsvärdering av företaget i anslutning till rekonstruktionen som genomfördes under 2005. I denna värdering har marknadsmässiga räntesantaganden, given teckningskurs, volatilitet i jämförbara aktier, utdelningsantaganden och löptid för optionerna fastställts som grund för prissättningen. En väsentlig skillnad mellan programmet för ledningen och programmet för styrelsen är att det senare upprättades efter att rekonstruktionen avslutats och inte utgjorde en riskfaktor för framtida värde.

> Not 9 Årets avskrivningar enligt plan

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006-03-01- 2007-02-28	2005-03-01- 2006-02-28	2006-03-01- 2007-02-28	2005-03-01- 2006-02-28
Byggnader och mark	2	1	—	—
Inventarier, verktyg och installationer	15	13	—	—
Fordon	283	272	—	—
Summa	300	286	—	—

Aktuella nyttjandeperioder

Immateriella tillgångar	3 år
Datorer	3 år
Kontorsmaskiner och möbler	5 år
Fordon	Standardbussar, 14 år Långvåga bussar, 10 år Specialbussar, enligt individuell värdering
Ombyggnad i hyrda lokaler	5 år, dock maximalt kontraktstidens längd.

> Not 10 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006-03-01- 2007-02-28	2005-03-01- 2006-02-28	2006-03-01- 2007-02-28	2005-03-01- 2006-02-28
Övriga finansiella intäkter	1	7	—	7
Övriga ränteintäkter	6	3	—	—
Summa	7	10	—	7

På banktillgodohavanden erhåller koncernen ränta enligt räntesats baserad på bankernas dagliga placeringsränta. Av ovanstående ränteintäkter och liknande resultatposter har Msek 5 (3) betalats under åren.

> Not 11 Räntekostnader och liknande resultatposter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006-03-01- 2007-02-28	2005-03-01- 2006-02-28	2006-03-01- 2007-02-28	2005-03-01- 2006-02-28
Räntekostnader – skuld till kreditinstitut	-20	-10	—	—
Räntekostnader – obligationslån	-219	-244	-110	-131
Avskrivning och nedskrivning av aktiverade finansieringskostnader	-10	-15	—	-5
Övriga finansiella kostnader	-6	-95	—	-19
Realiserade och orealiserade valutakursvinster och kursförluster, netto	39	-96	19	-53
Summa	-216	-460	-91	-208

Betalda räntekostnader uppgår till Msek -239 (-220).

> Not 12 Skatter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Aktuell skatt	—	-1	—	—
Uppskjuten skatt	1	—	1	—
Summa	1	-1	1	—

Skillnad mellan beräknad skatt och gällande skattesats

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Redovisat resultat före skatt	-245	-794	-61	-480
Skatt enligt gällande skattesats, 28%	69	222	17	134
Skatteeffekt avseende ej avdragsgilla kostnader	-1	-1	—	-66
Skatteeffekt vid försäljning av näringsbetingande andelar	4	—	—	—
Underskott för vilket uppskjuten skatt ej redovisats	-71	-221	-16	-66
Summa	1	-1	1	0

Skattesatsen för företag i Sverige, Norge och Finland är 28%. Skatten beräknas baserat på årets resultat med tillägg för icke-avdragsgilla kostnader samt övriga skattemässiga justeringar. Concordia Bus AB hade utnyttjade förlustavdrag som uppgick till Msek 1 636 (1 436) per 28 februari, 2007. Underskottsavdragen kan enbart utnyttjas i de länder där de uppstått och i Sverige kan de utnyttjas obegränsat i tiden. Dotterbolaget Concordia Bus Finland Oy Ab har totala skattemässiga underskott om Msek 104, vilket motsvarar ca Meuro 11, av vilka Msek 10 kan utnyttjas till 2011, Msek 4 till 2012, Msek 14 till 2013, Msek 23 till 2014, Msek 20 till 2015 och Msek 18 till 2016 och Msek 15 kan utnyttjas obegränsat i tiden. Dotterbolaget Ingeniør M.O. Schøyens Bilcentraler AS har totala skattemässiga underskott om Msek 4, vilket motsvara ca Mnok 4 (Mnok 0), av vilka samtliga kan utnyttjas under obegränsat i tiden.

Concordia Bus AB har dragit av Msek 12 i emissionskostnader i sin skattemässiga beräkning.

Temporära skillnader har resulterat i en uppskjuten skatteskuld i följande poster.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Uppskjuten skatteskuld:				
Överavskrivningar	—	—	—	—
Koncernmässiga övervärden vid förvärv	—	—	—	—

Uppskjuten skattefordran:

	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Totalt avseende underskottsavdrag	487	402	—	—
Avsättning för förlustkontrakt	1	5	—	—
Nedskrivningar av fordringar	—	—	—	—
Redovisning av finansiell leasing	-3	—	—	—
Övriga temporära skillnader	1	7	—	—
Ej tillgångsförd uppskjuten skattefordran	-485	-414	—	—
Summa	1	0	—	—

Koncernen har möjlighet till skattemässiga avskrivningar på anläggningstillgångarna Msek 466.

> Not 13 Avstämning av tidigare redovisningsprinciper

Koncernens finansiella rapportering för 2007-02-28 har skett i enlighet med IFRS och uppgifterna för jämförelseåret 2006, har omräknats. Reglerna för hur införandet och omräkningen skall ske återfinns i IFRS 1, Förstagångstillämpning av internationella redovisningsprinciper.

Effekter av övergång till IFRS

	Enligt tidigare redovisningsprinciper, 2006	Effekterna av IFRS 2006	Not	Enligt IFRS 2006
Nettoomsättning	4 683	—		4 683
RÖRELSENS KOSTNADER				
Drivmedel, däck och andra förnödenheter	-1 113	—		-1 113
Övriga externa kostnader	-1 119	—		-1 119
Personalkostnader	-2 509	-2	13:2	-2 511
Realisationsresultat vid försäljning av anläggningstillgångar	3	-1	13:1	2
Avskrivningar/nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	-331	45	13:1	-286
RÖRELSERESULTAT	-386	42		-344
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR				
Resultat från andelar i koncernföretag	—	—		—
Räntetäkter från koncernbolag	—	—		—
Räntetäkter och liknande resultatposter	10	—		10
Räntekostnader till koncernbolag	—	—		—
Räntekostnader och liknande resultatposter	-460	—		-460
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER	-836	42		-794
Skatt	-1	—		-1
ÅRETS RESULTAT	-837	42		-795

Effekter av övergång till IFRS

	Enligt tidigare redovisningsprinciper, 2006-02-28	Effekterna av IFRS 2006-02-28	Not	Enligt IFRS 2006-02-28
TILLGÅNGAR				
Goodwill	655	44	13:1	699
Förbättringsutgifter på annans fastighet	4			4
Inventarier, verktyg och installationer	30			30
Fordon	1 041			1 041
Andra långfristiga fordringar	35	-33	13:4	2
Varulager	30			30
Kundfordringar	441			441
Övriga kortfristiga fordringar	68	6	13:2	74
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	125			125
Likvida medel	231			231
SUMMA TILLGÅNGAR	2 660	17		2 677

	Enligt tidigare redovisningsprinciper, 2006-02-28	Effekterna av IFRS 2006-02-28	Not	Enligt IFRS 2006-02-28
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Eget kapital	-45	28		-17
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	44	22	13:2	66
Övriga avsättningar	18	33	13:3	51
Obligationslån	1 230	-33	13:4	1 197
Övriga skulder	463			463
Obligationslån	1			1
Skulder till kreditinstitut	8			8
Leverantörsskulder	185			185
Övriga kortfristiga skulder	157			157
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	599	-33	13:3	566
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	2 660	17		2 677

Effekter av eget kapital

Koncernens eget kapital 2005-03-01

Eget kapital 1 mars 2005 enligt svenska redovisningsprinciper	-873
Pensionsskuldbräkning, enligt IAS 19	-14
Eget kapital 1 mars 2005 enligt IFRS	-887

Not 13:1

Rörelseförvärv, enligt IFRS 3, innebär förändring i sättet att redovisa företagsförvärv och att avskrivning av goodwill ej skall ske. Goodwill och andra Immateriella tillgångar som ej löpande skrivs av skall prövas åtminstone årligen med avseende på om nedskrivningsbehov föreligger.

Not 13:2

Övergång har skett till IAS 19, för beräkning av framtida pensionskulder enligt separat aktuarieberäkning.

Not 13:3

Omrubricering av tidigare redovisade poster till att klassificeras som avsättningar.

Not 13:4

Omrubricering av tidigare redovisade aktiverade finansieringskostnader till att klassificeras som reduktion av lånebeloppet.

> Not 14 Immateriella anläggningstillgångar

Goodwill

	Koncernen	
	2007-02-28	2006-02-28
Anskaffningsvärde		
Ingående balans	699	683
Försäljning	-19	—
Kursdifferenser	-6	16
Utgående balans	674	699
Ackumulerade nedskrivningar		
Utgående balans	—	—
Planenligt restvärde	674	699

> Not 15 Materiella anläggningstillgångar

Förbättringsutgifter på annans fastighet

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Anskaffningsvärde				
Ingående anskaffningsvärden	6	3	—	—
Inköp	4	3	—	—
Försäljningar / uttrangeringar	-2	—	—	—
Utgående anskaffningsvärden	8	6	—	—

Ackumulerade avskrivningar

Ingående ackumulerade avskrivningar	-2	-1	—	—
Försäljningar / uttrangeringar	1	—	—	—
Årets avskrivningar	-2	-1	—	—
Utgående ackumulerade avskrivningar	-3	-2	—	—
Planenligt restvärde	5	4	—	—

Inventarier, verktyg och installationer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Anskaffningsvärde				
Ingående anskaffningsvärden	230	235	—	—
Inköp	18	16	—	—
Försäljningar/utrangeringar	-79	-22	—	—
Omräkningsdifferens	-1	1	—	—
Omklassificering	-8	—	—	—
Försäljning av verksamhet	-3	—	—	—
Utgående anskaffningsvärden	157	230	—	—

Ackumulerade avskrivningar

Ingående ackumulerade avskrivningar	-200	-208	—	—
Försäljningar/utrangeringar	78	22	—	—
Årets avskrivningar	-15	-13	—	—
Omräkningsdifferens	1	-1	—	—
Omklassificering	7	—	—	—
Försäljning av verksamhet	3	—	—	—
Utgående ackumulerade avskrivningar	-126	-200	—	—
Planenligt restvärde	31	30	—	—

Fordon

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Anskaffningsvärde				
Ingående anskaffningsvärden	3 011	3 318	—	—
Inköp	1 015	116	—	—
Försäljningar/utrangeringar	-746	-430	—	—
Omräkningsdifferens	-13	7	—	—
Försäljning av verksamhet	-48	—	—	—
Utgående anskaffningsvärden	3 219	3 011	—	—

Ackumulerade avskrivningar

Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 914	-2 041	—	—
Försäljningar/utrangeringar	628	364	—	—
Årets avskrivningar	-243	-237	—	—
Omräkningsdifferens	7	—	—	—
Försäljning av verksamhet	12	—	—	—
Utgående ackumulerade avskrivningar	-1 510	-1 914	—	—

Ackumulerade nedskrivningar

Ingående ackumulerade nedskrivningar	-56	-49	—	—
Försäljningar / utrangeringar	13	28	—	—
Årets nedskrivningar	-42	-35	—	—
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-85	-56	—	—
Planenligt restvärde	1 624	1 041	—	—

Nedskrivning har skett av övertaliga bussar vars bokförda värde överstigit marknadsvärde.

I inköp under året ingår anskaffningar som finansierats med finansiell leasing uppgående till Msek 931 (11). Koncernens totala finansiella kontrakt uppgår till Msek 942 (11).

> Not 16 Andelar i koncernföretag (moderbolaget)

	Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28
Anskaffningsvärde		
Ingående balans	2 176	1 827
Årets inköp	—	16
Lämnade aktieägartillskott	—	333
Utgående balans	2 176	2 176
Ackumulerade nedskrivningar		
Ingående balans	-404	-170
Årets nedskrivning	—	-234
Utgående balans	-404	-404
Restvärde	1 772	1 772

	Organisations- nummer	Eget kapital	Antal aktier	Resultat för året	Ägarandel (%)	Nominellt värde	Bokfört värde 28 februari, 2007
Concordia Bus Fleet AB (Stockholm)	556031-1812	16	70 000	4	100	7	16
Concordia Bus Nordic Holding AB (Stockholm)	556028-1122	897	300	-55	100	0	1 756

– Dotterbolag till Concordia Bus Nordic Holding AB

Rörelsedrivande bolag

– Concordia Bus Nordic AB (Stockholm)	556031-8569	295	160 000	-28	100	16
– Swebus Busco AB (Stockholm)	556583-0527	240	1 000	6	100	0
– Swebus Express AB (Stockholm)	556358-3276	14	5 000	2	100	5
– Swebus AB (Stockholm)	556057-0128	149	3 000	-77	100	0
– Dotterbolag till Swebus AB:						
– Swebus Serviceresor AB (Stockholm)	556416-2419	1	1 000	0	100	0

Utländska dotterbolag

– Concordia Bus Finland Oy AB (Helsingfors)	0505988-8	34	2 000	-19	100	0
– Ingenior M.O. Schoyens Bilcentraler A/S (Oslo)	915768237	22	750	-4	100	1
– ApS KBIL 17 NR. 2255 (Köpenhamn)	29513376	0	1 250	0	100	0

Fastighetsbolag

– Swebus fastigheter AB (Stockholm)	556031-3354	21	10 000	0	100	1
– Dotterbolag till Swebus Fastigheter AB:						
– Alpus AB (Stockholm)	556011-8571	1	10 000	0	100	1
– Malmfältens Omnibus AB (Stockholm)	556032-0359	1	960	0	100	0
– Enköping-Bålsta Fastighets AB (Stockholm)	556012-9388	0	1 500	0	100	0

Vilande bolag

– Arlanda buss AB (Stockholm)	556030-5335	0	1 000	0	100	0
– Billingens Trafikk AB (Stockholm)	556027-3137	2	14 000	0	100	1
– Enköping-Bålsta Trafik AB (Stockholm)	556410-2894	1	1 000	0	100	0
– Hälsinge Wasatrafik AB (Stockholm)	556039-2622	0	1 550	0	100	0
– AB Härnösandsbuss (Stockholm)	556029-8258	0	3 000	0	100	0
– Karlstadsbuss AB (Stockholm)	556051-2039	4	3 000	0	100	3
– AB Kristinehamns Omnibusstrafik (Stockholm)	556043-6445	1	9 000	0	100	1
– Saltsjöbuss AB (Stockholm)	556210-1500	0	2 500	0	100	0
– Swebus Service AB (Stockholm)	556041-6736	1	1 000	0	100	0
– Swebus Västerås AB (Stockholm)	556115-9988	1	5 100	0	100	1
– Tumlare Buss AB (Stockholm)	556068-5975	0	1 010	0	100	0
– Wasatrafik AB (Stockholm)	556048-9188	0	2 400	0	100	0

Summa

1 772

> Not 17 Fordringar hos koncernföretag

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Anskaffningsvärde				
Ingående anskaffningsvärde	—	—	255	167
Årets förändring	—	—	-44	88
Utgående anskaffningsvärden	—	—	211	255

> Not 18 Andra långfristiga fordringar

Andra finansiella fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Övriga långfristiga fordringar	1	—	—	—
Deposition	—	2	—	—
Summa	1	2	—	—

> Not 19 Varulager

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Färdiga varor	28	30	—	—
Summa	28	30	—	—

Koncernens lager består huvudsakligen av bränsle, 56% (56%) av det totala lagret och reservdelar.

> Not 20 Kundfordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Kundfordringar	449	456	—	—
Reservering för osäkra kundfordringar	-8	-15	—	—
Summa	441	441	—	—

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

> Not 21 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Upplupna trafikintäkter				
– entreprenadavtal	56	58	—	—
Övriga förutbetalda kostnader	132	67	2	2
Summa	188	125	2	2

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

> Not 22 Likvida medel och spärrade medel

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Likvida medel	242	128	50	24
Spärrade bankmedel	109	103	—	—

I posten likvida medel redovisas behållningen på bolagets checkkonto anslutet till koncernens koncernkonto, där Concordia Bus Nordic AB är huvudkontohavare.

Spärrade bankmedel består av deposition för bankgarantier och leasingkontrakt. Bankgarantier har bland annat utställts som säkerhet för Concordia Bus Nordic's pensions skuld, SBC's åtagande avseende trafikkontrakt i Oslo, Swebus och Swebus Express åtaganden under resegarantlagen samt Swebus åtagande gällande elinköp. Swebus har deponerat medel under ett leasingkontrakt avseende en buss.

> Not 23 Förändring i eget kapital

Aktiekapital

Enligt bolagsordningen för Concordia Bus AB ska aktiekapitalet uppgå till lägst 15 000 000 kr och till högst 60 000 000 kr. Bolagets aktier utges i två serier, stamaktier och preferensaktier. Stamaktierna medför en röst medan preferensaktierna motsvarar en tiondels röst.

Samtliga preferensaktier, 5 000 000, om kvotvärde 1 kr, emitterades till ett pris uppgående till 102 kronor, och stamaktier 20 000 000, om kvotvärde 1 kr, är fullt betalda. Det finns program med optioner till ledande befattningshavare, som kan innebära en utspädning av aktiekapitalet. Inga aktier innehas av bolaget eller av dess dotterbolag.

Varje preferensaktie skall ha rätt till en årlig utdelning med ett belopp motsvarande 16,5% av 102 kronor med tillägg för upplupen och kapitaliserad ej utbetald utdelning, innan stamaktierna erhåller någon utdelning. I händelse av bolagets upplösning eller likvidation skall belopp tillgängligt för utskiftning till aktieägarna i bolaget fördelas på följande sätt:

- I första hand, till preferensaktieägarna med ett belopp motsvarande upplupen och kapitaliserad ej utbetald utdelning löpande på preferensaktierna för tiden fram till och med dagen för beslut om bolaget upplösning eller likvidation.
- I andra hand, till preferensaktieägarna med ett belopp motsvarande 102 kronor per preferensaktie.
- I tredje hand, till preferensaktieägarna med ett belopp motsvarande den premium som kan komma att utgå, varvid dagen för beslut om upplösning eller likvidation skall jämföras med dag för styrelsen beslut om inlösen.

Därefter skall återstående belopp tillgängligt för utskiftning fördelas lika mellan stamaktierna.

Preferensaktien medför ingen rätt till inlösen. Om bolaget fattar beslut om inlösen av preferensaktierna efter den 4 januari 2010, görs detta till ett pris motsvarande emitteringspriset om 102 kronor per styck. Sker inlösen före detta datum sker det till ett i förväg högre fastställt pris. Inlösenbeloppet per preferensaktie skall uppå till;

- 102 kronor plus en premium motsvarande 5,0% av 102 kronor, plus sådan upplupen och kapitaliserad ej utbetald utdelning, om styrelsen eller bolagsstämman fattar beslut om inlösen under perioden från och med den 5 januari 2007 till och med den 4 januari 2008.
- 102 kronor plus en premium motsvarande 3,0% av 102 kronor plus sådan upplupen och kapitaliserad ej utbetald utdelning, om styrelsen eller bolagsstämman fattar beslut om inlösen under perioden från och med den 5 januari 2008 till och med den 4 januari 2009.

- 102 kronor plus en premium motsvarande 1,0% av 102 kronor plus sådan upplupen och kapitaliserad ej utbetald utdelning, om styrelsen eller bolagsstämman fattar beslut om inlösen under perioden från och med den 5 januari 2009 till och med den 4 januari 2010.
- 102 kronor plus sådan upplupen och kapitaliserad ej utbetald utdelning, om styrelsen eller bolagsstämman fattar beslut om inlösen under perioden från och med den 4 januari 2010.

Sker inlösen således per den 1 februari 2010 skall inlösenbeloppet per preferensaktie vara 102 kronor plus sådan upplupen och kapitaliserad ej utbetald utdelning .

Avstämning av aktiekapital

	Stamaktier	Preferensaktier
Ingående balans	20 000 000	—
Nyemission	—	5 000 000
Utgående balans	20 000 000	5 000 000

Teckningsoptioner

	Stamaktier	Teckningskurs	Teckningsperiod
Styrelsen	304.569	49:-	20081108–20081122
Ledande befattningshavare	1.052.000	*)	20080301–20081122
Summa	1.356.569		

*)Teckningsrättsvärdet bekräftas på bolagsstämman den 30 maj 2007.

Reserver

Reserver redovisade i koncernen består av kursdifferenser uppkomna vid omräkning av dotterbolag med annan funktionell valuta än svenska kronor. Koncernens ackumulerade kursdifferenser uppgår till Msek 23 (32). Årets förändring, Msek -9, är den samlade effekten av svenska kronans värdeförändring mot EUR och NOK, vid omräkning av eget kapital i utlandsverksamheterna.

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.

> Not 24 Resultat per aktie

	Koncernen	
	2006-03-01– 2007-02-28	2005-03-01– 2006-02-28
Genomsnittligt antal stamaktier under perioden	20 000	8 336
Redovisat resultat (MSEK)	-245	-795
Kumulativ rätt till utdelning på preferensaktier	-13	—
Justerat resultat (MSEK)	-258	-795
Resultat per aktie (SEK)	-13	-95

Resultat per aktie, IAS 33, räknas fram genom att dela årets resultat med genomsnittligt antal stamaktier.

> Not 25 Avsättning för pensioner och liknande förpliktelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Ingående balans	66	75	—	—
Årets förändring	-14	-9	—	—
Utgående balans	52	66	—	—

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. Denna faktor avspeglar det förväntade procentuella antalet anställda, per åldersklass, som kommer att lämna företaget genom naturlig avgång.

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

Pensionsuppräknig avspeglar inflationstakten i respektive land, Norge och Sverige.

Concordia Bus-koncernens pensionskostnad uppgick till Msek 81 (121) av vilka Msek -4 (5) avser planer som är förmånsbaserade.

De huvudsakliga antagandena vid beräkning av pensionskulden har varit följande:

	2007-02-28	2006-02-28
Diskonteringsränta	4,0–4,35%	4,0–5,0%
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	5,35%	6,0%
Förväntad löneökningstakt	4,2%	3,0%
Framtida pensionsökningstakt	1,8%	2,5%

Pensionskostnaderna ingår i personalkostnaderna och består av följande:

	Koncernen	
	2007-02-28	2006-02-28
Kostnad avseende tjänstgöring under innevarande period	2	2
Räntekostnad	7	9
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	-7	-8
Aktuariell förlust (vinst), netto	-6	—
Kostnad avseende tjänstgöring under tidigare perioder	—	—
Sociala avgifter	—	2
Pensionskostnad, netto	-4	5

Specifikation som visar hur de tillgångar och skulder som redovisas i balansräkningen beräknats:

	Koncernen	
	2007-02-28	2006-02-28
Nuvärdet av förmånsbestämda förpliktelse som är helt eller delvis fonderade	139	152
Nuvärdet på balansdagen av förmånsbestämda förpliktelse som är helt ofonderade tryggade med kreditförsäkring	38	42
Nettot av aktuariella vinster och förluster som inte redovisas i balansräkningen	10	—
Det verkliga värdet på balansdagen av eventuella förvaltningstillgångar	-136	-130
Sociala avgifter	2	2
Övrigt	-1	—
Summa vid årets utgång	52	66

Förändring av pensionsskuld under året:

	Koncernen	
	2007-02-28	2006-02-28
Vid årets ingång	66	75
Kursdifferens	—	—
Periodens kostnad, netto	-4	5
Förväntade pensionsutgifter	-10	-14
Sociala avgifter	—	—
Övrigt	—	—
Vid årets utgång	52	66

Fördelning av förvaltningstillgångar

Förvaltningstillgångarnas faktiska marknadsvärden på balansdagen:

	Koncernen		Koncernen	
	2007-02-28	Procent	2006-02-28	Procent
Räntebärande värdepapper, likvida medel	80	59	85	65
Aktier och övriga investeringar	56	41	45	35
Totalt	136	100	130	100

Framtida betalningar

Pensionsskulderna tryggas dels via spärrade bankmedel, dels genom kreditförsäkring.

Givet gällande försäkringstekniska beräkningsantaganden, förväntar sig Concordia följande betalda förmåner under kommande fem års period.

Framtida betalningar

	Koncernen				
	2007	2008	2009	2010	2011
Förväntade betalda förmåner	14	13	13	12	11

> Not 26 Övriga avsättningar

Övriga avsättningar

	Koncernen	
	2007-02-28	2006-02-28
Avsättning för förlustkontrakt	6	18
Avsättning för avvecklingskostnader	—	—
Avsättning för skador på fordon och skador mot tredje part	40	31
Avsättning för miljöåtaganden	6	2
Summa	52	51

Avsättning för förlustkontrakt

	Koncernen	
	2007-02-28	2006-02-28
Ingående balans	18	53
Årets upplösning	-15	-35
Årets avsättning	3	—
Utgående balans	6	18

Avsättningar har gjorts för kostnader för de kontrakt som individuellt utvisar att de kontrakterade intäkterna inte är tillräckliga för att täcka de direkta och fördelningsbara kostnaderna för att fullgöra kontraktsåtagandet. Avsättningen beräknas som skillnaden mellan de uppskattade kostnaderna för att fullgöra kontraktet och den avtalade ersättningen för kontraktsåtagandet.

Diskonteringsränta som använts vid beräkning av avsättningar för förlustkontrakt är 8%.

Avsättning för avvecklingskostnader

	Koncernen	
	2007-02-28	2006-02-28
Ingående balans	—	7
Upplösning	—	-7
Årets avsättning	—	—
Utgående balans	—	—

Avsättningen avser uppsägning av personal i samband med omorganisation i dotterbolaget Swabus AB.

Avsättning för skador på fordon och skador mot tredje part

	Koncernen	
	2007-02-28	2006-02-28
Ingående balans	31	21
Upplösning	—	—
Årets avsättning	9	10
Utgående balans	40	31

Avsättning sker för inträffade, men ej reglerade skador, på fordon eller mot tredje part. Avsättningen ska täcka framtida åtaganden mot tredje part.

Avsättning för miljöötaganden på förhyrda mark och anläggningar

	Koncernen	
	2007-02-28	2006-02-28
Ingående balans	2	—
Upplösning	—	—
Årets avsättning	4	2
Utgående balans	6	2

Avsättning sker på förhyrda mark och anläggningar, vilka nyttjas i verksamheten.

> Not 27 Räntebärande långfristiga skulder

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Obligationslån "Senior Subordinated Notes" 11%	1	1	1	1
Obligationslån "Senior Secured Notes" 9,125%	1 204	1 230	—	—
Mezzaninlån	—	439	—	439
Finansiell leasingkulld	898	32	—	—
Aktiverade finansieringsutgifter	-23	-33	—	—
Summa	2 080	1 669	1	440
Avgår kortfristig del	-82	-9	-1	-1
Summa	1 998	1 660	—	439

Långfristiga skulder omfattar emitterade företagsobligationer om Meuro 130 i Concordia Bus Nordic AB. Företagsobligationerna löper med en fast ränta om 9,125% som erläggs halvårsvis (1 februari och 1 augusti). Företagsobligationerna förfaller i sin helhet till betalning i augusti 2009.

I och med utgivandet av företagsobligationerna om Meuro 130 har Concordia Bus Nordic AB samt dess dotterbolag förbundet sig att uppfylla ett antal finansiella villkor ("covenants"). De finansiella villkoren medför bland annat att Concordia Bus Nordic AB och dess dotterbolag är begränsade i möjligheten att uppta ytterligare lån, ingå finansiella leasingavtal eller sale and leaseback avtal, genomföra vissa typer av investeringar samt avyttra tillgångar. Vidare har Concordia Bus Nordic AB och dess dotterbolag i och med de finansiella restriktionerna vissa begränsningar i att göra aktieutdelningar. Se även not 32 avseende bolagets finansiering. Samtliga dessa villkor var uppfyllda per den 28 februari 2007.

Aktiverade finansieringsutgifter avser utgifter som uppstått i samband med upptagande av lån. Dessa kostnadsförs linjärt över lånens löptid, om inte lånet löses i förtid, då den aktiverade kostnaden i sin helhet kostnadsförs.

De långfristiga skulderna skall återbetalas enligt nedan:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Inom ett år	82	9	1	1
Inom 1-3 år	1 353	18	—	—
Inom 3-5 år	171	1 642	—	439
Inom 5-6 år	474	—	—	—
Efter 6 år	—	—	—	—
Summa lån	2 080	1 669	1	440
Avgår kortfristig del	-82	-9	-1	-1
Långfristig del av lån	1 998	1 660	0	439

Räntesats och lånens valutasammansättning

Lånevaluta	Nominellt belopp	Belopp i MSEK	Ränta, vägt mervärde
Företagsobligationer Euro	130	1 204	9,125
Finansiell leasingkulld Sek	898	898	5,10
Summa låneskulld		2 102	

> Not 28 Övriga kortfristiga skulder

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Personalens källskatt	52	53	—	—
Övriga kortfristiga skulder	87	104	—	—
Summa	139	157	—	—

> Not 29 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Förutbetalda intäkter				
- entreprenadavtal	164	136	—	—
Upplupen lön	228	106	—	—
Övriga upplupna personalkostnader	87	183	—	—
Upplupna räntekostnader	8	22	—	14
Övriga upplupna kostnader	162	119	1	2
Summa	649	566	1	16

> Not 30 Ställda panter och ansvarsförbindelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Ställda säkerheter och obligationslån				
Ställda panter avseende aktier/ nettotillgångar i dotterbolag	683	819	—	—
Övriga pantsatta tillgångar	800	2 091	—	—
Företagsinteckningar	117	117	—	—
Ställda säkerheter för mezzaninlån				
Ställda panter avseende aktier / nettotillgångar i dotterbolag	—	952	—	1 756
Övriga pantsatta tillgångar	—	247	—	247
Företagsinteckningar	—	—	—	—
Ansvarsförbindelser				
Leasingåtaganden	—	152	1 063	152
Summa	1 600	4 378	1 063	2 155

Förutom ovanstående står Concordia Bus AB som garant för Swebus ABs trafikåtaganden gentemot Storstockholms lokaltrafik. Concordia Bus Nordic AB står som garant för Concordia Bus Finland Oy ABs trafikåtaganden gentemot YTV.

Som säkerhet för företagsobligationerna på Meuro 130 har Concordia Bus Nordic AB pantsatt aktierna i de rörelsedrivande dotterbolagen, utländska dotterbolag samt fastighetsbolagen såsom framgår av not 30, de bussar som ägs av Swebus Busco AB och Ingeniør M.O. Schøyens Bilcentraler AS "SBC" samt SBC's rörelsefordringar och inventarier. Vidare har dotterbolagen lämnat företagshypotek till ett värde av Msek 117 som säkerhet, samt ställt garantier för moderbolagets förpliktelser under företagsobligationerna.

Följande lämnade säkerheter finns per 2007-02-28:
Concordia Bus Nordic Holding AB har pantsatt aktierna i Concordia Bus Nordic AB,

Concordia Bus Nordic AB har pantsatt aktierna i Swebus Fastigheter AB, Swebus AB, Concordia Bus Finland Oy AB, Swebus Busco AB; Ingeniør M.O. Schøyens Bilcentraler A/S; Swebus Express AB;

Swebus Fastigheter AB har pantsatt aktierna i Alpus AB, Enköping-Bålsta Fastighets AB, Malmfältens Omnibus AB;

Alpus AB har pantsatt företagsinteckningar till ett belopp av Sek 600 000;

Enköping-Bålsta Fastighets AB har pantsatt företagsinteckningar till ett belopp av Sek 2 400 000;

Malmfältens Omnibus AB har pantsatt företagsinteckningar till ett belopp av Sek 2 500 000;

Concordia Bus Finland Oy AB har pantsatt företagsinteckningar till ett belopp av Euro 1 194 134;

Swebus AB har pantsatt företagsinteckningar till ett belopp av Sek 100 000 000;

Swebus Busco AB har pantsatt sina bussar till ett sammanlagt värde av Sek 512 290 533;

Ingeniør M.O. Schøyens Bilcentraler AS har pantsatt sina tillgångar till ett sammanlagt värde av Sek 238 293 940.

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

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Aktier i Swebus Fastigheter AB	21	21	—	—
Aktier i Swebus AB	149	225	—	—
Aktier i Swebus Express AB	14	14	—	—
Aktier i Interbus AB	—	19	—	—
Aktier i Concordia Bus Finland Oy AB	34	54	—	—
Aktier i Swebus Busco AB	240	234	—	—
Aktier i Ingeniør M.O. Schøyens Bilcentraler A/S	225	253	—	—
Summa	683	819	—	—

I samband med upptagande av mezzaninlånet har följande aktier i dotterbolag pantsatts:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-02-28	2006-02-28	2007-02-28	2006-02-28
Aktier i Concordia Bus Nordic Holding AB	—	952	—	1 756
Summa	—	952	—	1 756

> Not 31 Resultat från andelar i koncernföretag

Avyttring av verksamhet, Interbus

	Koncernen 2007-02-28
Goodwill	18
Inkrämgoodwill	1
Materiella tillgångar	36
Varulager	1
Övriga omsättningstillgångar	17
Likvida medel	15
Övriga skulder	-43
Köpeskillning	45
Köpeskillning kontant betald	45
Försäljningskostnader betalda	-3
Utköp av finansiella leasingkontrakt	-8
Likvida medel i avyttrad verksamhet	-15
Påverkan på koncernens likvida medel	19

Köpeskillningen för Interbus, Msek 45, omfattar aktier i bolaget samt försäljning av tio ägda och tre finansiellt leasade bussar.

> Not 32 Finansiell riskhantering och finansiella derivat

Concordia Bus koncernen är huvudsakligen exponerad för följande finansiella risker:

- Ränterisk
- Kredit- och motpartsrisk
- Valutarisk
- Råvarurisk
- Inflation

All riskhantering sker centralt och enlighet med av styrelsen fastställd finanspolicy. Concordia Bus koncernen använder derivatinstrument som en del i sin finansiella riskstyrning för att begränsa valuta-, ränte- och dieselpolis exponering. Per den 28 februari 2007 har bolaget inga derivatinstrument avseende valuta- och råvarurisk, beroende på att bolaget ej erhållit nödvändiga krediter för att kunna ingå derivatkontrakt.

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 skall 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 räntenettet beror på lånens räntebindningstid.

Koncernen är huvudsakligen exponerad mot ränterisk i och med bolagets finansiella och operationella leasing. Leasingavgifterna baseras bland annat på en rörlig marknadsränta. För att minska räntexponeringen har Concordia Bus AB ingått räntederivat vilka binder räntan för en del av ränteskulden. De utestående derivaten uppgår per den 28 februari 2007 till Msek 1 860. Samtliga derivat upphör innan den 1 maj 2008.

Baserat på det nominella värdet av leasingkulden, operationell och finansiell skuld, den 28 februari 2007 på Msek 2 916 skulle en ökning av räntan med en procentenhet öka leasingkostnaden med Msek 25 för nästkommande räkenskapsår.

Kredit- och motpartsrisk

Koncernens finansiella transaktioner ger upphov till kreditrisker gentemot finansiella motparter. Concordia Bus 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 med god kreditvärdighet. De kundfordringar som bedömts vara osäkra har reserverats och påverkat rörelseresultatet.

Valutarisk

Valutaexponering, IAS 21, uppstår i samband med betalningsflöden i utländsk valuta (transaktionsexponering) och vid omräkning av utländska dotterbolags balans- och resultaträkningar i svenska kronor (omräkningsexponering).

Transaktionsexponering – Concordia Bus koncernen är exponerad mot valutakursförändringar på sitt obligationslån vilket är upptaget i euro. Koncernens finanspolicy anger att all valutaexponering för de kommande 12 månaderna vilken resulterar i en valutakursförlust över Msek 3 vid en 10 procentig depreciering av den svenska kronan skall valutasäkras till minst 50%. Concordia har ej erhållit nödvändiga krediter för att kunna ingå derivatkontrakt för att genomföra valutasäkringar.

Baserat på koncernens räntebetalningar i Euro på Meuro 12 för de kommande tolv månaderna skulle räntekostnaden öka med Msek 11 i det fall den svenska kronan minskade i värde med 10% gentemot euron per den 28 februari 2007.

Koncernen är också exponerad mot valutakursförändringar genom sitt inköp av diesel. Diesel handlas på den internationella råvarumarknaden i US dollar. Koncernen får genom intäktsindex i sina trafikhuvudmannaavtal delvis kompensation för förändringar i dieselpolis. Enligt beräkningar reducerar denna indexkompensation 57% av exponeringen för dieselpolisförändringar. Concordia koncernen har inga dieselderivat per den 28 februari 2007. Baserat på den budgeterade dieselkonsumtionen skulle en 10 procentig värdeminskning av den svenska kronan jämfört med US dollar öka dieselkostnaden med Msek 12, för nästkommande räkenskapsår.

Omräkningsexponering – Concordia Bus valutaexponering avseende omräkning av utländska dotterbolag säkras normalt inte.

Råvarurisk

Koncernen är exponerad mot råvaruprisfluktuationer genom sitt inköp av diesel. Dieselpolis sätts på den internationella råvarumarknaden. Koncernen får genom intäktsindex i sina trafikhuvudmannaavtal delvis kompensation för förändringar i dieselpolis. Enligt interna beräkningar reducerar denna indexkompensation 57% av exponeringen för dieselpolisförändringar. Concordia koncernen har inga dieselderivat per den 28 februari 2007. Baserat på den budgeterade dieselkonsumtionen skulle en US dollar ökning av dieselpolis per ton öka dieselkostnaden med ca Msek 0,2 för nästkommande räkenskapsår. Beräkningen inkluderar den beräknade indexkompensationen.

Inflation

Inflationen hade ingen väsentlig påverkan på verksamheten under innevarande år. Då de kontraktbundna avtalen omfattar kostnadskompensation genom överenskomna index (vari ingår inflation) som inte riktigt följer branschens kostnadsutveckling, så erhålls för närvarande inte full kompensation för kostnadsökningar, då branschens kostnader stiger snabbare än den ersättning som erhålls genom indexering från trafikhuvudmännen.

> Not 33 Marknadsvärde på finansiella instrument

Koncernen och moderbolaget har inte haft några finansiella instrument under föregående och löpande under årets räkenskapsår. Nedanstående räntederivat är tecknade per den 28 februari 2007:

(Marknadsvärde är angivet i Tsek)

Moderbolaget	Säkrat belopp	Fast ränta	Förfalldat	Marknadsvärde
Ränte Cap SEK	620 000 000	4,60%	2008-04-30	-13
Ränte Cap SEK	620 000 000	4,55%	2008-03-28	-6
Ränte Cap SEK	620 000 000	4,55%	2008-02-29	-2
Ränte Cap SEK	620 000 000	4,40%	2007-10-31	-0
Ränte Cap SEK	620 000 000	4,35%	2007-09-28	-0
Ränte Cap SEK	620 000 000	4,25%	2007-08-31	0

Värdering av obligationslån

Våren 2003 utgav dotterbolaget Concordia Bus Nordic AB ett obligationslån på Meuro 130, under amerikanskt regelverk för handel med värdepapper (SEC). Ränteavkastningen på obligationskapitalet är 9,125% per år. Goldman Sachs i London har sedan utgivningen organiserat handel i obligationerna. Nominellt värde har definierats som 100% av tecknat lånebelopp. Innan rekonstruktionen av Concordia Bus AB annonserades handlades obligationen vid årsskiftet 2004/2005 på 92,5% av nominellt värde. När rekonstruktionen blev känd i februari 2005 så steg handelspriset till nivån 101-101,5% och när den detaljerade rekonstruktion-lösningen presenterades under juli månad 2005 så steg handelspriset till drygt 105%. I samband med rekonstruktionen så övertog de tillträdande aktieägarna huvuddelen av de utestående obligationerna och innehar därefter 97% av obligationskapitalet. Ingen handel av betydelse har inträffat senare.

> Not 34 Närståendetransaktioner

En medlem i Concordia Bus AB's styrelse är utsedd av Blue Bay Asset Management, som äger cirka 27% av aktierna i Concordia Bus AB. Ledamoten har inte erhållit något arvode i sin egenskap av styrelseledamot.

Concordia Bus Nordic AB har en skuld till Concordia Bus AB uppgående till Msek 203. Ränta har erlagts under året med Msek 61, (26). Concordia Bus AB har under året tillhandahållit tjänster till Concordia Bus Nordic AB. Ersättning för dessa tjänster uppgår till Msek 0, (4).

Koncernen har ett program för aktieoptioner omfattande moderbolagets styrelse, 304 569 teckningsrätter, samt ledande befattningshavare, 1 052 000 teckningsrätter. Ledande befattningshavare är moderbolagets verkställande direktör och ekonomidirektör samt verkställande direktörer i dotterbolag. Samtliga aktieoptioner har värderats enligt Black & Scholes metoden och varje optionsrätt medför en rätt att teckna en ny aktie i bolaget. Aktieoptionerna motsvarar en ökning av aktiekapitalet med 6,8%.

Stockholm 19/4 2007

Jan Sjöqvist
Styrelsens ordförande

Gina Germano

Jan Sundling

Rolf Lydahl

Ragnar Norbäck
VD

Vår revisionsberättelse har avgivits den 2/5 2007.

Ernst & Young AB

Erik Åström
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till årsstämman i Concordia Bus AB
Org.nr 556576-4569

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Concordia Bus AB för år 2006-03-01-2007-02-28. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i detta dokument på sidorna 25-53. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen samt för att internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av koncernredovisningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisions sed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen

och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig 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 vår revision ger oss rimlig grund för vårt uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av koncernens resultat och ställning. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Stockholm 2/5 2007

Ernst & Young

Erik Åström
Auktoriserad revisor

Bolagsstyrningsrapport

Concordia Bus AB (publ) är ett svenskt bolag med säte i Stockholm. Koncernen består av fyra dotterbolag som driver bussverksamhet främst inom kollektivtrafiken i Norden samt två förvaltande bolag. Denna rapport avser verksamhetsåret 1/3 2006–28/2 2007 och redogör för arbetet inför årsstämman 2007. Rapporten är inte granskad av bolagets revisor. Styrelsens rapport om intern kontroll ingår som ett eget avsnitt i bolagsstyrningsrapporten.

Åtagandet avseende bolagsstyrning

Bolagsstyrning inom Concordia Bus AB regleras av svensk lagstiftning, genom främst aktiebolagslagen, låneavtal med obligationsinnehavare samt därigenom tillämpliga krav i Sarbanes-Oxley Act från 2002.

Bolaget har åtagit sig att uppfylla de grundläggande krav som bolagsstyrning innebär. I denna rapport beskrivs bolagsstyrning, ledning och förvaltning samt hur styrelsen säkerställer kvaliteten i den finansiella rapporteringen och samverkar med bolagets oberoende revisorer.

Organ för bolagets styrning

Ett antal olika organ inom bolaget hanterar kontroll och bolagsstyrning. På årsstämman utövar aktieägarna sin rösträtt bland annat när det gäller styrelsens sammansättning och val av revisorer. Valberedningen föreslår kandidater till styrelseledamöter, styrelseordförande och revisorer.

Styrelsen ansvarar för bolagets långsiktiga utveckling och strategi samt för att kontrollera och utvärdera bolagets dagliga verksamhet. Styrelsen tillsätter Concordia Bus AB:s verkställande direktör, som tillika är koncernchef.

Verkställande direktören ansvarar för att den dagliga verksamheten inom Concordia Bus AB bedrivs i enlighet med styrelsens riktlinjer och instruktioner. Respektive dotterbolags verkställande direktör rapporterar direkt till koncernchefen och ansvarar i sin tur för att framarbetade instruktioner och riktlinjer följs.

Bolagsstämma

I enlighet med den svenska aktiebolagslagen och Concordia Bus AB:s bolagsordning bestäms styrelsens sammansättning och andra på årsstämman förekommande ärenden genom omröstning. 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 beslutförhet eller en särskild röstmajoritet. På årsstämman har aktieägarna möjlighet att ställa frågor om bolaget och dess resultat för det gångna året. Styrelsen, bolagsledningen och revisorerna är normalt närvarande för att kunna besvara dessa frågor. Aktieägare och andra intressenter kan även skriftligen kommunicera med styrelsen eller bolagsledningen genom e-post, via hemsidan www.concordiabus.com eller via brev på adressen: Concordia Bus AB, Solna Strandväg 78, 171 54 Solna

Årsstämman 2006

Samtliga aktieägare var representerade vid årsstämman den 31 maj 2006. Concordia Bus AB:s styrelse och koncernledning var närvarande. Följande beslut fattades:

- Sittande styrelse omvaldes
- Resultat- och balansräkning samt koncernresultat- och koncernbalansräkning fastställdes
- Styrelseledamöterna och verkställande direktören beviljades ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2005/2006
- Styrelsens arvode fastslogs
- Ändring av bolagsordning fastställdes för att ta hänsyn till den nya svenska aktiebolagslagen som trädde i kraft den 1 januari 2006.
- Godkännande av Principer för ersättning och andra ersättningsvillkor för ledande befattningshavare

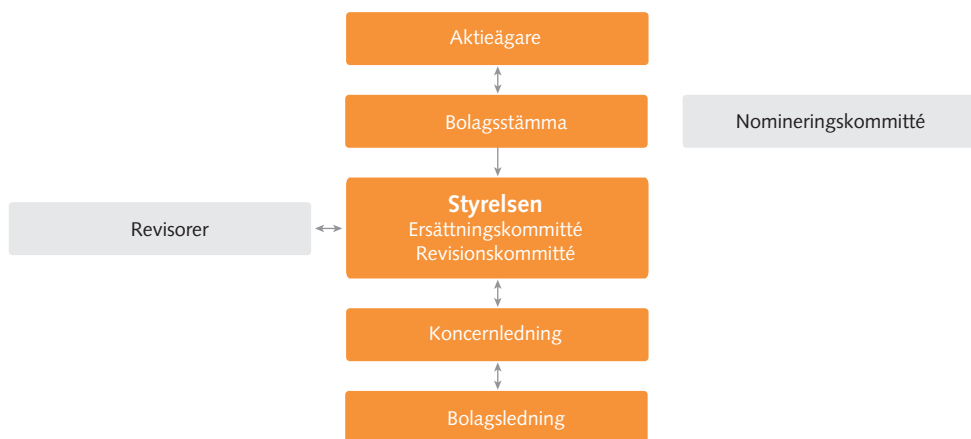
Årsstämma 2007

Concordia Bus AB kommer att hålla årsstämma den 30 maj 2007.

Styrelsen

Styrelsens uppgift är att medverka till en sund affärsutveckling och kontroll av företagets verksamhet. Medlemmarna i styrelsen omfattas av ett optionsprogram utöver redovisade förmåner och ersättningar.

Concordia Bus AB:s styrelse ansvarar för organisation och förvaltning av bolagets angelägenheter. Styrelsen ska bestå av minst tre och högst tio ledamöter. Styrelsen har inom sig utsett en ordförande, som enligt svensk lag gällande publika bolag, inte samtidigt har kunnat vara bolagets verkställande direktör.



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

Styrelsens arbetsordning och oberoende

Styrelsen har antagit en arbetsordning för sin verksamhet i vilken anges hur arbetet ska fördelas mellan styrelsen och dess kommittéer och den verkställande direktören. Minst en gång om året utvärderar styrelsen arbetsordningen.

Sittande styrelse valdes på en extra bolagsstämma 2005 som en följd av förändrad ägarstruktur i koncernen. Samtliga styrelseledamöter bedöms som oberoende i förhållande till bolaget, bolagsledning respektive stora aktieägare.

Styrelsens arbete 2006–2007

Följande frågor hanterades av styrelsen under året:

- Kapitalstruktur och nyemission
- Avyttring av Interbus AB

Styrelsens kommittéer

Nomineringskommitté

En nomineringskommitté (valberedning) ska lämna förslag till bolagsstämman när det gäller stämмоordförande, antalet styrelseledamöter, styrelsens arvodering, val av styrelseledamöter, val av revisorer och revisorers arvodering. I Concordia Bus AB har ingen formell nomineringskommitté tillsatts. Detta innebär en avvikelse från bolagskodens rekommendation gällande valberedningens sammansättning. Förslag till styrelseledamöter och revisorer tas fram i samråd med större aktieägare.

Ersättningskommitté

Concordia Bus styrelse har valt att inte utse en ersättningskommitté på grund av att styrelsen i sin helhet behandlar frågan om ersättning vid en årlig utvärdering av styrelsearbetet.

Revisionskommitté

Concordia Bus styrelse har valt att inte utse någon särskild revisionskommitté, utan styrelsen i sin helhet utgör revisionskommitté för företaget. Styrelsens uppgift är att i samverkan med företagsledningen och revisorerna tillse att redovisningen i koncernen är korrekt, rättvis, relevant, transparent och konsekvent samt följer gällande regler och rekommendationer.

Styrelsen ska säkerställa att företagsledningen identifierar riskerna i verksamheten. Vidare ska styrelsen hålla sig informerad om och ge synpunkter på upplägg och prioritering av det externa och interna revisionsarbetet i koncernen för att denna ska hålla 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.

Revisorer

Concordia Bus AB:s revisorer väljs av aktieägarna på årsstämman för en fyraårsperiod. Revisorerna rapporterar till aktieägarna på bolagets bolagsstämmor och

- håller styrelsen underrättad om den årliga revisionens planering, omfattning och innehåll
- granskar årsbokslut och redovisar sina slutsatser, för att bedöma riktighet, fullständighet och överrensstämmelse i redovisningen med god redovisningssed och relevanta redovisningsprinciper
- informerar styrelsen om uppdrag som har utförts utöver revisionstjänster, ersättningar för sådana uppdrag och andra omständigheter som är av betydelse för att bedöma revisorernas oberoende.

Ordinarie revisor är Erik Åström, auktoriserad revisor Ernst & Young, vald 2005.

Den externa revisorns uppdrag innefattar att granska styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt bolagets årsredovisning och räkenskaper. Ernst & Young rapporterar löpande till styrelsen och koncernledningen

samt till lokala bolagsledningar. Ernst & Young anlitas endast för konsulttjänster, beslutade och godkända på förhand av styrelsen.

Concordia Bus AB har under 2006 utbildat 25 medarbetare för medverkan i verksamhetsgranskning (internrevision) och har genomfört fyra koncernövergripande interna granskningar samt ett 40-tal bolagsspecifika granskningar. Syftet med verksamhetsgranskningarna är att säkerställa en stabil styrmiljö i företaget, men även 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 i det hänseendet ett kompletterande instrument för att följa upp att verksamheten agerar i enlighet med fattade beslut.

Resultatet från verksamhetsgranskningarna avrapporteras både till styrelsen och till företagsledningen.

Mål med bolagsstyrningen

Concordia Bus AB följer noggrant den internationella utvecklingen för bolagsstyrning bland annat eftersom företaget omfattas av amerikansk lagstiftning och således är föremål för Sarbanes-Oxley Act. Företaget strävar efter att löpande anpassa riktlinjer och instruktioner för ägarstyrning till ledande internationell standard och praxis. Företaget avser även att anpassa sig till den svenska koden för bolagsstyrning.

Värderingar inom företaget

Under 2005 antogs fem grundläggande värderingar för Concordia Bus-koncernen. Under 2006 har samtliga koncernbolag infört dem i verksamheten samt följt upp förankringsarbetet noggrant. Med detta vill Concordia Bus stimulera ansvarskännande och grundlägga en gemensam kultur eftersom Concordia Bus AB med sina dotterbolag är en relativt ny koncern.

Värderingarna tydliggör vad koncernen tillämpar för etik inom alla delar av verksamheten, från internt arbete till relationer med externa parter. De belyser också hur verksamheten ska bedrivas på ett effektivt sätt.

Företagsvärderingarna följs upp årligen genom en medarbetarundersökning, genom interna granskningar av verksamheten samt genom de planlagda medarbetarsamtalen. På så vis kan företagsledningen få en bild av hur förankrade värderingarna är i verksamheten. På sikt ska även avsteg eller överträdelse mot värderingarna rapporteras till närmaste chef. För mer information om värderingarna hänvisas till www.concordiabus.com

Intern kontroll och styrning avseende den finansiella rapporteringen 2006–2007

Denna rapport har upprättats i enlighet med avsnitt 3.7.2 i den svenska koden för bolagsstyrning, vilket innebär att rapporten enbart omfattar intern kontroll och styrning av den finansiella rapporteringen.

Styrelsen behöver inte avge något omdöme om hur väl den interna styrningen har fungerat och rapporten behöver inte heller granskas av bolagets externa revisor. Då Concordia Bus AB har ett låneavtal som specificerar att bolaget omfattas av Securities and Exchange Commissions regelverk och följaktligen av Sarbanes-Oxley Act kommer bolagsledningen att rapportera enligt paragraf 404 för räkenskapsåret 2007/2008.

Tillämpning

Concordia Bus AB ska styra arbetet med att ta fram en pålitlig ekonomisk redovisning för extern publicering på ett effektivt sätt.

En pålitlig ekonomisk redovisning innebär att

- redovisningsprinciperna är ändamålsenliga och i överensstämmelse med International Financial Reporting Standards (IFRS)
- resultatredovisningen är informativ och på lämplig detaljnivå
- redovisningen visar på ett korrekt sätt bakomliggande transaktioner och händelser och med rimlig säkerhet speglar företagets verkliga resultat, ekonomiska ställning och kassaflöde.

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 av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader eller avvikelser från upplysningskrav.

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 riskerna i verksamheten i samband med kartläggning av delprocesser. Expertkompetens från processerna genomför en noggrann värdering av alla risker i respektive process. Arbetsgången är:

1. Identifiera och placera risker för varje processteg:
 - Beskriv förebyggande åtgärder idag
 - Värdera sannolikhet/påverkan/upptäcktssannolikhet
 - Beräkna risktal

2. Vid höga risktal – föreslå förbättringsåtgärd

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 presentera vid koncernens ledningsmöte. Där beslutas sedan prioritering av högt värderade risker och tillsättning av resurser för att hantera riskerna. De risker som fått låga värden och nedprioriterats av ledningen och verksamheten arkiveras på Concordia Bus AB:s risklista för ny prövning, senast vid nästa års riskbedömning.

Under 2005 genomfördes riskbedömning för första gången enligt denna metod. Under 2006 kompletterade företaget riskbedömningen i samband med första ledningsgenomgången. Koncernen kommer att fortsätta arbeta enligt trestegsmodellen för att kartlägga och värdera riskerna eftersom den ger en hög säkerhet om att aktuella risker fångas upp och kan behandlas.

Intern kontroll och styrning

Riskbedömningen ger företaget möjlighet att agera förebyggande. Höga risker prioriteras och leder till åtgärder för att minska eller eliminera dem. Koncernen inför kontroller och styrpunkter för att säkerställa att förebyggande åtgärder följs i samtliga koncernbolag.

Inom Concordia Bus AB finns ett antal kontroller för att godkänna och attestera affärstransaktioner. I det löpande arbetet tillämpas kontrollerna på daglig basis och vid upprättande av bokslut och finansiella rapporter tillämpas väsentliga redovisningsprinciper inom alla koncernbolag. Rutiner är fastlagda för genomgång och analys av de finansiella rapporterna på alla nivåer i koncernen. Detta är en viktig funktion för att säkerställa riktigheten i rapporterna.

Styrningen ges genom beslutade policys och instruktioner. Samtliga policys och instruktioner arbetas fram i koncerngemensamma processteam. Det är också dessa som beslutar över viktiga kontrollpunkter för att säkerställa den finansiella rapporteringen.

Styrmiljö

Företagets styrning bygger på det gemensamma och processorienterade ledningssystemet. Syftet är att säkerställa en företagskultur som kännetecknas av integritet och att inte

kompromissa med etiska värden. Här ingår personalens erfarenheter, kompetens, attityd, 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 koncernpolicys och instruktioner samt en del lokala instruktioner. Processägarna ansvarar för att föreslå förebyggande åtgärder, utveckling och förbättring av processen. Verksamheterna ansvarar för att införa, följa upp arbetet och åtgärda de brister som förekommer.

Kommunikation & Information

Concordia Bus AB säkerställer att kommunikationen av styrpunkter når rätt målgrupp genom en kommunikationsplan. Informationen i styrpunkten visar hur Concordia Bus AB agerar i styrpunkten och hur avvikelser rapporteras samt följs upp. Det är alltid processägaren som ansvarar för att information om gemensamma metoder kommer organisationen tillhanda.

Linjeorganisationen håller löpande möten på funktionsbasis eller områdesbasis. Nya policys och instruktioner föredras alltid vid dessa möten som en aktivitet för att införa dem i verksamheten. Den skrivna kommunikationen sker främst via ett väl fungerande intranät, där nyheter uppdateras direkt, där åtkomst till ledningssystemet och koncernpolicys och instruktioner är möjlig.

Uppföljning

De finansiella riskerna som bedömts som höga, följs främst upp av respektive process. En kontrollfunktion byggs in i riskens styrpunkt som gör att det är verksamheten själva som tillser att hanteringen fungerar som planerat. Förutom det utför Concordia Bus AB regelbundna interna revisioner, så kallade verksamhetsgranskningar, för att säkerställa att styrpunkterna fungerar och är effektiva. Under 2006 har fyra interna revisioner utförts. Resultat av de interna revisionerna förmedlas till styrelsen minst en gång per år. Förändringar i verksamheten som kan påverka den interna styrningen bedöms årligen och rapporteras till styrelsen.

Ägare och styrelse

I samband med den finansiella rekonstruktionen i oktober 2005 omvandlades obligationslånet i Concordia Bus AB till aktier. De tidigare långivarna blev därmed ägare till 97,5 procent av aktierna i Concordia Bus AB. Det innebär att de största ägarna idag består av stora internationella investeringsfonder.

Största ägare

BlueBay Asset Management Ltd

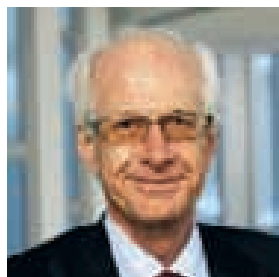
Bear Sterns Inc

Avenue Capital Group

Fidelity Funds

Lone Star Funds

Styrelsen



Jan Sjöqvist
född 1948
Styrelseordförande.
Styrelseordförande i ODEN Anläggningsentreprenad. Styrelsemedlem i Stora Enso, Green Cargo och Lannebo Fonder. Tidigare VD och Koncernchef i NCC. Civilekonom.



Jan Sundling
född 1947
VD i Green Cargo Sverige sedan 2001.
Tidigare VD i ASG och Linjeflyg. Ordförande i Transportindustrieförbundet, styrelsemedlem i SIQ.



Rolf Lydahl
född 1945
Styrelseordförande i Jernhusen, IndeCap och Ramundbergets Alpina, styrelsemedlem i Sardus och SwedCarrier. Tidigare VD i Probo, vice VD i Nordstjernen och ansvarig för Credit Suisses representationskontor i Stockholm. Civilekonom.



Gina Germano
född 1966
Medborgare i USA.
Senior portföljförvaltare i BlueBay Asset Management sedan 2002. Tidigare portföljförvaltare i Lazard Asset Management, analytiker på Morgan Stanley.
Magisterexamen vid Lunds universitet, examen från Boston University och Northwestern University.

Rådgivare till styrelsen

Jörgen Andersson
bl.a. styrelseordförande i Sjöfartsverket.

Ledning

Concordia Bus ledningsgrupp består av koncernchef, ekonomidirektör, VD för Concordia Bus Fleet och respektive dotterbolags verkställande direktör.



Ragnar Norbäck
Född 1955
Koncernchef
Concordia Bus AB
Anställd sedan 2004.
Tidigare varit verksam på Sandvik, Adidas, TNT, Linjebuss, Volvo och American Express.
Civilingenjör



Per Skärgård
Född 1957
Ekonomidirektör
Concordia Bus AB
Anställd sedan 2004.
Tidigare varit verksam på Warner Lambert, Netnet, Danzas-ASG och DHL.
Fil kand Ekonomi



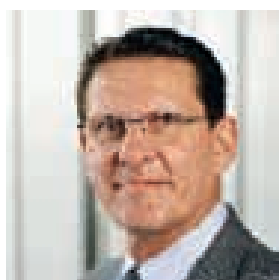
Michael Karlsson
Född 1956
Verkställande direktör
Concordia Bus Fleet AB
Anställd sedan 2006.
Tidigare varit verksam på SEB Finans, NCM Kreditförsäkring, GE Capital Equipment Finance och Key Equipment Finance.
Civilekonom



Jan Bosaeus
Född 1960
Verkställande direktör
Swebus AB
Anställd sedan 2002.
Tidigare varit verksam på SMA Maskin AB, Engson Maskin AB och Kalmar LMV Sverige AB.
Marknadsekonom



Joakim Palmkvist
Född 1964
Verkställande direktör Swebus Express AB
Anställd sedan 2006.
Tidigare varit verksam på On-Off, ElGiganten, Ticket resebyrå, och Synoptik
Marknadsekonom



Tom Ward
Född 1956
Verkställande direktör
Concordia Bus Finland Oy Ab
Anställd sedan 2004.
Tidigare varit verksam på Huolintakeskus Oy, Scansped Oy, MPS Management Consulting och Oy Scan-Auto.
Affärsekonom



Sjur Brenden
Född 1961
Verkställande direktör
Ing. M.O. Schøyens Bilcentraller AS
Anställd sedan 2001.
Tidigare varit verksam på Linjebuss Sverige AB och Sporveisbussene AS.
MBA

Adresser

Concordia Bus AB

Solna Strandväg 78
171 54 SOLNA

Concordia Bus Nordic Holding AB

Solna Strandväg 78
171 54 SOLNA

Concordia Bus Nordic AB

Solna Strandväg 78
171 54 SOLNA

Swebus AB

Solna Strandväg 78
171 54 SOLNA

Ing. M.O. Schøyens Bilcentraler AS

Lysaker Torg 12
Postboks 54
N-1324 LYSAKER

Concordia Bus Finland Oy Ab

Klovinpellontie 5
FIN-02180 ESPOO

Swebus Express AB

Österängsvägen 3
550 05 JÖNKÖPING

Concordia Bus Fleet AB

Solna Strandväg 78
171 54 SOLNA

Definitioner

Trafikhuvudman: Myndighet som har rätt att tilldela trafikuppdrag efter utfört offentligt anbudsförfarande

Trafikuppdrag (kontrakt): Avtal gällande normalt i 5 till 8 år om utförande av offentlig kollektivtrafik till fast anbudspris med angivna indexeringsvillkor

Indexering: Omräkning till ny period av fast intäkt per kilometer eller timme i ett trafikuppdrag med hjälp av sammanvägda index för kostnadsinflation avseende verksamhetens betydande kostnadskategorier

Nettoomsättning: Ersättning från extern kund för utförda trafikuppdrag samt i förekommande fall biljettintäkter från resenärer

Övriga rörelseintäkter: Försäljning huvudsakligen av bränsle och verkstadstjänster till extern kund

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 dividerat med i genomsnitt antal stamaktier

Nettoinvesteringar: Anskaffningsvärde på investeringar i anläggningstillgångar efter avdrag för försäljningsvärde på avyttrade anläggningstillgångar

Soliditet: Eget kapital i procent av balansomslutning

Antal anställda i genomsnitt: Genomsnitt av antal anställda vid utgången av räkenskapsåret

Valutakurser

	Genomsnitt 2007-02-28	Genomsnitt 2006-02-28	Balansdag 2007-02-28	Balansdag 2006-02-28
Euro	9,2164	9,349	9,263	9,463
Nok	1,1444	1,171	1,142	1,179
Dkk	1,2358	1,261	1,243	1,268



Framtidens busstrafik skapas
av engagerade medarbetare
som känner att deras insats
gör skillnad!



CONCORDIA > BUS



Concordia Bus AB
Solna Strandväg 78
S-171 54 Solna (Stockholm)