



**SVENSK  
KOLLEKTIVTRAFIK  
ÅRSREDOVISNING  
2022**



## Det här är Svensk Kollektivtrafik

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag som erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige. Svensk Kollektivtrafik stödjer och företräder medlemmarna nationellt

och internationellt, bidrar till utvecklingen av kollektivtrafiken och arbetar för att öka medlemsnyttan samt kollektivtrafikens samhällsnytta. Vi ger stöd och service åt våra medlemmar. Det gör vi genom att bedriva opinionsbildning och lobbying, bevaka och informera om utvecklingen

inom branschen och politiska förslag och beslut som påverkar kollektivtrafiken samt stödja medlemmarna operativt i branschfrågor.

Vi har också associerade medlemmar som är leverantörer, konsulter, primärkommuner och intresseorganisationer.

## Våra medlemmar

- Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
- Luleå Lokaltrafik AB
- Region Blekinge
- Region Dalarna
- Region Gotland
- Region Gävleborg
- Region Halland
- Region Jämtland Härjedalen
- Region Jönköpings län
- Region Kalmar län
- Region Kronoberg
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten/Länstrafiken Norrbotten AB
- Region Stockholm
- Region Skåne
- Region Sörmland
- Region Uppsala
- Region Värmland
- Region Västerbotten
- Region Västmanland
- Region Örebro län
- Region Östergötland
- Västra Götalandsregionen
- Västtrafik AB
- Mälardalstrafik AB
- Norrtåg AB
- Svealandstrafiken AB
- Tåg i Bergslagen AB
- Öresundståg AB

# VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2022

## VD har ordet

Efter en sista pandemivåg under inledningen av 2022 med nya restriktioner och minskat resande klingade därefter pandemin av, vilket möjliggjorde för Svensk Kollektivtrafiks medlemmar att åter kunna välkomna ombord alla resenärer. Det resulterade relativt snabbt i god återhämtning av både resande och intäkter och marknadsandelen för kollektivtrafiken återgick i slutet av året till värden nästan i nivå med 2019 års siffror.

Dessvärre ökade kostnaderna för drivmedel kraftigt under året och vi höll flera stormöten med våra medlemmar kopplade till detta, bland annat ett möte för att skapa samsyn kring vad som gäller vid avtal med indexering av drivmedelspriser. Europeiska kommissionen godkände Sveriges statsstödsansökan om fortsatt skattebefrielse av rena och höginblandade biodrivmedel i ytterligare fyra år till och med sista december 2026. För Svensk Kollektivtrafiks medlemmar innebär det att de slipper kostnadsökningar på 800 miljoner kr per år.

Året har också inneburit stora utmaningar för järnvägen. Vi har satsat stort på järnvägsfrågor och vårt nytillskott Tomas Ahlberg drev dessa för våra medlemmars räkning. Stort fokus kom att ligga på kapacitetsfördelning, kvalitet och punktlighet men även Trafikverkets problem med tågplanen för 2023. Arbetet med tågplanen skedde parallellt med att de införde ett nytt digitalt planeringssystem, vilket medfört störningar och förseningar i processen. Många möten hölls i olika konstellationer för att säkra att tågen gick och att våra medlemmars trafik inte påverkades för mycket.

En annan storsatsning detta år var Kraftsamling MERIT, ett projekt tillsammans med medlemmarna där vi kan driva de viktigaste gemensamma frågorna kring serviceresor, bl a kring upphandling och standarder, med Jonas Johansson som projektledare.

I år har vi på kontoret även kunna resa runt och träffa våra medlemmar igen, men även varit med digitalt på många stormöten. Jag har själv deltagit i bland annat Kronobergs digitala regiondagar, Östgötatrafikens styrelsemöte och flera möten med Norrlands kollektivtrafikmyndigheter.

*/Johan Wadman, vd*

## 2022 I KORTHET

### Våra mål:

Ökad samhällsnytta  
och ökad medlemsnytta

### Årets fokusområden:

- Post corona
- Minska klimatutsläppen
- Kapacitet och framkomlighet
- Kraftsamling MERIT
- Nätverk och mötesplatser



# MÖTESPLATSER

Svensk Kollektivtrafik arrangerar evenemang, konferenser och mässor, både i egen regi och i samarbete med andra organisationer. Att sprida kunskap och bidra till kompetensutveckling är en stor del av vår verksamhet, därför lägger vi stor vikt på att våra medlemmar får möjlighet att träffas. Vi samarbetar även med andra organisationer i olika sakfrågor och branschgemensamma projekt.

## PERSONTRAFIK

Över 5 000 besökare och nästan 1 000 seminariedeltagare är resultatet från Persontrafik 2022 som äntligen kunde genomföras efter att skjutits upp några år. Förutom ett fullt mässgolv hölls ett åttiotal seminarier, prisutdelning, temavandringar på mässgolvet samt två platsbesök, vid Tomtebodadepån och i Barkarbystaden. I branschens monter Mötesplatsen träffades nya och gamla branschkollegor, leverantörer och föreläsare. Dessutom genomfördes ett välbesökt medlemsmingel där även de associerade medlemmarna var inbjudna för att träffa besökande medlemmar.

## NYSTARTSPROJEKTET

Det nya branschmålet presenterades under en konferens den 20 juni där Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tåg företagen lanserade sin gemensamma programförklaring. Infrastrukturministern talade och runt hundra personer var på plats. Målet är att 2030 ska fyra av tio

motoriserade resor ske med kollektivtrafiken. I programförklaring finns en diger åtgärdslista för både kollektivtrafikbranschen och politikerna med aktiviteter och beslut som krävs för att förbättra kollektivtrafiken och nå klimatmålen. Branschorganisationernas programförklaring, en konkret åtgärdslista med gemensamma åtaganden samt en faktsamling och goda exempel från branschen – allt samlades på en och samma webbsida: [kollektivtrafiken.se](http://kollektivtrafiken.se).

## BRANSCHMÅLET I ALMEDALEN

Programförklaringen för branschens nystart av kollektivtrafiken presenterades under ett seminarium i Almedalen. På scenen fanns ledande företrädare för branschorganisationerna Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tåg företagen. Scenen ämnades också av företrädare för riksdagens ungdomspartier som delade med sig av sina tankar kring dagens och framtida utmaningar för den svenska kollektivtrafiken.





### HANBARO PÅ TRAFIKFORUM

Svensk Kollektivtrafik medverkade på VTI:s Transportforum i Linköping med en presentation av handläggningsbarometern HANBARO, ett komplement till barometern för anropsstyrd trafik. Fram till april 2022 hade mer än 15 000 respondenter besvarat undersökningen och resultaten visade att 84 procent av de tillfrågade var nöjda med handläggningen, från ansökan till beslut av färdtjänst och riksfärdtjänst.

### UPPHANDLINGSSEMINARIUM SERVICERESOR

Ett seminarium hölls i samarrangemang med Svenska Färdtjänstföreningen. Programmet täckte allt från miljökrav på olika fordonstyper i framtiden till lagändringar, autonoma fordon och transparenta kvalitetskrav i upphandlingar.



### JBS, JÄRNVÄGSBRANSCHENS SAMVERKANSFORUM

Järnvägsbranschens samverkansforum, JBS, har bildats av aktörer inom järnvägsbranschen i Sverige för att prioritera och driva på järnvägens förbättringsarbete. Svensk Kollektivtrafik med medlemmar har två representanter i styrelsen och medverkar i en rad arbetsgrupper inom JBS. Två konferenser genomfördes under året, dels för att följa upp resultat dels för att lyfta strategierna framåt.

### SAMVERKANSFORUM TRAFIKINFORMATION

Samverkansforumet startade kopplat till JBS initiativ kring Trafikinformation Tåg (UBTR) men har under året utvidgats till att gälla alla färdmedel. De har haft fyra möten under året, med ämnen som utvärderingsprocessen efter större trafikstörningar, nöjdhetsundersökningen som riktats till trafikledning, satsningar på att förbättra informationen kring ersättningstrafik samt Trafikverkets framtida trafikinformationsstrategi.

### JÄRNVÄGSCOLLEGE - UTBILDNING INOM JÄRNVÄGSBRANSCHEN

I september hölls det första styrgruppsmötet för det nybildade Järnvägscollege, en neutral partssammansatt mötesplats för järnvägsbranschen i utbildningsfrågor. Syftet är att samordna järnvägsutbildningar och ta fram kvalitetskriterier tillsammans med branschen för att öka kvaliteten och attraktiviteten på både utbildningarna och yrkena.

I styrgruppen representeras Svensk Kollektivtrafik av vd Johan Wadman.

### WEBBINARIUM OM KAPACITETSTILLDELNINGEN

Tillsammans med Trafikverket och Transportstyrelsen arrangerades ett webinarium om vad som händer på europeisk nivå vad gäller kapacitetstilldelning på järnvägen.

### WEBBINARIER OM AKTUELL FORSKNING

I samarbete med K2 arrangerades en rad webinarier inom ramen för Kraftsamling MERIT. På webinarierna presenterades aktuell forskning rörande serviceresor, anropsstyrd trafik, mobilitet, integrerad trafik och tillgänglighet.



## PARTNERSAMVERKAN FÖR EN FÖRBÄTTRAD KOLLEKTIVTRAFIK

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik är en samverkansarena för aktörerna inom Kollektivtrafiksverige. Svensk Kollektivtrafik tog över ordföranderollen vid årsskiftet. Dessutom välkomnades Svenska Taxiförbundet tillbaka in i organisationen.

### KOLLEKTIVTRAFIKENS AVTALSKOMMITTÉ

Kolla har som uppgift att utveckla, förvalta och sprida kunskap om de dokument och verktyg som ingår i kollektivtrafikens avtalsprocess. Under året pågick ett intensivt arbete med att uppdatera modellavtalen för buss. Bilagorna för miljökrav vid trafikupp-handling uppdaterades för både buss- trafik och trafik med personbil.

### INDEXRÅDET

Tåg företagen gick med som part i det branschgemensamma Indexrådet. En ny Indexrekommendation togs fram gällande elområden i Sverige. Dessutom togs de fram en rekommendation gällande index för biogas.



## INTERNATIONELLA MÖTESPLATSER

Samarbete kring nordiska frågor Nordic Mobility Group (de nordiska systerorganisationerna) har haft digitala möten under året. Vd Johan Wadman besökte även de norska kollektivtrafikkollegorna, först i Stavanger med studiebesök där Kolumbus och Vy Buss visade upp världens första självkörande buss i trafik. Därefter besöktes också Kollektivtrafikkonferensen i Oslo med temat *Omställning till mobilitet med möjligheter och utmaningar*. Annabelle Huet, som arbetade i Bryssel och UITP för de nordiska organisationerna, gick vidare till andra uppdrag inom EU, och därmed avslutades även nyhetsbrevet UITP Nordic News.

### BUS NORDIC

Bus Nordic är en gemensam uppsättning funktionskrav för bussar; en rekommenderad standard för bussar inom Norden. Den svenska gruppen i Bus Nordic träffades för att gå igenom en diger lista av förslag på förändringar och utveckling. Gruppen består av representanter från flera RKM, busstillverkare, operatörer samt Transportföretagen. Därefter träffades arbetsgrupperna från övriga Norden

för att diskutera och enas kring justeringar av nuvarande dokument.



### UITP

Svensk Kollektivtrafik är medlem i UITP, den internationella kollektivtrafikorganisationen, där mycket av arbetet bedrivs i olika kommittéer. EU-kommittén, där Svensk Kollektivtrafik ingår bedriver en omfattande samordning rörande kollektivtrafikfrågor bland EU-länderna och kommissionen i Bryssel. Tillsammans med ett 30-tal branschaktörer skickades exempelvis ett brev till EU-kommissionär Margrethe Vestager om skatte-reduktionen på biodrivmedel samt ett remissvar angående promemorian

Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel. Även frågan om nytt körkortsdirektiv har hanterats inom kommittén.

Svensk Kollektivtrafik är också representerade i UITPs europeiska gruppering kring digitalisering, som just nu fokuserar mycket på att analysera konsekvenserna av EU-kommissionens arbete med Multimodal Digital Mobility Services (MDMS).

### MULTIMODAL PASSENGER MOBILITY FORUM

EU-kommissionens expertgrupp MPMF Svensk Kollektivtrafik valdes tillsammans med representant från Trafikförvaltningen Region Stockholm in i EU-kommissionens expertgrupp för multimodalt resande, Multimodal Passenger Mobility Forum (MPMF). Gruppens uppdrag är att driva på skiftet mot mer hållbara transportsätt och mer sömlöst sammankopplad digital mobilitetsinfrastruktur inom EU genom att ge input till EU-kommissionen om hur utformningen av kommande regelverk kring MDMS ska komma att se ut.

# KOMMUNIKATION

Vi arbetar kontinuerligt med att stärka och kommunicera medlemsnytta och samhällsnytta och rapporterar löpande om aktuella branschfrågor och pågående projekt genom regelbundna nyhetsbrev, pressinformation, nyheter på webben, rapporter samt genom att arrangera och delta på seminarier.

## NYHETER OCH PRESS

Ett tiotal pressmeddelanden skickades ut, liksom en rad debattartiklar. Ett stort antal pressklipp visar hur kollektivtrafiken fortfarande var en viktig fråga i samhället under året. Under året utkom Svensk Kollektivtrafiks nyhetsbrev och Medlemsnytt, som vänder sig till aktiva och associerade medlemmar. UITP Nordic News, Svensk Kollektivtrafiks nyhetsbrev avslutades.

## WEBBEN

Ett omtag påbörjades av Svensk Kollektivtrafiks webbplats. Tillsammans med webbyrå genomfördes en rad workshops med genomgång av prioriterade målgrupper, önskemål och behov samt utvecklingsmöjligheter. Under hösten påbörjades arbetet med att modernisera, med avsikt att förbättra faktadelarna, tillgängligheten och målgruppsanpassa strukturen.

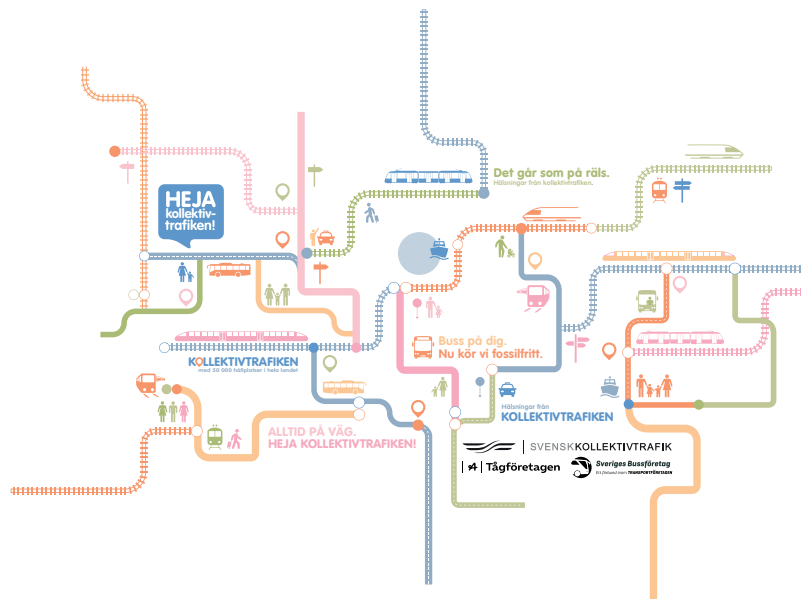
## BRANSCHKOMMUNIKATION

Kommunikatörer från Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretags och Tågföretagens medlemmar höll gemensamma möten med dialog om pågående kommunikationsutmaningar och gemensamma budskap inför nystarten av kollektivtrafik. Flera branschmöten hölls med Trafikverkets olika kommunikationsgrupper i branschen, koppade till JBS och till problemen med tågplanen och det nya planeringssystemet.

## WEBBINARIER

Under året har ett antal branschinterna webinarier genomförts och en stor del av dessa har även publicerats på webben efteråt för att nå ut till fler. Ett antal har genomförts i samarbete med bland andra K2. Det har varit uppskattat hos medlemmar och andra intressenter, ett bra komplement till nätverksträffarna samt en möjlighet till fördjupning och kunskaps-spridning i branschen.

- Kollektivtrafik och mikromobilitet - behov av ett fungerande samspel
- Äldre resenärers krav på utformning av efterfrågestyrd kollektivtrafik
- Hinder i kollektivtrafiken. Användares erfarenheter och upplevelser
- Om reseavdrag och förmånsbeskattning
- Så används, fungerar och utvecklas SUTI (Structured Unified Transportation Information)
- Framtidens kapacitetstilldelning – vad händer inom EU?
- Tillgänglighet med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Universell utformning och autonoma transportsystem för ökad tillgänglighet
- Fria resor i kollektivtrafiken för färdtjänstberättigade
- Hur skriver vi avtalsvillkor för passagerare så att villkoren följer lagen?



## Kollektivtrafiken.se

Branschorganisationernas programförklaring, en konkret åtgärdslista med gemensamma åtaganden samt en faktsamling och goda exempel från branschen – allt samlades på en och samma webbsida: kollektivtrafiken.se som lanserades i samband med konferensen i juni. Där kan branschorganisationerna bocka av från åtgärdslistan kopplat till att nå det nya målet. Rapporter, statistik och åtgärdslista finns på plats, tillsammans med goda exempel på vad medlemmar och trafikföretagen redan gjort och gör för att utveckla kollektivtrafiken.

# NÄTVERK

Svensk Kollektivtrafik driver ett antal olika nätverk för våra medlemmar som regelbundet träffas för erfarenhetsutbyte inom olika områden. Att sprida kunskap och bidra till kompetensutveckling och erfarenhetsutbyte fortsätter att vara en av våra viktigaste uppgifter och är mycket uppskattat.



## BUSSDEPÅER

Nätverket vänder sig till alla som arbetar med frågor kring bussdepåer. Två träffar genomfördes under året. På första träffen var Skånetrafiken värd och det blev studiebesök på depån i Mölledal. Dessutom diskuterades för- och nackdelar med vätgas samt självkörande fordon i bussdepåer. Andra träffen var i Stockholm med studiebesök på depåerna i Tomtebodavägen och Fredriksdal. Stort fokus var på nybyggnationerna samt elektrifiering och hur det går till i Norge.

## KOMMUNIKATION

Nätverket vänder sig till alla som arbetar med kommunikationsfrågor. Kommunikationsnätverket hade flera digitala avstämningar om nuläge och kommunikativa planer framåt. På vårträffen blev nätverket de första

gästerna i det nya Spårvägmuseet i Stockholm och fick där ta del av kampanjer och projekt, såsom lanseringskommunikation från Region Värmland, PR-arbete i Örebro och branschens nystartsprojekt. Höstträffen hölls i Göteborg med rekordmånga deltagare, där bl a Västtrafik delade med sig av allt från organisation och varumärke till kommunikationsprojekt. Dag två blev det en fördjupning kring olika sätt att få nya resenärer.

## BILJETTKONTROLL

Nätverket är till för alla som arbetar med biljettkontrollverksamhet och regelverk, för administrativ och operativ personal samt specialister. Nätverket träffades i Göteborg, och gjorde bland annat studiebesök hos sina kollegor ombord på bussar, tåg och spårvagnar. Hur digitaliseringen kommer att

förenkla var ett genomgående tema. Konsumentverket gästade och berättade om tillsynsärenden med koppling mot information och biljettkontroll.

## TRAFIKUTVECKLING

Ett nätverk för alla som arbetar med trafikutveckling och trafikplanering. På vårens träff redovisade Skånetrafikens organisationsförändringar inom bussidan, Region Västmanland berättade om Flextrafik i Västerås som ersätter flexlinjerna samt att stadbuslinjenätet kompletterats, det blev en genomgång av projektet Kraftsamling MERIT och dragning från K2 om samverkan i branschen. Det var även fokus på projektet Barkarbystaden inklusive resa med de anropstyrda självkörande bussarna.



## MILJÖ

Miljönätverket finns för alla som arbetar med miljöfrågor hos medlemmarna. Avgasmätningar väckte mycket intresse på vårens träff, liksom vätgasprojekt i Gävleborg. Dessutom behandlades nya miljökravsbilagor och givetvis också senaste inom beskattning och regelverk för bränslen.

På höstträffen blev det studiebesök på eldriven pendelbåt där tekniska aspekter, trafikering, drift och kapacitetsfrågor noga behandlades. Dessutom stod EU-frågor, miljöinnovation i upphandling, Clean Vehicles Directive och Sveriges drivmedelsmarknad och drivmedelsberedskap på agendan.

## CHEFSNÄTVERKET

Tillsammans med SKR genomförs regelbundet möten för vd:ar och förvaltningschefer. På höstmötet var 15 regioner representerade tillsammans med tre tågsamverkansbolag. Utöver presentation av respektive organisationer diskuterades bland annat utmaningarna för kollektivtrafiken, både Post corona och kostnadsutvecklingen, civilt försvar och beredskap, tågfrågor samt avtal och index.

## JÄRNVÄG

Svensk Kollektivtrafik har ett nätverk för järnvägsfrågor där aktuella frågor och erfarenheter stäms av. Under året har digitala avstämningar ägt rum men även ett höstmöte, på agendan fanns bland annat kapacitetstilldelningsprocessen, punktlighet och ERTMS.

## TILLGÄNGLIGHET

Nätverket vänder sig till alla som arbetar med tillgänglighetsfrågor i den allmänna kollektivtrafiken. På vårmötets agenda stod samverkansfrågor, forskningsprojekt om neuropsykiatriska funktionsnedsättningar, finansiering av tillgänglighetsåtgärder, Bus Nordic och Trafikanalys årliga uppföljning. Höstmötet bjöd på frågor som tillgänglighet i det nya spårvägssystemet inkl. studiebesök, tillgängliga ljudmiljöer på stationer, Bus Nordic och myndighets-samverkan.

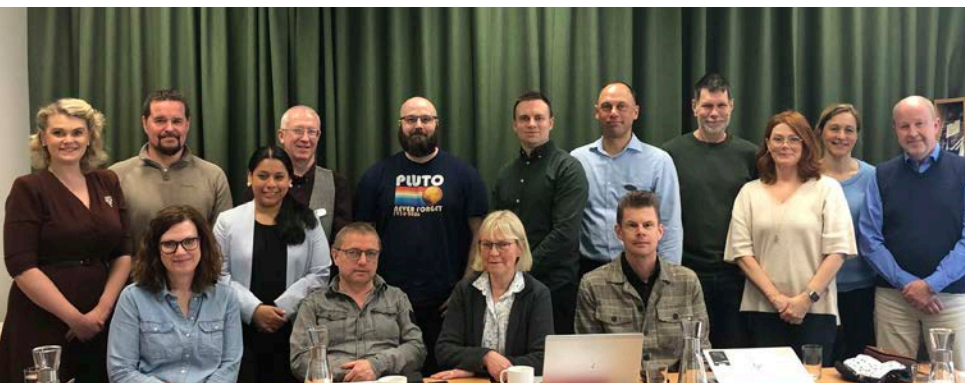
## FÖRSÄLJNING

Försäljning är nätverket för alla som arbetar med försäljningsstrategier och erbjudanden till företag och organisationer. Första mötet var en digital avstämning där Västtrafik berättade

om möjligheten för tredjepartsaktörer att sälja biljetter. På höstträffen presenterade Ruter# i Oslo nya grepp för att möta kundernas behov av mobilitetslösningar. Hallandstrafiken presenterade nytänkande kampanjer och dessutom diskuterades försäljningsombudens roll även gällande kundsupport och ambassadörskap.

## TRYGGHET

Trygghetsnätverket är ett nätverk för alla som arbetar med frågor kring trygghet och säkerhet. På vårens möte tog de upp frågor som: vad kostar otrygghet egentligen, hur får man stationssamverkan att funka, hur kan man jobba med suicidprevention i spårmiljö och hur kan man förbättra säkerheten i offentliga miljöer intressanta? På höstmötet stod kostnader för otrygghet, forskningsprojekt om trygga stationer, erfarenhetsutbyte kring hantering av händelser samt dragning och studiebesök kring trygghet i det nya BRT-systemet i Örebro.





### UPNÄT

UPNÄT är nätverket som behandlar olika aspekter kring trafikupphandlingar. Årets första möte berörde indexering kopplat till drivmedel, information om KOLLA, forskningsprojekt på K2. Därefter påbörjades ett arbete att nystarta och utvidga nätverket till att omfatta hela trafikaffärsavtalsprocessen, från framtagande affärsutveckling, upphandlingsunderlag och upphandling, till avtalsuppföljning och avtalsslut. På höstmötet planerades det nya upplägget och dessutom diskuterades frågor kopplade till tågupphandlingar samt Skånetrafikens avtalsförvaltningsprocess.

### MERIT

MERIT är vårt största nätverk, med erfarenhetsutbyte inom serviceresor. Under vårmötet utbyttes erfarenheter och kunskaper om nya miljö- och fordonskrav samt FNs globala miljömål. Under temat förare presenterades exempel på bemötandebildning och nöjdhetsundersökning. Arbetsgrupper redovisade sitt arbete och det hela avslutades med fokus på Kraftsamling MERIT och arbetsgrupperna. På hösten träffades nätverket i Gävle där X-trafik berättade om aktuella aktiviteter. På agendan stod även närtrafik i Region Kalmar, avvikelsehantering i Gävleborg, arbetsför-

medlingens arbete med förarbristen, samt en åkare från Gävles Stads Taxi, som gav sin syn på förarbristen. Region Uppsala berättade om krishanteringsarbete, Färdtjänst Stockholm om sin upphandling och Region Jönköping om samarbetet med det regionala smittskyddet. Dagarna avslutades med fokus på sjukresor. Nätverket hade även löpande digitala avstämningar rörande covid-19 och kring ökade drivmedelspriser samt förarbrist och dess påverkan på beställare och leverantörer av serviceresor.

### KRAFTSAMLING MERIT

Under rubriken Kraftsamling MERIT påbörjades ett projekt tillsammans med medlemmarna för att driva de viktigaste gemensamma frågorna kring serviceresor, bl a kring upphandling och standarder. Ansvarig för projektet var Jonas Johansson, som påbörjade projektet med en inventering där han besökte medlemmar inom MERIT-nätverket och lyssnade och diskuterade kring deras systembehov och utvecklingsplaner. Därefter samordnade han ett antal arbetsgrupper som träffats under året; samordning, system, hållbarhet samordning trafik & fordon och upphandling, samt arrangerade webinarier. En referensgrupp startades, som fungerar som rådgivande och består av representanter från MERIT-nätverket.

← Utgång Way out  
Vasagatan  
← Centralstation  
Railway station  
← Cityterminalen  
Bus terminal

← Flygförbindelse  
Airport link

13 Norsborg  
14 Fruängen  
17 18 19 Hässelby strand  
10 Hjulsta · Kungsträdgården  
11 Akalla · Kungsträdgården

→ Utgång Way out  
Sergels torg  
→ Spårväg City  
Tram  
→ Pendeltåg  
Commuter rail

14 Hörby centrum  
14 Hörby



# GEMENSAMMA SYSTEM, VERKTYG OCH KONCEPT

Genom våra uppföljningssystem följer vi löpande utvecklingen av kollektivtrafiken och stödjer våra medlemmar i deras verksamhetsutveckling både lokalt och regionalt genom att ta fram underlag för operativa beslut om kollektivtrafik mot ökad kundnöjdhet, effektivitet och hållbarhet. Vi har också verktyg och gemensamma koncept som hela landet kan ta del av.



## KOLLEKTIVTRAFIKBAROMETERN

Kollektivtrafikbarometern är Svensk Kollektivtrafiks resvane-, kvalitets- och attitydundersökning. Årsrapporten visade att resenärsnöjdheten ökar för tredje året i rad, att pandemin har ändrat resvanorna hos sällanresenärerna och att värmelänningarna är nöjdast i landet. Rapporten visade även att pandemin har påverkat nöjdheten. Den är generellt mycket hög hos resenärerna - över tre av fyra kunder är som helhet nöjda med sin senaste resa - men har minskat till en något lägre nivå jämfört med de senaste åren.

Under året presenterades även en temarapport kring Trygghet. Sex av tio känner sig trygga med att resa i kollektivtrafiken och de som känner sig tryggast är äldre kvinnor och folk i mindre städer. Otryggaste resenärerna är de som faktiskt inte reser med kollektivtrafik utan istället väljer bilen, visar rapporten.

Ett åttiotal deltagare deltog i ett webinarium som visade undersökningsresultat om trygghet i kollektivtrafiken. Förutom resultaten så fick deltagarna även insikter från Polisens och Trafikförvaltningen Region Stockholms undersökningar. En användarträff hölls i oktober, med diskussion om utveckling i portalen och enkäten samt planer för kommande årsrapport. KLT berättade även om sin satsning på tilläggsfrågor riktade till bilister. Under hösten anslöt sig Västtrafik och ett antal kommuner i regionen till resvaneblocket RESKOLL.



### FÖRARCERTIFIERING BUSS

Förarcertifiering Buss är det branschgemensamma utbildningskonceptet för bussförare. Konceptet sätter service och bemötande i fokus och visar att föraren har en central roll som en god företrädare för varumärket. På höstens användarträff genomfördes en workshop kring frågorna som ställs i den nationella delen i provet. Syftet var att ta fram nya frågor och göra förbättringar i de befintliga. Två arbetsgrupper bildades för att fortsätta arbetet med målsättningen att ha en revidering klar i början av 2023.

### FÖRARCERTIFIERING SERVICERESOR

Förarcertifiering Serviceresor är ett branschgemensamt utbildningskoncept för förare som kör serviceresor. Arbetet med att ta fram nytt material och uppdatera befintligt material fortsatte under året i nära dialog med medlemmarna och en arbetsgrupp. En helt ny förarhandbok lanserades och arbete påbörjades med att se över provfrågorna och e-learningen. Det blev också en workshop kring olika tips och råd om hur man bemöter kunder i olika situationer – ett helt nytt inlägg i utbildningsmaterialet.

### ANBARO

ANBARO är en branschgemensam undersökning för mätning av resenärens upplevda kvalitet och nöjdhet för färdtjänst och sjukresor. I undersökningen ingår även HANBARO, som mäter upplevd kvalitet på handlägningsförfarandet för färdtjänst och riksfärdtjänst. Dessutom mäts även flex- och skolskjutsresor i separata undersökningar. Årsrapporten för ANBARO visade att allt fler resenärer inom färdtjänst och sjukresor använder digitala tjänster vid bokning av resa. Nöjdheten och punktligheten ligger fortsatt på hög nivå. På årets användarträff var det genomgång av behov av utveckling av undersökningen och analysportalen, diskussioner om kommande teman för årsrapporter. Dessutom fick Färdtjänsten i Region Stockholm berätta om sina tilläggsfrågor om trygghet.

### FRIDA

FRIDA är miljö- och fordonsdatabasen för att lagra, sammanställa, visa och följa upp fordonsinformation så att medlemmarna enkelt kan följa upp fordon, drivmedelsförbrukning, miljöpåverkan, tillgänglighet och säkerhet. Årets första användarföreningsträff genomfördes digitalt med frågor kring ökad användbarhet samt en inblick i hur Nordic Port arbetar med utveckling och kvalitetssäkring. På andra träffen firades 20-årskalet av FRIDA i Varberg samt information och diskussion om utvecklingsarbeten och erfarenhetsutbyten.



### SKOLSKJUTSEN.SE

Varje år åker 400 000 barn i Sverige skolskjuts. För att färden till och från skolan ska bli trygg och säker är det viktigt att informera barnen om vad de ska tänka på gällande säkerhet. På skolskjutsen.se kan man fritt ladda ner material såsom animerade filmer, färdig lektion och lärarhandledning. Materialet har tagits fram i ett samarbete mellan Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Svenska Taxiförbundet och Trygg Hansa.

### STUDENTRESEKONCEPTET

Svensk Kollektivtrafik har tagit fram ett koncept med gemensamma grundregler och symbol för studentrabatt i kollektivtrafiken. Konceptet handlar om att skapa gemensamma grundregler kring vem som ska betraktas som en student, inte nivån för rabatter eller biljettyper. Under året tecknades nya avtal med tre studentlegitimationsutgivare. Dessutom utökades studentkonceptet med Region Värmland och LLT in i vår samverkan.



# LOBBYING OCH OPINIONSBILDNING

Svensk Kollektivtrafik tar fram rapporter och andra faktaunderlag som stöd för opinionsbildning, skriver debattartiklar, pressmeddelanden och remissvar på statliga utredningar samt kommunicerar rapporterna medialt. Dessutom deltar vi vid hearings och utfrågningar, medverkar som experter i utredningar och samarbetar med andra organisationer, akademi och näringsliv i aktuella sakfrågor och kollektivtrafikens samhällsnytta.



## UPPVAKTNINGAR OCH MYNDIGHETSMÖTEN

### BRANSMÖTE MED TRAFIKUTSKOTTET

Branschens egna politiska förslag för att utveckla kollektivtrafiken var i fokus på möte med Riksdagens trafikutskott i april. Svensk Kollektivtrafik, Tågföretagen och Sveriges Bussföretag berättade om läget under pandemin, hur kollektivtrafiken återhämtar sig samt presenterade branschens gemensamma satsning för en nystart av kollektivtrafiken med mål, visioner och konkreta förslag. Därefter var det frågestund med allt från hur marknadsandelen kan ökas, HVO och bränslepriser till biljettpreiser, bussförarbristen, reseavdraget och behov av bidrag för ERTMS.

### BRANSCHE TRÄFFADE NYA TRAFIKUTSKOTTET

Lägesrapport, branschutmaningar och kollektivtrafikens programförklaring stod på agendan när Svensk Kollektivtrafik,

Sveriges Bussföretag och Tågföretagen träffade Riksdagens trafikutskott i december. De berättade för nya och gamla ledamöter om hur branschen ser ut, informerade även om att intäktsläget stabiliserats men att kostnaderna ökat rejält pga bränslepriser, elpriser och konjunktur. Branschens programförklaring presenterades, med målet att 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor ske med kollektivtrafiken och Trafikutskottet fick en lång lista på åtgärder och beslut som måste tas för att målet ska kunna nås.

### UTFRÅGNING TRANSPORTSEKTORNENS KLIMATMÅL

Trafikutskottet anordnade en öppen utfrågning om transportsektorns klimatmål. Syftet var att samla information från myndigheter och bransch om vad som krävs för att minska transporterens klimatpåverkan. Svensk Kollektivtrafik deltog och berättade om branschens nya klimatmål och hur vi når dit samt behovet av att öka kollektivtrafikens marknadsandel för att bidra till att uppnå klimatmålet för hela transportsektorn.



#### JÄRNVÄGSPOLITISKA STRATEGIGRUPPEN

Svensk Kollektivtrafik har en järnvägspolitisk strategigrupp med syfte att samverka för att kunna skapa styrka i de politiska samtalen och påverkansarbetet kring järnvägsfrågor. Under årets första mötet behandlades Trafikverkets plan för transportinfrastrukturen. De tog även upp Trafikverkets nya ERTMS-plan samt en del nya lagar och förslag som berör järnvägssektorn. Andra mötet hade fokus på punktlighet och kompetensförsörjning, och det tredje mötet hade upphandling och framtidens fordonsförsörjning som teman.

#### MÖTE MED MINISTERN OM TÅGFÖRENINGARNA

Svensk Kollektivtrafik träffade infrastrukturminister Tomas Eneroth tillsammans med andra representanter från utvalda myndigheter och tåg företag. Anledningen till mötet var störningarna i tågtrafiken, med fortsatt hög nivå på infrastruktur fel och driftledningsbrister. Ministern såg också allvarligt på Trafikverkets problem med införandet av ett nytt planeringsverktyg. Svensk Kollektivtrafik framförde vikten av att RKM-trafiken, som faktiskt står för 90% av alla tågresor i Sverige, ges acceptabla planeringsförutsättningar vid tågplaneskiften. Det krävs en framförhållning på minst 3 månader för att hinna samplanera med övrig kollektivtrafik och det finns åtgärder att vidta för att förbättra läget.

#### UPPVAKTNINGAR OM RESEAVDRAGET

Svensk Kollektivtrafik genomförde flera möten med riksdagsledamöter för att reseavdraget skulle ersättas av en färdmedelsneutral och avståndsbaserad skattereduktion för arbetsresor som skulle öka kollektivtrafikandelen, minska utsläppen av växthusgaser och minska fusk och felen.

#### RESENÄRSÄTT MED KONSUMENTVERKET

Tillsammans med Konsumentverket arrangerades ett webinarium om hur resevillkor kan utformas så att de inte är i strid med resenärsrätt. De gick igenom de fall där de sett svårigheter i samband med tillsyn kring avtalsvillkor kopplade till passagerarrättigheter och gav goda råd om utformning.

#### PRESENTATION AV NYSTARTSPROJEKTET

Det nya branschmålet presenterades under en konferens den 20 juni där Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tåg företagen lanserade sin gemensamma programförklaring. Infrastrukturministern talade och runt hundra personer var på plats.

# DEBATTARTIKLAR



## AVSKAFFA RESEAVDRAGET SOM GYNNAR BILPENDLING FÖRE KOLLEKTIVTRAFIK

Vår uppmaning till riksdagspartierna och regeringen är tydlig: Ersätt reseavdraget med en färdmedelsneutral skattereduktion för arbetsresor. Det skrev Svensk Kollektivtrafik tillsammans med bland annat 2030-sekretariatet i en debattartikel i Dagens Samhälle.

## RÖSTA JA TILL DET NYA RESEAVDRAGET!

Samtliga partier bör rösta ja till rättvisereformen som kommer minska klimatutsläppen, öka kollektivtrafikresandet, öka jämställdheten, minska fuskets och felen och stärka möjligheterna att bo, leva och arbeta på landsbygden. Den starka uppmaningen kom från företrädare för Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen i en debattartikel i Aktuell Hållbarhet.

## LANDSBYGDSKOMMUNERNA DRABBAS VÄRST OM RESEAVDRAGET BEHÅLLS

Minskade skatteintäkter för kommuner och regioner är bara ett av sju skäl att inte riva upp beslutet om skattelättnad för arbetsresor, framgick i en debattartikel i Dagens Samhälle. Det blir sämre för statskassan, kommunerna, låginkomsttagarna, jämställdheten, miljön och klimatet och inte minst drabbas landsbygdskommunerna.

## SVENIGE BEHÖVER EN NATIONELL AGENDA FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

För att transportsektorns klimatmål ska uppnås till 2030 krävs en nationell kollektivtrafikpolitik med strukturella reformer. Det är dags för en nationell agenda för kollektivtrafiken i Sverige, skriver presidiet för Svensk Kollektivtrafik i en debattartikel i Svenska Dagbladet och sträcker ut en hand till riksdag och regering för en dialog om vad den behöver innehålla.

## LOKALA DEBATTARTIKLAR OM RESEAVDRAGET

En antal debattartiklar om reseavdraget publicerades i lokaltidningar runt om i Sverige, med Svensk Kollektivtrafik som avsändare och med uppmaning till riksdagspartierna att genomföra reformeringen av reseavdraget så det blir avståndsbaserat. I artiklarna fanns lokala exempel på hur förslaget skulle gynna pendlare och kollektivtrafik i just deras del av landet och hur reformen kan minska fuskets.

## UTTALANDE: SKATTEBEFRIElsen AV BIODRIVMEDEL MÅSTE SÄKRAS LÅNGSIKTIGT

95 procent av kollektivtrafiken med buss körs på förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafi ken drivs helt med el och regional- och pendeltågtrafiken drivs så gott som helt med el. Nu gäller det att regeringen och EU-kommissionen säkrar skattebefrielsen av biodrivmedel långsiktigt, skrev Svensk Kollektivtrafik i ett publicerat uttalande.

## ÄNDRA REGLERNA FÖR B-KÖRKORT

Om specialfordon för rullstol ska framföras med klimatsmart eldrift kommer fordonet totalvikt att överstiga 3,5 ton på grund av batteriernas vikt, vilket påverkar körkortensreglerna. Nu behöver den svenska regeringen ändra detta på samma sätt som andra medlemsstater redan har gjort. Det skrev Svensk Kollektivtrafik tillsammans Svenska Taxi-förbundet, Trafikförvaltningen Region Stockholm och DHR Stockholmsavdelningen i Aktuell Hållbarhet.

## RAPPORT: KOMPLETTERANDE FINANSIERING AV KOLLEKTIVTRAFIK

7 miljarder kronor. Så mycket skulle det franska systemet med regionala arbetsgivaravgifter för finansiering av kollektivtrafik inbringa till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om det infördes i Sverige, visade en rapport om kompletterande finansiering av kollektivtrafik som WSP tog fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik.



# REMISSVAR OCH YTTRANDE

Ett stort antal remisser besvarades under året. Under den första perioden besvarades flera remisser rörande pandemin och restriktionerna i kollektivtrafiken. Ett stort ämne under året var även skattelättnaden för biodrivmedel och andra frågor kring miljö och grön mobilitet. Beslutet kring reseavdraget togs upp vid flera tillfällen, inte minst med kraftig kritik när den beslutade ändringen återtog i samband med regeringsskiftet. Många remisser behandlade järnvägsfrågor, både på EU-nivå med den nya tågpassagerarförordningen och med den nationella järnvägsplanen där det framfördes stark kritik rörande Trafikverkets förslag på besparingar i den nationella planen som kan leda till sämre underhåll, hastighetsnedsättningar och minskad tillgänglighet.

## REMISSER 2022

- Promemorian Skattelättnad för arbetsresor - ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk, Finansdepartementet
- En skyldighet att beakta vissa samhällsintressen vid offentlig upphandling, Finansdepartementet
- Förslagen till regeringen i Miljömålsrådets årsrapport 2021, Miljödepartementet
- Promemorian Upphävande av covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen, Socialdepartementet
- EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet, Infrastrukturdepartementet
- Promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten, Infrastrukturdepartementet
- Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, Trafikverket
- Föreskrifter om tillstånd att bedriva försök med automatiserade fordon, Transportstyrelsen
- Utredning om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B, Transportstyrelsen
- Promemorian Särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet till följd av kriget i Ukraina, Infrastrukturdepartementet
- Promemorian Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel, Finansdepartementet
- Promemorian Parkering av elsparkcyklar, Infrastrukturdepartementet
- Inspel från RKM-kollektivet genom Samtrafiken rörande regeringsuppdraget att föreslå utformning av stöd till samordnade biljettsystem, Trafikverket
- Konsekvensutredning till redan beslutade och numera upphävda föreskrifter och allmänna råd, Folkhälsomyndigheten
- Promemorian En effektivare upphandlingstillsyn, Finansdepartementet
- T23 avvikelsemedelande rörande Avsnitt 4.5 Tilldelningsprocess, Trafikverket
- Förslag till ändring av föreskrifter om avgifter, Transportstyrelsen
- Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor, Finansdepartementet
- Samråd avvikelsemedelande 7, JNB 2023, Trafikverket
- Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck, Miljödepartementet
- Översyn av förordningen om redovisning av studier mm, Universitetskanslersämbetet
- Klimaträttsutredningens slutbetänkande Rätt för klimatet, Miljödepartementet
- Rapporten Inriktning kvalitetsavgifter, Trafikverket
- EU:s nya tågpassagerarförordning, Justitiedepartementet
- Arlanda flygplats – en plan för framtiden, Infrastrukturdepartementet
- Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil
- Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion, Finansdepartementet
- Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter, Infrastrukturdepartementet
- Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige, VTI
- Underlag om lokal och regional klimatomställning inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen, Länsstyrelsen i Uppsala län
- Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Rapport Trafikanalys
- Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen, Finansdepartementet
- Bättre konsekvensutredningar, Finansdepartementet
- Transportstyrelsens slutrapport Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar, Infrastrukturdepartementet
- Folkhälsomyndighetens konsekvensutredning – beslutade och numera upphävda föreskrifter och allmänna råd.

# ORGANISATION

Svensk Kollektivtrafiks högsta beslutande organ är årsstämman, som utser föreningens styrelse och lekmannarevisorer. Styrelsen och lekmannarevisorerna nomineras av en valberedning. Styrelsen utser en verkställande direktör som leder föreningens arbete, vilket utförs av servicebolaget Svensk Kollektivtrafik Service AB.

## Svensk Kollektivtrafiks medlemmar

Svensk Kollektivtrafik har två medlemskategorier; aktiva och associerade medlemmar. Svensk Kollektivtrafik stödjer sina medlemmar i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. Det gäller oavsett om verksamheten bedrivs i bolagsform eller integrerad i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM. Våra aktiva medlemmar erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige. Svensk Kollektivtrafik har också associerade medlemmar vilka är intresseorganisationer, leverantörer, primärkommuner och konsulter till branschen.

## Finansiering

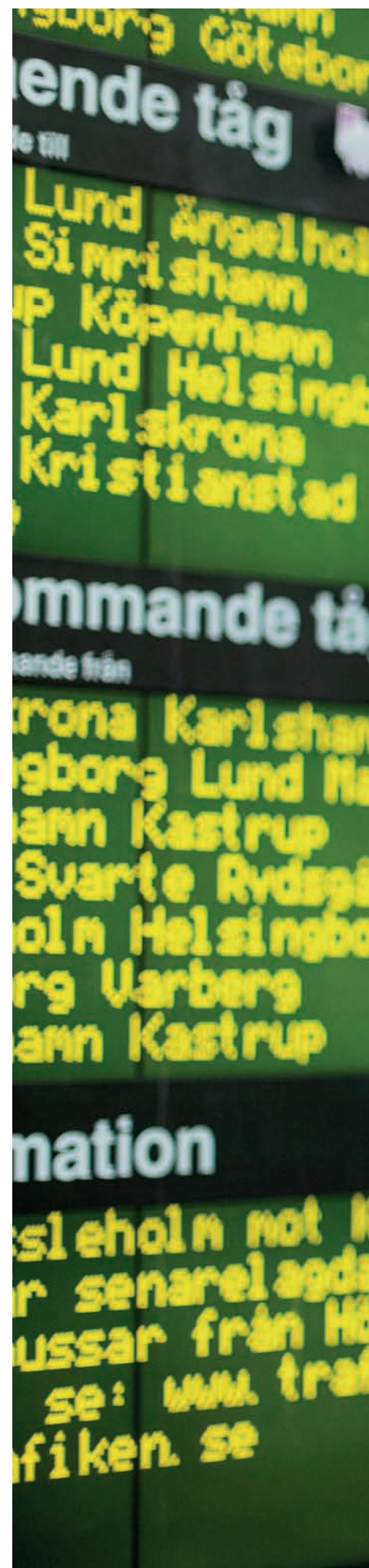
Svensk Kollektivtrafiks verksamhet finansieras på flera sätt:

- Genom medlems- och serviceavgifter. Medlemsavgiften är 150 tkr per år och serviceavgiften för aktiva medlemmar är baserad på antalet invånare i länet. Avgiften för en associerad medlem är 10 procent av basprisbeloppet.
- Genom intäkter i form av deltagaravgifter för konferenser.
- Genom samordning av gemensamma verktyg och systemstöd.
- Genom extern medfinansiering av särskilda projekt.

## Personal

Kontoret har under året haft följande anställda:

- Tomas Ahlberg
- Mattias Andersson
- Ann Dahlin
- Jonas Johansson
- Annarella Löfblad
- Jens Tängefjord
- Lars Sandberg
- Anita Stenhardt
- Johan Wadman
- Agneta Weissglas



## STYRELSE

- Kristoffer Tamsons (M), Region Stockholm, ordförande
- Ulrika Frick (MP), Västra Götalandsregionen, 1:e vice ordförande
- Tommy Levinsson (S), Region Västmanland, 2:e vice ordförande

### Ordinarie

- Mona Modin (S)  
Region Jämtland Härjedalen
- Alex Bergström (S)  
Västra Götalandsregionen
- Sverker Åslund (V)  
Region Uppsala
- Fredrik Ahlstedt (M)  
Mälardalstrafik
- Carina Zachau (M)  
Region Skåne
- Thomas Andersson (C)  
Region Jämtland Härjedalen
- Eva Johnsson (KD)  
Region Kronoberg
- Johan Wifralius (SD)  
Region Skåne

### Ersättare

- Monica Johansson (S)  
Mälardalstrafik
- Margareta Rönngren (S)  
Länstrafiken i Västerbotten
- Jens Sjöström, (S)  
Region Stockholm
- Ulrika Thulin (S)  
Region Skåne
- Marcus Eskdahl (S)  
Region Jönköping
- Andreas Löwenhök (M)  
Länstrafiken i Västerbotten
- Peter Hermansson (M)  
Västtrafik
- Carina Bengtsson (C)  
Region Kronoberg
- Sara Svanström (L)  
Region Stockholm
- Karl Henriksson (KD)  
Region Stockholm
- Roland Johansson (SD)  
Region Stockholm

### Lekmannarevisorer

#### Ordinarie

- Peter Vretlund (S)  
Region Kalmar

#### Suppleant:

- Anders Andersson (KD)  
Region Kalmar
- Anneli Bengtsson (S)  
Region Sörmland





Aug  
08:00  
08:15  
08:30  
08:45  
09:00

idea  
n att  
raft  
e och  
el

20% på  
boende

# EKONOMISK REDOVISNING

## Svensk Kollektivtrafik, föreningen Org nr 802002-1500

Styrelsen avger följande årsredovisning  
för räkenskapsåret 2022.

<i>INNEHÅLL</i>	<i>SIDA</i>
Förvaltningsberättelse.....	22
Resultaträkning.....	23
Balansräkning.....	24
Noter.....	25
Revisionsberättelse.....	27

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i SEK.

## Förvaltningsberättelse

### RESULTAT OCH STÄLLNING

Resultatet för 2022 innebär en förlust om 558 682,68 kr. Resultatet förs över i ny räkning.

### FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)

	2022	2021	2020	2019	2018
<b>Allmänna förutsättningar</b>					
Antal medlemmar	22	22	22	23	23
Medelantalet anställda	9	8	7	6	5
	2022	2022	2020	2019	2018
<b>Resultat (tkr)</b>					
Verksamhetens intäkter	13 121	11 691	10 619	10 125	10 410
Verksamhetens kostnader	-13 671	-11 504	-10 638	-10 699	-10 678
Verksamhetens resultat	-550	187	-19	-574	-268
Resultat finansiella investeringar	5	-2	-4	494	2 000
<b>Årets resultat</b>	<b>-559</b>	<b>174</b>	<b>-23</b>	<b>-82</b>	<b>1 722</b>
	2022	2021	2020	2019	2018
<b>Ekonomisk ställning</b>					
Eget kapital (tkr)	1 273	1 831	1 657	1 680	1 762
Soliditet (%)	16,83	22,6	21,1	23,9	24,9

### DEFINITIONER

**Eget kapital:** Företagets nettotillgångar, dvs skillnaden mellan tillgångar och skulder.

**Soliditet (%):** Uppgiften beräknas som utgående eget kapital dividerat med balansslutningen (totala tillgångar i balansräkningen).

### FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Balanserat kapital	Summa kapital
Belopp vid årets ingång	1 831 348	1 831 348
Disposition av föregående års resultat	-	-
Årets resultat	-558 683	-558 683
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>1 272 665</b>	<b>1 272 665</b>

Föreningens resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning med noter.

## Resultaträkning

	Not	2022	2021
<b>VERKSAMHETENS INTÄKTER</b>			
Medlemsavgifter		3 504 970	3 572 470
Kursintäkter		0	0
Övriga verksamhetsintäkter		9 616 180	8 118 756
<b>Summa verksamhetens intäkter</b>		<b>13 121 150</b>	<b>11 691 226</b>
<b>VERKSAMHETENS KOSTNADER</b>			
Övriga externa kostnader		-1 230 626	-679 158
Övriga verksamhetskostnader		-701	
Personalkostnader	2	-12 438 875	-10 824 874
<b>Summa verksamhetens kostnader</b>		<b>-13 671 202</b>	<b>-11 504 032</b>
<b>Verksamhetsresultat</b>		<b>-550 052</b>	<b>187 194</b>
<b>RESULTAT FRÅN FINANSIELLA POSTER</b>			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		11 189	0
Räntekostnader och liknande resultatposter		-6 012	-2 423
<b>Summa resultat från finansiella poster</b>		<b>5 177</b>	<b>-2 423</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>-544 875</b>	<b>184 771</b>
<b>Resultat före skatt</b>		<b>-544 875</b>	<b>184 771</b>
Skatt		-13 807	-10 800
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>-558 683</b>	<b>173 971</b>

## Balansräkning

	Not	2022-12-31	2022-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Andelar i koncernföretag	3	1 000 000	1 000 000
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>1 000 000</b>	<b>1 000 000</b>
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		3 200 000	2 965 650
Fordringar hos koncernföretag		0	429 408
Övriga kortfristiga fordringar		5 792	366 163
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		43 239	127 815
		3 249 031	3 889 036
Kassa och bank		3 312 175	3 220 363
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>6 561 206</b>	<b>7 109 399</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>7 561 206</b>	<b>8 109 399</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
EGET KAPITAL			
Balanserat kapital		1 831 348	1 657 377
Årets resultat		-558 683	173 971
<b>Summa eget kapital</b>		<b>1 272 665</b>	<b>1 831 348</b>
LÅNGFRISTIGA SKULDER			
Skulder till koncernföretag		0	0
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		126 708	194 654
Skulder till koncernföretag		236 207	0
Skatteskulder		13 807	0
Övriga kortfristiga skulder		1 102 185	932 799
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		4 809 634	5 150 598
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>6 288 541</b>	<b>6 278 051</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>7 561 206</b>	<b>8 109 399</b>



## Noter

### • Not 1. REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER

#### Allmänna upplysningar

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med föregående år.

#### Intäktsredovisning

Endast det inflöde av ekonomiska fördelar som föreningen erhållit eller kommer att erhålla för egen räkning redovisas som intäkt. Intäkter värderas, om inget särskilt anges nedan, till verkliga värdet av det som erhållits eller kommer att erhållas. Nedan beskrivs, för respektive intäktspost, när intäktsredovisning sker.

**Medlemsavgifter** omfattar inbetalningar för medlemskap i den ideella föreningen. Medlemsavgifter redovisas vid inbetalning från medlemmen och intäktsredovisas över den tidsperiod som avses.

**Övriga verksamhetsintäkter.** Intäkt vid försäljning av tjänster redovisas normalt vid försäljningstillfället.

**Finansiella instrument** redovisas i enlighet med reglerna i K3 kapitel 11, vilket innebär att värdering sker utifrån anskaffningsvärde. Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar värdepapper, kundfordringar och övriga fordringar, kortfristiga placeringar, leverantörsskulder, låneskulder och derivatinstrument. Instrumenten redovisas i balansräkningen när föreningen blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten att erhålla kassaflöden från instrumentet har löpt ut eller överförts och föreningen har överfört i stort sett alla risker och förmåner som är förknippade med äganderätten. Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelserna har reglerats eller på annat sätt upphört.

**Andelar i dotterföretag** redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår köpeskillingen som erlagts för aktierna samt förvärvskostnader. Eventuella kapitaltillskott läggs till anskaffningsvärdet när de uppkommer.

**Kundfordringar/kortfristiga fordringar** redovisas som omsättningstillgångar till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra fordringar.

**Låneskulder och leverantörsskulder** redovisas initialt till an-

skaffningsvärde efter avdrag för transaktionskostnader. Skiljer sig det redovisade beloppet från det belopp som ska återbetalas vid förfallotidpunkten periodiseras mellanskillnaden som räntekostnad över lånetid med hjälp av instrumentets effektivränta. Härigenom överensstämmer vid förfallotidpunkten det redovisade beloppet och det belopp som ska återbetalas.

**Ersättningar till anställda** avser alla former av ersättningar som företaget lämnar till de anställda. Kortfristiga ersättningar utgörs av bland annat löner, betald semester, betald frånvaro, bonus och ersättning efter avslutad anställning (pension). Kortfristiga ersättningar redovisas som kostnad och en skuld då det finns en legal eller informell förpliktelse att betala ut en ersättning till följd av en tidigare händelse och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

**Koncernförhållanden.** Föreningen är en moderförening, men med hänvisning till undantagsreglerna i årsredovisningslagen 7 kap 3§ upprättas ingen koncernredovisning.

#### Nyckeltalsdefinitioner

**Resultat efter finansiella poster:** Resultat efter finansiella intäkter och kostnader, men före extraordinära intäkter och kostnader.

**Soliditet (%):** Uppgiften beräknas som utgående eget kapital dividerat med balansomslutningen (totala tillgångar i balansräkningen).

• **Not 2. MEDELANTALET ANSTÄLLDA**

	2022-12-31	2021-12-31
Medelantalet anställda	9	8

• **Not 3. ANDELAR I KONCERNFÖRETAG**

	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärden	1 000 000	1 000 000
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	1 000 000	1 000 000
Redovisat anskaffningsvärde	1 000 000	1 000 000

**Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas på årsstämma för fastställelse.**

Stockholm den 19 april 2023

Kristoffer Tamsons  
*Ordförande*

Ulrika Frick  
*1:e vice ordförande*

Tommy Levinsson  
*2:e vice ordförande*

Carina Zachau

Eva Johnsson

Fredrik Ahlstedt

Johan Wifralius

Mona Modin

Sverker Åslund

Thomas Andersson

Alex Bergström

Johan Wadman  
*Verkställande direktör*

# REVISIONSBERÄTTELSE

Till föreningsstämman i Svensk Kollektivtrafik Organisationsnummer 802002-1500

## RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN

### UTTALANDEN

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Svensk Kollektivtrafik för räkenskapsåret 2022-01-01 – 2022-12-31.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i allväsentliga avseenden rättvisande bild av föreningens finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

### GRUND FÖR UTTALANDEN

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Revisorernas ansvar enligt denna sed beskrivs närmare i avsnitten *Den auktoriserade revisorns ansvar* samt *Den icke-kvalificerade revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till föreningen enligt god revisorssed i Sverige. Vi som auktoriserade revisorer har fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

### STYRELSEN OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av föreningens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen avser att likvidera föreningen, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

### DEN AUKTORISERADE REVISORNS ANSVAR

Vi har utfört revisionen enligt *International Standards on Auditing (ISA)* och god revisionsssed i Sverige. Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen. Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen.

Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll
- skaffar vi oss en förståelse av den del av föreningens interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om föreningens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser

baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att en förening inte längre kan fortsätta verksamheten

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen och verkställande direktören om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

## **DEN ICKE-KVALIFICERADE REVISORNS ANSVAR**

Vi har att utföra en revision enligt revisionslagen och därmed enligt god revisionssed i Sverige. Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och om årsredovisningen ger en rättvisande bild av föreningens resultat och ställning.

## **RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR**

### **UTTALANDE**

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Svensk Kollektivtrafik för räkenskapsåret 2022-01-01 – 2022-12-31. Vi tillstyrker att föreningsstämman beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

### **GRUND FÖR UTTALANDE**

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till föreningen enligt god revisorssed i Sverige. Vi som auktoriserade revisorer har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

### **STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR**

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen.

### **REVISORNS ANSVAR**

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot föreningen. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot föreningen. Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder den auktoriserade revisorn professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på den auktoriserade revisorns professionella bedömning och övriga valda revisorers bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för föreningens situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet.

**Stockholm den 24 april 2023**

Deloitte AB  
Per Svensson  
Auktoriserad revisor

**Stockholm den 21 april 2023**

Peter Vretlund  
Lekmannarevisor

Anders Andersson  
Lekmannarevisor

# EKONOMISK REDOVISNING

## Svensk Kollektivtrafik Service AB Org nr 556412-2983

Styrelsen och verkställande direktören avger följande  
årsredovisning för räkenskapsåret 2022.

INNEHÅLL	SIDA
Förvaltningsberättelse .....	30
Resultaträkning .....	31
Balansräkning .....	32
Tilläggsupplysningar .....	34
Revisionsberättelse .....	36

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i SEK.

## Förvaltningsberättelse

FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)	2022	2021	2020	2019
Nettoomsättning	16 609	14 891	15 269	17 505
Resultat efter finansiella poster	1 851	2 240	2 708	2 276
Soliditet (%)	45,1	43,1	40,2	32,6

### FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	1 000 000	200 000	5 082 567	1 279 265	7 561 832
Disposition enligt beslut av årets årsstämma:					
Balanseras i ny räkning			1 279 265	-1 279 265	0
Årets resultat				1 027 753	1 027 753
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>1 000 000</b>	<b>200 000</b>	<b>6 361 832</b>	<b>1 027 753</b>	<b>8 589 585</b>

### RESULTATDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

Balanserad vinst	6 361 832
Årets vinst	1 027 753
	<b>7 389 585</b>
disponeras så att i ny räkning överföres	7 389 585
	<b>7 389 585</b>

Företagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning med noter.

## Resultaträkning

	Not	2022-01-01 -2022-12-31	2021-01-01 -2021-12-31
<b>RÖRELSEINTÄKTER, LAGERFÖRÄNDRINGAR M M</b>			
Nettoomsättning		16 609 182	14 890 820
Övriga rörelseintäkter		19 392 077	16 243 543
<b>Summa rörelseintäkter, lagerförändringar m m</b>		<b>36 001 259</b>	<b>31 134 363</b>
<b>RÖRELSEKOSTNADER</b>			
Övriga externa kostnader		-34 111 879	-28 835 206
Personalkostnader	2	-8 154	-10 223
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-60 662	-48 063
Övriga rörelsekostnader		-7 378	-212
<b>Summa rörelsekostnader</b>		<b>-34 188 072</b>	<b>-28 893 704</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>1 813 186</b>	<b>2 240 659</b>
<b>FINANSIELLA POSTER</b>			
Resultat från övriga finansiella anläggningstillgångar		0	0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		38 977	-
Räntekostnader och liknande resultatposter		-805	-502
<b>Summa finansiella poster</b>		<b>-38 172</b>	<b>-502</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>1 851 358</b>	<b>2 240 157</b>
<b>BOKSLUTSDISPOSITIONER</b>			
Förändringar av periodiseringsfonder		-500 000	-590 000
<b>Summa bokslutsdispositioner</b>		<b>-500 000</b>	<b>-590 000</b>
<b>Resultat före skatt</b>		<b>1 351 358</b>	<b>1 650 157</b>
<b>SKATTER</b>			
Skatt på årets resultat		-323 605	-370 892
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>1 027 753</b>	<b>1 279 265</b>

## Balansräkning

	Not	2022-12-31	2021-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Inventarier, verktyg och installationer	3	146 781	178 604
<b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>		<b>146 781</b>	<b>178 604</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>146 781</b>	<b>178 604</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		15 350 522	10 630 153
Fordringar hos koncernföretag		437 514	0
Övriga fordringar		124 200	53 369
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		1 789 358	2 152 229
<b>Summa kortfristiga fordringar</b>		<b>17 711 594</b>	<b>12 835 751</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Kassa och bank		7 277 367	9 953 656
<b>Summa kassa och bank</b>		<b>7 277 367</b>	<b>9 953 656</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>24 988 961</b>	<b>22 789 407</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>25 135 742</b>	<b>22 968 011</b>



Not	2022-12-31	2021-12-31
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		
EGET KAPITAL		
<b>Bundet eget kapital</b>		
Aktiekapital, 1000 aktier	1 000 000	1 000 000
Reservfond	200 000	200 000
<b>Summa bundet eget kapital</b>	<b>1 200 000</b>	<b>1 200 000</b>
<b>Fritt eget kapital</b>		
Balanserat resultat	6 361 832	5 082 567
Årets resultat	1 027 753	1 279 265
<b>Summa fritt eget kapital</b>	<b>7 389 585</b>	<b>6 361 832</b>
<b>Summa eget kapital</b>	<b>8 589 585</b>	<b>7 561 832</b>
OBESKATTADE RESERVER		
Periodiseringsfonder	3 470 000	2 970 000
<b>Summa obeskattade reserver</b>	<b>3 470 000</b>	<b>2 970 000</b>
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	2 815 577	2 410 398
Skulder till koncernföretag	0	429 408
Skatteskulder	0	0
Övriga skulder	1 398 728	848 822
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	8 861 852	8 747 552
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>13 076 157</b>	<b>12 436 179</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>25 135 742</b>	<b>22 968 011</b>

## Tilläggsupplysningar

### • Not 1. REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER

#### Allmänna upplysningar

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd (BFNAR 2016:10) om årsredovisning i mindre företag. Företagets intäkter från uppdrag på löpande räkning redovisas enligt huvudregeln. Företagets intäkter från uppdrag till fast pris redovisas enligt alternativregeln.

#### Avskrivningar

Tillämpade avskrivningstider:

Inventarier, verktyg och installationer, 5 år

#### Nyckeltalsdefinitioner

Nettoomsättning: Rörelsens huvudintäkter, fakturerade kostnader, sidointäkter samt intäktskorrigeringar.

Resultat efter finansiella poster: Resultat efter finansiella intäkter och kostnader, men före bokslutsdispositioner och skatter.

Soliditet (%): Justerat eget kapital (eget kapital och obeskattade reserver med avdrag för uppskjuten skatt) i procent av balansomslutning.

### UPPLYSNINGAR TILL RESULTATRÄKNINGEN

#### • Not 2. PERSONAL

	2022-01-01 -2022-12-31	2021-01-01 -2021-12-31
Medelantalet anställda	0	0

## UPPLYSNINGAR TILL BALANSRÄKNINGEN

• **Not 3.** INVENTARIER, VERKTYG OCH INSTALLATIONER

	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärden	522 558	477 015
Inköp	28 840	45 543
Försäljningar/utrangeringar	0	0
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>551 398</b>	<b>522 558</b>
Ingående avskrivningar	-343 955	-295 892
- Försäljningar/utrangeringar	0	0
- Årets avskrivningar	-60 662	-48 063
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-404 617</b>	<b>-343 955</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>146 781</b>	<b>178 603</b>

**Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas på årsstämma för fastställelse.**

Stockholm den 18 april 2023

Kristoffer Tamsons  
Ordförande

Ulrika Frick

Tommy Levinsson

Johan Wadman  
Verkställande direktör

# REVISIONSBERÄTTELSE

Till årsstämman i Svensk Kollektivtrafik Service AB Organisationsnummer 556412-2983

## RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN

### UTTALANDEN

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Svensk Kollektivtrafik Service AB för räkenskapsåret 2022-01-01 - 2022-12-31. Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i allväsentliga avseenden rättvisande bild av Svensk Kollektivtrafik Service ABs finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar. Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

### GRUND FÖR UTTALANDEN

Vi har utfört revisionen enligt *International Standards on Auditing (ISA)* och god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Svensk Kollektivtrafik Service AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

## STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE

### DIREKTÖRENS ANSVAR

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om beslut har fattats om att avveckla verksamheten.

### REVISORNS ANSVAR

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

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild. Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

## RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

### UTTALANDEN

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Svensk Kollektivtrafik Service AB för räkenskapsåret 2022-01-01 - 2022-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

### GRUND FÖR UTTALANDEN

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Svensk Kollektivtrafik Service AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

### STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhets art, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt. Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

### REVISORNS ANSVAR

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen. Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Stockholm den 24 april 2023

Deloitte AB

Per Svensson  
Auktoriserad revisor



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik  
Götgatan 14, 1 tr.  
118 46 Stockholm

[www.svenskkollektivtrafik.se](http://www.svenskkollektivtrafik.se)