



**SVENSK
KOLLEKTIVTRAFIK
ÅRSREDOVISNING
2017**

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2017

Svensk Kollektivtrafik är branschorganisation 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 stärka kollektivtrafikens varumärke som en självklar del av ett hållbart samhälle. Vi ger service åt våra medlemmar. Det gör vi dels genom att

bevaka och informera om utvecklingen inom branschen och trafikpolitiken och dels genom att stödja medlemmarna operativt i branschfrågor. Vi har också associerade medlemmar som är leverantörer, konsulter och intresseorganisationer.

Våra medlemmar

- AB Östgötatrafiken
- Blekingetrafiken, Region Blekinge
- Dalatrafik
- Hallandstrafiken AB
- Jönköpings Länstrafik
- Kalmar Länstrafik
- Karlstadsbuss
- Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
- Luleå Lokaltrafik AB
- Länstrafiken i Jämtlands Län AB
- Länstrafiken i Norrbotten AB
- Länstrafiken i Västerbotten AB
- Länstrafiken Kronoberg
- Mälardalstrafik MÅLAB AB
- Norrtåg
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten
- Region Gotland, Kollektivtrafiknheten
- Region Gävleborg, X-trafik
- Region Uppsala, Kollektivtrafikförvaltningen UL
- Region Västmanland, Kollektivtrafikförvaltningen
- Region Örebro län, Länstrafiken
- Skånetrafiken
- SLL, Trafikförvaltningen
- Tåg i Bergslagen AB
- Värmlandstrafik AB
- Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafikmyndigheten
- Västtrafik AB
- Öresundståg AB

Snabba fakta om Kollektivtrafiken



55 procent av bussarna i kollektivtrafiken 2017 använde fossilfria drivmedel. De viktigaste fossilfria drivmedlen för buss är HVO, biogas och RME, men även antalet elbussar ökar.



Bussen är det vanligaste färdmedlet, med mer än hälften av alla kollektivtrafikresor i Sverige. Var fjärde resa sker med tunnelbana/spårvagn och ca var femte med tåg.

90 procent av medlemmarna erbjuder sina kunder en app för biljettköp.



1,6 MILJARDER

Svenska folket gör årligen 1,6 miljarder resor med våra medlemmars trafik. Det motsvarar 96 procent av landets busstrafik och 86 procent av landets tågtrafik.

90

Mer än 90 procent av bussar och tåg har rullstolsplatser samt ramp eller lift ombord.



76 procent av resenärerna i den lokala och regionala kollektivtrafiken är nöjda med sin senaste resa.



87 procent av medlemmarna tar emot kreditkort ombord vid biljettköp, något som ökar kundnöjdheten.

18 MILJONER

Varje år görs 18 miljoner serviceresor med bland annat färdtjänst och sjukresor.



Det finns nästan 60 000 linjer och hållplatser i Sverige.

VD HAR ORDET

Det har varit ett händelserikt 2017 i medlemmarnas tjänst och full fart i alla våra nätverk och mötesplatser, med våra gemensamma verktyg och system och med ett stort antal remisser och rapporter.

Under året har vi fått stabilitet i ekonomin och balans mellan fördelningen av medel i föreningen och servicebolaget, bland annat tack vare stämmans beslut att höja medlemsavgifterna och därmed sänka serviceavgiften. Nu finns en trygg grund att gå vidare med under 2018 och tillsammans kommer vi att arbeta med de två övergripande målen: ökad samhällsnytta och ökad medlemsnytta. Svensk Kollektivtrafik finns till för medlemmarna och glädjande nog bekräftade det goda resultatet i årets medlemsundersökning att vi verkligen ses som ett stöd och till nytta.



Vår verksamhet har utvecklats under året. Vi hade premiär för ett nytt nätverk, Trafikutveckling, för de som arbetar med trafikutveckling och trafikplanering hos våra medlemmar. Vi har även initierat ett innovationsnätverk. Vi genomförde en väldigt uppskattad utbildningsdag kring den kommande dataskyddsförordningen GDPR, som kan bli en stor utmaning för våra medlemmar framöver. Vi har också gjort en nystart med Kollektivtrafikbarometern, med fler respondenter och större möjlighet för medlemmarna att paketera frågorna.

Det nordiska perspektivet har varit i fokus under året och det fortsätter under nästa år. Jag ingår i en vd-grupp med våra nordiska systerorganisationer där vi lär av varandra och diskuterar gemensamma frågor, inte minst inom EU. Under nästa års branschevent Persontrafik 2018 i Stockholm kommer mässorna Nordic Public Transport och InformNorden att ingå som en integrerad del.

Årets stora rapport, *Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna*, var en gedigen genomgång med konkreta förslag på åtgärder som kan minska kollektivtrafikens kostnader, effektivisera verksamheten och frigöra resurser som kan användas för att stärka och utveckla kollektivtrafiken.

Järnväg fortsätter att vara ett viktigt område för oss och våra medlemmar. Den spårbundna trafiken har diskuterats och debatterats intensivt under året, både på lokal, regional och nationell nivå. Det gäller inte minst Trafikverkets förslag om Nationell Plan. Den stora branschatsningen på JBS är också viktig, men branschen behöver sätta ännu mer fokus på järnvägsfrågor, inte minst på kompetensförsörjningen.

Vi har besvarat många remisser under året och deltagit i den offentliga debatten och nästa år intensifieras lobbyarbetet ytterligare i och med valet. Svensk Kollektivtrafik ser fram emot ett spännande år!

Helena Leufstadius, vd Svensk Kollektivtrafik

MÄSSOR OCH EVENEMANG

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 kollektivtrafikbranschen får möjlighet att träffas och vidga sina vyer.



Årskonferens för samtliga medlemmar

Över hundra deltagare samlades på Svensk Kollektivtrafiks årskonferens i Stockholm i december. En röd tråd genom konferensen var framtid och innovation. Bland annat genomfördes snabba presentationer av ett antal associerade medlemmar kring nya tjänster och produkter. Bernt Reitan Jenssen, VD för Ruter, berättade med stort engagemang om innovationsarbetet som genomförs i Oslo. Dessutom bjöds det på julbord och goda samtal om kollektivtrafikens samhällsnytta.

GEMENSAMMA FRÅGOR PÅ NORDISKA TRÄFFAR

I mars hölls ett första nätverksmöte i Köpenhamn tillsammans med systemorganisationer i Norge, Danmark och Finland. På agendan stod gemensamma frågor såsom Nordic Buss 2014, Flextrafik, UITP och ansökan till Horizon 2020. Dessutom blev det ett studiebesök på Köpenhamns nya elbusslinje. Organisationerna träffades även i Oslo i juni och i Stockholm i december då temat var kombinerad mobilitet.

MARKNADSFÖRING I MONTREAL

Svensk Kollektivtrafik fanns på plats under världens största kollektivtrafik-event, Global Public Transport Summit i Montreal. Stockholm hade en monter för att marknadsföra Stockholms värdskap 2019 och vd Helena Leufstadius stod även på den stora scenen och berättade om Partnersamverkan och Avtalsprocessen.

NORDISKT FOKUS INFÖR KOMMANDE EVENT

Svensk Kollektivtrafik deltog på möte i Reykjavik med representanter från kollektivtrafiken i alla nordiska huvudstäder. Där diskuterades hur det går att skapa ett nordiskt fokus på de kommande årens stora arrangemang i Stockholm: Persontrafik 2018 och UITP Global Summit 2019. Alla kommer nu att aktivt arbeta ihop för att sätta Norden på kartan på de kommande evenen.

KOMMUNIKATION

Vi arbetar ständigt med att stärka varumärket Kollektivtrafik 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. Under året fortsatte vi att lyfta fram goda exempel från våra medlemmar i nyhetsbrev och på vår hemsida.

NYHETER OCH PRESS

Under året har ett antal pressmeddelanden skickats ut. Stort intresse fick rapporterna om samhällsnytta och mer kollektivtrafik för pengarna. Fackpressen tog löpande upp nyheter kring våra remissvar, intervjuer med medarbetare och andra aktuella frågor.

JÄRNVÄGFRÅGOR

Järnvägsbranschens samarbetsforum JBS har en särskild kommunikationsgrupp och där ingår Svensk Kollektivtrafik som en av parterna. En kommunikationsplan togs fram för perioden 2017–2020. Kommunikationsmålen är kopplade till tre värdeord: robusthet, kapacitet och punktlighet.

SVENSK SAMHÄLLSNYTTA HOS UITP

Inom UITP, den internationella kollektivtrafikorganisationen finns olika kommittéer, bland annat Marketing and Product Development. Vid höstmötet deltog drygt 30 personer från hela världen och ett av fokusområden var erfarenhetsutbyte. Svensk Kollektivtrafik är representerad i kommittén och vid mötet presenterades material som producerats om samhällsnyttan.

WEBBEN UTVECKLAS MED MEDLEMSZON

Webben fortsätter att utvecklas, bland annat växte medlemszonen, där nätverk och andra medlemsgrupper har möjlighet att logga in och ta del av aktuell dokumentation.

NYHETSREBREV FÖR MEDLEMMAR

Svensk Kollektivtrafik skickade ut ett riktat digitalt nyhetsbrev till de aktiva medlemmarna, Medlemsnytt, ungefär varannan vecka under året. Nyheter kompletteras med information som endast berör de aktiva medlemmarna såsom nätverksmöten, medlemsaktiviteter och kalendarium.

Parallellt skickades även det ordinarie nyhetsbrevet ut till samtliga medlemmar och intressenter en gång per månad.



VÅRA NÄTVERK

Svensk Kollektivtrafik driver ett antal olika nätverk som regelbundet träffas för erfarenhetsutbyte inom olika områden hos regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag. Att sprida kunskap och bidra till kompetensutveckling och erfarenhetsutbyte genom våra mötesplatser fortsätter att vara en av våra viktigaste uppgifter och är mycket uppskattat av våra medlemmar. Under året har vi startat nya nätverk, inom trafikutveckling, innovation och tillgänglighet.



UPNÄT

UPNÄT är nätverket som behandlar olika aspekter kring trafikupphandlingar. Under året har UPNÄT tagit fram en sammanställning av planerade kollektivtrafikupphandlingar i Sverige 2017-2022 som planeringsverktyg för beställare och trafikföretag och guiden Upphandling A till Ö, ett praktiskt stöd när medlemmarna upphandlar trafik. På programmet under träffarna fanns även nya upphandlingslagen LUF, ändringsmöjligheter under gällande avtal och avtalsförvaltning.

Biljettkontroll

Nätverket är till för alla som arbetar med biljettkontrollverksamhet och regelverk, för administrativ och operativ personal samt specialister. Årets nätverksträff hölls i Oslo, där Ruter och Sporveien informerade om hur de arbetar med biljettkontroller. Deltagarna fick även studera kontrollanterna ute i kollektivtrafiken. Andra punkter på programmet var Västtrafik och Trafikförvaltningen SLL som berättade om innehållet i deras respektive utbildningspaket för kontrollanter.

Info/marknad

Info/marknad är nätverket för informations- och marknadsansvariga hos våra medlemmar. På den välbesökta nätverksträffen fick Trafikförvaltningen SLL berätta om utbyggnadskommunikation och kampanjer i syfte att öka intäkterna. Deltagarna fick ta del av flera olika kommunikationsprojekt, bland annat från Dalatrafik, UL och Västerbotten. Östgötatrafiken berättade om kollektivtrafiken i Vallastaden och Västmanland om samarbete med företag. Dessutom presenterades den komplexa och omfattande kommunikationen kring Citybanan.

MILJÖNÄTVERKET

Miljönätverket finns för alla som arbetar med miljöfrågor hos medlemmarna. På årets första möte diskuterades uppdatering av Miljöprogrammet med tillhörande kravbilagor, framtidens klimatsmarta drivmedel och regeringens PM om reduktionsplikt för bensin och dieselbränsle. Det andra mötet hade temat drivmedel, med externa föredragshållare med kunskap om biogas, HVO och el. Dessutom presenterades pågående förenklingsprojekt för mindre fordon och miljökravbilaga buss.

VD/FÖRVALTNINGSCHEFER

Tillsammans med SKL genomförs regelbundet möten för vd:ar och förvaltningschefer. Årets möte hade tillgänglighet i fokus. En av programpunkterna var jämförelse med en annan bransch där Scandic Hotel berättade om varför de blivit utsedda till världens bästa hotellkedja ur ett tillgänglighetsperspektiv. Dessutom diskuterades TP SAMS och bristen på samverkan mellan myndigheterna och privata aktörer inom transportsektorn kring krisberedskap.

TILLGÄNGLIGHET

Ett tillgänglighetsseminarium med fokus på frågor inom den allmänna kollektivtrafiken hölls i Malmö och under dagen presenterade bland annat K2 om de äldres behov av tillgänglighet. Trafikförvaltningen SLL berättade hur de tagit fram en ny validator. Transportstyrelsen fick även förklara hur de arbetar med tillsyn och Movia från Danmark beskrev arbetet med sin Flextrafik.

JÄRNVÄGSNÄTVERKET

Svensk Kollektivtrafik har ett nätverk för järnvägsfrågor där aktuella frågor och erfarenheter stäms av, bland annat genom arbetsgrupper. På mötet i juni diskuterades regionala banor, framtidens tågtyper och deltagarna fick bland annat inblick i Västtrafiks, Skånetrafikens och Mälabs verksamheter. Transportstyrelsen var på plats på järnvägsnätverkets höstmöte för diskussion om EU-regleringen. På programmet fanns också statistik för järnvägsbranschen, goda exempel som minskar förseningar samt nationella planen och rättigheterna för tågpassagerare.

MERIT

MERIT är ett nätverk för erfarenhetsutbyte inom integrerad trafik och serviceresor. På träffen i maj gick gruppen igenom resultaten i senaste rapporten från ANBARO och fick lära sig om Västtrafiks koncept Närtrafik. På höstträffen diskuterades färdtjänst utifrån ett politiskt perspektiv, barnperspektivet och mediegranskning. Utredaren om samordning av särskilda persontransporter deltog även under träffen. Under året har statistik insamlats rörande regler, organisation och verksamhet för att kunna ge den statliga utredningen en bild över läget i branschen.

FÖRETAGSFÖRSÄLJNING

Företagsförsäljning är vårt nätverk för alla som arbetar med erbjudanden till företag och organisationer. På nätverksträffen berättade Karolinska Institutets travel manager om hur deras resande med kollektivtrafiken kan ökas. Dessutom innehöll programmet bland annat Trafikförvaltningen SLLs nya alternativa biljettbärare och en app med tjänster för kombinerad mobilitet.

TRYGGHET

Trygghetsnätverket är ett nätverk för de som arbetar med frågor kring trygghet och säkerhet, ett område som blir mer och mer aktuellt. Under 2017 har nätverket inte haft några träffar, men flera aktiviteter planerades för genomförande under 2018.

TRAFIKUTVECKLING

Ett helt nytt nätverk startade under året och det var god uppslutning på det första nätverksmötet som innehöll en rapport om Stadstrafikkompassen, biljettsystemdata som planeringsunderlag samt kollektivtrafiken och samhällsplaneringen. En programgrupp bildades, med ansvar att arbeta fram kommande mötens program.



Innovationnätverk

Intresset för innovationsfrågor ökar inom kollektivtrafiken och under året har en grupp medlemmar skapat ett nätverk och planerat för ett seminarium i april 2018. Målet är att skapa ett erfarenhetsutbyte inom området utveckling och innovation och att säkra kollektivtrafikens konkurrenskraft i framtiden.

GEMENSAMMA SYSTEM

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 en branschgemensam resvane-, kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. En ny version togs i drift den 1 januari och en ny webbportal för data och analys öppnades för användare. Antalet intervjuer ökade till 67 000 per år. Årsrapporten för 2016 presenterades i mars och resultaten visar att nöjdheten är fortsatt god, kännedomen om de regionala varumärkena ökar och att en försening på fem minuter minskar nöjdheten med varumärket med 22 procentenheter. Under hösten hölls även en användarträff med avstämning kring resultat, kommande årsrapport samt behov av utveckling. Under året har Trafikförvaltningen SLL och Östgötatrafiken tillkommit som nya deltagande organisationer.



Serviceresor

ANBARO är en branschgemensam undersökning för mätning av resenärens upplevda kvalitet för den anropsstyrda trafiken såsom färdtjänst och sjukresor. Drygt 40 000 personer över hela landet som använder färdtjänst eller sjukresor 2017 intervjuades om nöjdhet och kvalitet och totalt täcker undersökningen in färdtjänst och/eller sjukresor i 81 procent av landets kommuner.

I årets rapport framgår att 90 procent av resenärerna som använder färd-

tjänst eller sjukresor är nöjda med både sin beställning och den senaste resan, men trots det höga betyget minskar nöjdheten svagt jämfört med tidigare år. Användarträffar hölls i anslutning till MERIT-mötena och agendan innehöll en specialstudie kring trygghet och om nöjdhet skiljer sig mellan organisationer som organiserar hela län eller inte. Under året påbörjades upphandlingsunderlag för en ny version av ANBARO som ska tas i drift i januari 2019. Dessutom anslöt sig Hallandstrafiken till undersökningen.

STADSTRAFIKKOMPASSEN

Stadstrafikkompassen är ett benchmarkingverktyg för stadsbuss- trafik med nyckeltal för både trafikut- veckling och ledning. Undersökningen täcker närmare 70 svenska orter, mer än 3,5 miljoner invånare och ca 390 miljoner resor. Under året samman- ställdes resultat för en längre tidspe- riod, vilket gav intressanta insikter.



STUDENTRESEKONCEPTET

Svensk Kollektivtrafiks koncept med gemensamma grundregler och symbol för studentrabatt i kollektivtrafiken fortsatte att utvecklas under året. Övergången från de tidigare rabatt- koncepten har gått bättre än förväntat och det nya regelverket och symbolen har lett till ökad tydlighet både för resenärer och personal. Tio medlem- mar är med i konceptet. Under hösten slopades de tryckta rabattkortet och processen är nu helt digital.

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. Ma- terialet har tagits fram i ett samarbete mellan Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Svensk Taxiförbundet och TryggHansa.

FRIDA

FRIDA är miljö- och fordonsdatabasen för att lagra, sammanställa, visa och följa upp fordonsinformation så att medlemmarna enkelt kan följa upp fordon, drivmedelsförbrukning, miljö- påverkan, tillgänglighet och säkerhet, och även få svar på frågor kring sin egen verksamhet.

Den uppdaterade versionen FRIDA 2 fick leveransgodkännande och ersät-

ter den gamla databasen. Den nya versionen har förbättrad funktionalitet och användarvänlighet. Användarför- eningen hade två möten under året och på mötena avhandlades den suc- cessiva migreringen och prioritering av vidareutveckling av FRIDA 2. Under hösten gick flertalet trafikföretag igång med FRIDA 2 och började rapportera in fordonsdata i den nya versionen.



Förarcertifiering – ett branschgemensamt utbildningskoncept

SERVICERESOR

Förarcertifiering Serviceresor är ett branschgemensamt utbildningskoncept för förare som kör serviceresor. En uppdaterad utbildningshandbok pre- senterades under året och dessutom gjordes omfattande uppdateringar i hela systemstödet.

BUSSFÖRARE

Förarcertifiering Buss är det bransch- gemensamma utbildningskonceptet för bussförare. Arbete har pågått under året med omarbetad utbild- ningsbok, uppdatering av provet och ett helt nytt e-learningkoncept och materialet ska vara klart under 2018. Det nya materialet ska bidra till att förarna är goda varumärkesföreträ- dare där service och bemötande är en röd tråd.

LOBBYING OCH OPINIONSBLDNING

Svensk Kollektivtrafik svarar på remisser, deltar på hearings, är experter i grupper och utredningar och följer branschens utveckling genom statistisk bearbetning och analys. Vi utarbetar också underlag för beslutsprocesser på nationell nivå och bevakar medlemmarnas intressen i EU inom ramen för den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP, där det även ingår ett nordiskt samarbete kring EU-frågor.



Arrangemang i Almedalen

Under Almedalsveckan arrangerades en eftermiddag med seminarier och delar av programmet genomfördes i samarbete med medlemmar. Svensk Kollektivtrafik presenterade en ny rapport som beräknar värdet av den samhällsekonomiska nytta som kollektivtrafiken skapar. Ett seminarium

om självkörande fordon hölls i samarbete med Västtrafik och ett seminarium med exempel på innovation och samverkan med näringslivet hölls i samarbete VL/Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland. Såväl seminarierna som minglet efteråt lockade många deltagare.

OMVÄRLDSANALYSER

Som en medlemservice tog Svensk Kollektivtrafik fram aktuella omvärldsanalyser under året. Tyngdpunkten låg på politiska beslut, utredningsförslag och regeringsuppdrag som kommer att påverka kollektivtrafikens utveckling i Sverige. Analyserna tog också upp vilken strategisk påverkan som de politiska omvärldshändelserna kommer att få på våra medlemmars verksamhet och Svensk Kollektivtrafiks ståndpunkter samt på vilket sätt vi har agerat i lobbyingsarbetet för våra medlemmar.

MÖTE MED MINISTERN

Infrastrukturminister Anna Johansson uppvaktades om den kommande översynen av kollektivtrafiklagen, att de regionala banorna bör utvecklas istället för att avvecklas och att reseavdraget bör ses över och ändras. Dessutom överlämnades ett positionspapper kring kollektivtrafiklagstiftningen, förslag om avståndsberoende reseavdrag samt studien om fördubbling. Ett möte genomfördes även med statssekreteraren.

REGIONALA TÅGBANOR

I april hölls en riksdagsfrukost kring de regionala banorna, där Svensk Kollektivtrafik var på plats och presenterade ett PM med nationellt perspektiv. Tillsammans med regionala inspel från Jönköping och Västra Götaland gavs en allsidig belysning kring de möjligheter och utmaningar regionerna står inför.

EXPERT I UTREDNING

Regeringen beslutade om en utredning om särskilda persontransporter. Utredningen ska titta på hur samordningen kan ökas inom serviceresor och Mattias Andersson från Svensk Kollektivtrafik utsågs till en av experterna. Övriga experter kommer från andra branschorganisationer samt myndigheter.

RESENÄRSRÄTTIGHETER

De nya resenärsrättigheterna för buss- och tågresor för linjer kortare än 15 mil resulterade i ökade kostnader för trafikföretagen och oklarheter för resenärer och Svensk Kollektivtrafik uttalade sig i media för att lyfta det problemet. Det nya i regelverket är bland annat att trafikföretagen inte längre är skyldiga att anordna ersättningstrafik utan istället ska ersätta för resenärernas taxiutlägg.

ÅRETS BUDGETFÖRSLAG

I regeringens nya vårbudget fanns ett antal förslag som påverkar kollektivtrafikfrågorna, både positivt och negativt. Svensk Kollektivtrafik sammanställde de viktigaste budgetförslagen som regeringen presenterade och skickade ut informationen till medlemmarna. Några av punkterna var ökat anslag till Klimatklivet och statens trafikavtal med minskat anslag och ändrat regelverk kring elbusspremien.

NATIONELLA PLANEN

I augusti presenterade Trafikverket sitt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Svensk Kollektivtrafik gjorde en kort sammanfattning av planens många förslag och skrivningar som berör kollektivtrafiken, bland annat de regionala banorna, ERTMS och GSM-R, miljöteknik, stadsmiljöavtalen, BRT, Sverigeförhandlingen och höghastighetsbanorna. En faktainsamling hos våra medlemmar genomfördes kring de regionala banorna och behovet av att avsätta resurser presenterades vid Trafikverkets Nationell dialog om nationell plan.

Projekt Samhällsnytta

Svensk Kollektivtrafik skrev en rapport om Kollektivtrafikens samhällsnytta och för att enkelt och tydligt kunna kommunicera ut de viktigaste slutsatserna sammanfattades rapporten dels i en folder och dels i en kort animerad film som kan visas på möten och i sociala medier. Filmen översattes även till engelska.

**Svensk Kollektivtrafik i EU och UITP**

Svensk Kollektivtrafik är medlem i den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP. Inom UITP finns organisationen European Union Committee (EUC) som arbetar med lagfrågor kopplat till kollektivtrafik. Helena Leufstadius är representant i EUC och medverkade under året på ett flertal möten och drev de svenska kollektivtrafikfrågorna, bland annat tillgänglighet, förnyelsebara drivmedel och ägande av infrastruktur. Vi har även representanter i Marketing and Product Development, Urban Rail Platform, Passenger Expert group och Low-Emission Mobility Working Group där UITP under året tog fram ett gemensamt statement om EUs Clean Vehicle Directive.

Järnvägsfrågor på agendan

Svensk Kollektivtrafik har under året satsat mycket på frågor som rör järnväg och kollektivtrafik. Svensk Kollektivtrafiks medlemmar står för en stor del av järnvägstrafiken i Sverige och är därför engagerade i en rad grupper och samarbeten för att förbättra och påverka utvecklingen inom järnväg. Ett exempel är arbetet med JBS och branschens punktlighetssamarbete TTT, där Svensk Kollektivtrafik under året funnits representerade i ett flertal grupper, eftersom punktlighet är en avgörande fråga för om resenärerna väljer att åka kollektivt eller inte.



NÄTVERK OCH ARBETSGRUPPER

Många medlemmar var aktiva i Järnvägsnätverket och de arbetsgrupper som hör till nätverket. Den järnvägsstrategiska arbetsgruppen hade flera möten under året och fokuserade främst på infrastrukturpropositionen samt relationerna mellan branschen och Trafikverket.

JÄRNVÄGSPOLITISK STRATEGIGRUPP

Svensk Kollektivtrafik har även en järnvägspolitisk strategigrupp, som utses med representanter från de förtroendevalda, antingen i styrelsen för Svensk Kollektivtrafik eller någon av dess medlemmar. På mötena under året avhandlades frågor kring framtiden för de regionala järnvägarna och

behovet av att branschen tydligt formulerar sina mål för att kunna få fram rätt resurser samt åtgärdsplanering, förskottering för underhållsåtgärder och ett nytt EU-förslag för kapacitetsdelning.

JBS - JÄRNVÄGSBRANSCHENS SAMARBETSFORUM

Svensk Kollektivtrafik deltog i arbetet med Järnvägsbranschens samarbetsforum under året och representerade medlemmarna. JBS har fokuserat på punktlighetssamarbetet i TTT (Tillsammans för tåg i tid), MPK (Marknadsanpassad Planering av Kapacitet), Stärkt Branschsamverkan, gemensam forsknings- och innovationsagenda, säkerhet, kompetensutveckling samt att skapa och dela en gemensam kultur för

hur gemensamt förbättringsarbete och branschsamarbete ska bedrivas framöver. Årets resultatkonferens för JBS visade på ett antal förbättringsarbeten som bedöms ha påverkat punktligheten positivt, bland annat förstärkt samverkan i branschen, investeringar och upprustningar i infrastrukturen, förstärkt samarbete för gods över Öresundsbron, digitaliseringen av tjänsten tågläge för att underlätta daglig styrning av tågtrafiken samt DNA-märkning av järnvägsmateriel av koppar. Svensk Kollektivtrafik har uppdraget att samordna synpunkter och driva gemensamma frågor med Västtrafik, SLL och Skånetrafiken. Under året genomfördes även ett Strategiseminarium för att gemensamt diskutera prioriteringar av kommande verksamhet.

VERKSAMHETSSTÖD OCH AFFÄRSSTÖD

En av Svensk Kollektivtrafiks uppgifter är att utveckla och följa upp riktlinjer och rekommendationer utifrån nationellt politiskt fastställda mål. Därför erbjuder vi våra medlemmar program för bland annat miljö och uppföljningssystem och underlättar avtalsprocessen genom branschgemensamma modellavtal och avtalsbilagor.



Svensk Kollektivtrafik är en del av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik, där vi tillsammans med andra branschorganisationer arbetar aktivt för att ta tillvara på kompetensen kring avtalsfrågor hos trafikföretag, beställare och andra berörda parter. SKL hade ordföranderollen under året men Svensk Kollektivtrafik fortsatte att projektleda den löpande kommunikationen med nyheter, utskick och uppdateringar på webben.

WORKSHOP OM FRAMTIDEN

En workshop hölls under våren i syfte att uppdatera fördubblingsmålet under temat Håller Partnersamverkans målsättning? Därefter formulerade Partnersamverkans styrgrupp en avsiktsförklaring rörande verksamheten och samarbetet med fokus på gemensamt arbete inom två huvudområden: att kommunicera och följa upp fördubblingsmålet och att utveckla avtalsprocessen.

SKRIVELSE: VARFÖR NÄMNS INTE AVTALSPROCESSEN?

Styrgruppen för Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik tycker det är märkligt att det gemensamma arbetet för den upphandlade kollektivtrafiken inom ramen för Avtalsprocessen inte alls har nämnts i regeringens utredning om beställansvar inom yrkestrafiken. Därför skickade partnerna bakom Partnersamverkans avtalsprocess in en skrivelse om detta till regeringen.

KOLLEKTIVTRAFIKENS AVTALSKOMMITTÉ - KOLLA

KOLLA har som uppgift att utveckla, förvalta och sprida kunskap om de dokument och verktyg som ingår i kollektivtrafikens avtalsprocess. Ewa Rosén efterträdde Håkan Bergqvist som ny extern ordförande och en verksamhetsplan togs fram för 2018–2020. Under året fastställdes en ny version av Buss 2014 på svenska och engelska och två välbesökta seminarier om upphandling av skolskjuts genomfördes. Ett föredrag om Avtalsprocessen hölls också vid forskningskonferensen Thredbo 15 i Stockholm.

INDEXRÅDET

Det branschstyrda Indexrådet tog fram rekommendationer för el-index för busstrafik i samarbete med SCB och fortsatte även att ta fram RME- och HVO-Index. Indexrådet har under året även uppdaterat dokumentet Allmänna grunder för index gällande busstrafik.



DIALOG OCH SAMVERKAN

Svensk Kollektivtrafik stödjer och företräder våra medlemmar nationellt och internationellt, bidrar till utvecklingen av kollektivtrafiken och arbetar för att stärka kollektivtrafiken som en självklar del av ett hållbart samhälle. Det gör vi bland annat genom att samarbeta med andra organisationer i olika sakfrågor och deltar med expertis vid utredningar. För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas framåt måste den vara kunskapsbaserad och därför samverkar vi med akademi och näringsliv för att lyfta fram och implementera aktuell forskning.



FÖRBEREDELSE INFÖR GDPR

Intresset var stort när Svensk Kollektivtrafik anordnade en orienterings- och utbildningsdag angående den nya Dataskyddsförordningen (GDPR). Den nya lagen träder i kraft 25 maj 2018 och kommer att påverka behandlingen av personuppgifter och register. En jurist gick igenom vad som förändras när PUL blir GDPR, effekterna i operativ verksamhet utifrån Trafikförvaltningen SLL:s förstudie och en avslutande diskussion om hur man bör förbereda organisationen.

ELBUSSAR I EINDHOVEN

Ett 50-tal skandinaver, varav tre medlemmar från Svensk Kollektivtrafik, åkte på en studieresa om elbussar till Eindhoven, arrangerad av Norsk Kollektivtrafikforening. Eindhoven är den stad i Europa som är först ut med elbussar på bred front och deltagarna fick lära sig mer om elbusstrafik både ur ett strategiskt och praktiskt perspektiv.

NORDISK BUSSTANDARD

Bus Nordic är ett nordiskt samarbete med syfte att enas om en gemensam

busstandard och Svensk Kollektivtrafik ingår i arbetsgruppen. Under året blev även HST (Huvudstadsregionens närtrafik) i Helsingfors aktiva i arbetet och representerar hela Finland.

RESEKORTET AVVECKLADES

Resekortet i Sverige och Resekortet Norden AB avvecklades, efter ett beslut av ägarna. Resekortet i Sverige bildades på initiativ av bland annat Svensk Kollektivtrafik för 12 år sedan. Samtrafiken kommer att ansvara för en säker arkivering av RKF-dokumentation under fem år och om behov

finns kan våra medlemmar teckna ett separat avtal med Samtrafiken för att förvalta standarder och gränssnitt som levererats av biljett- och betalprojektet (BoB).

LETTLAND PÅ BESÖK

En delegation bestående av tjänstemän och politiker från Riga besökte Svensk Kollektivtrafik för att lära sig mer om Sveriges erfarenheter med fokus på styrning och finansiering av kollektivtrafik. Under mötet diskuterades utvecklingen i Sverige och medlemmarnas roll samt hur ansvarsfördelningen ser ut mellan nationell, regional och lokal nivå.

KONFERENS I NORRBOTTEN

Svensk Kollektivtrafik medverkade vid Norrbottens årliga Trafikkonferens som hölls i Luleå och presenterade aktuella frågor inom branschen. Under dagen diskuterades även ungdomskort, trafikförsörjningsprogram och prismodeller.

RESENÄRSFOKUS NORDIC RAIL

Svensk Kollektivtrafik deltog på konferensen Nordic Rail i Jönköping med ett föredrag under stråket "resenärens i fokus" kring branschens erfarenheter av kundundersökningar samt nöjdhet och beteende hos bilister, kollektivtrafikresenärer och tågresenärer.

SAMVERKAN MED MYNDIGHETER

Svensk Kollektivtrafik har deltagit i en rad grupper och råd under året, bland annat Trafikverkets persontransportråd som är ett forum för dialog med Trafikverkets samverkanspartners, Transportstyrelsens "Bussgrupp" för EU/FN-standardisering av fordon och Näringsdepartementets branschträff om EU-regleringsfrågor i mitten av mars.

STATIONSTJÄNSTAVTAL

Jernhusen höll en workshop med syfte att skapa kunskap och enighet i vad deras kunder tycker om stationstjänsterna och hur de vill att de utformas. På workshopen deltog Svensk Kollektivtrafik och flera medlemmar.

EN DEL AV TP SAMS

Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar (TP SAMS) är ett transportslagsövergripande forum för branschorganisationer och myndigheter med syfte att stärka samverkan och hantera samhällsstörningar vid krissituationer. TP SAMS fortsatte under året med flera beredskapsövningar och projektet avslutades i december då Trafikverket istället fick ett formellt uppdrag och medel för att fortsätta verksamheten. Ett kansli är etablerat för att fortsätta att samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. Svensk Kollektivtrafik ingår i styrgruppen.

TILLÄGGSavgIFTER

Ett möte hölls med Näringsdepartementet för att tydliggöra branschens problem och önskemål inför arbetet med lagrådsremiss i frågan om tilläggsavgift i kollektivtrafiken. Under hösten bidrog Svensk Kollektivtrafik till artiklar i dagspress för att belysa verksamhetens utmaningar och behov av ny lagstiftning.

SAMRÅDSGRUPP FÖR ERTMS

Svensk Kollektivtrafik deltog i en samrådsgrupp för ERTMS som drivs av Trafikverket. En tidsatt plan för utrullning på alla bandelar fram till 2035 presenterades och planen visade att ERTMS kommer att behöva installeras redan under början av 2020-talet på flertalet av medlemmarnas järnvägsfordon.

terades och planen visade att ERTMS kommer att behöva installeras redan under början av 2020-talet på flertalet av medlemmarnas järnvägsfordon.

VTI-SEMINARIUM

Kollektivtrafikens samhällseffekter var temat på en av Transportforums sessioner som leddes av Svensk Kollektivtrafik. De fyra föredragshållarna svarade utifrån lite olika perspektiv på frågeställningen: "Vad behöver vi veta om kollektivtrafikens konsekvenser? Vad kan vi få fram?"

FORSKNING FÖR FRAMTIDEN

För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas framåt måste den vara kunskapsbaserad och därför samverkar Svensk Kollektivtrafik med akademi och näringsliv för att lyfta fram och implementera aktuell forskning. Under året har samverkan pågått löpande med Nationellt kollektivtrafikcentrum, K2 och SAMOT.

STRATEGISK KURS MED K2

Företrädare från branschen presenterade sina verksamheter när K2 åter arrangerade en kurs om Strategisk kollektivtrafikplanering i Lund, där beställare, operatörer och konsulter träffas för att diskutera och lära sig mer om kollektivtrafik.



ANROPSSTYRD TRAFIK

Svensk Kollektivtrafik och Taxiförbundet arrangerade en workshop om anropsstyrd kollektivtrafik på temat Sveriges hemligaste kollektivtrafik. Deltagarna var överens om att det krävs mer marknadsföring, trots att det ofta finns en rädsla för att den anropsstyrda trafiken därmed ska bli dyrare.

RAPPORTER

KOLLEKTIVTRAFIKENS SAMHÄLLSNYTTA

Kollektivtrafiken skapar samhällsnytta för betydligt mer än 14 miljarder kronor netto varje år. Det framgick i den rapport som presenterades av Svensk Kollektivtrafik i Almedalen. Kollektivtrafiken är ett kraftfullt sätt att skapa bättre tillgänglighet för breda lager av befolkningen, med många värdefulla effekter på bland annat arbetsmarknaden. Av de nyttor som kollektivtrafiken innebär för samhället, är effekten av ökad tillgänglighet för dem som åker med kollektivtrafik den överlägset största.



BILJETTPRISERNA ÖKADE FÖRRA ÅRET

Årets biljettprisundersökning visade att priserna i kollektivtrafiken generellt sett gått upp betydligt sedan förra året. För en vuxen resenär har priset för en enkelbiljett ökat med drygt fem procent. För månadskorten med giltighet inom en tätort är ökningen tre procent, och sex procent för kort med giltighet i ett helt län. Med tanke på att inflation, räntenivå och bränslepriser varit låga under året är ökningstakten för priserna anmärkningsvärda.

UPPHANDLINGSPLAN 2017-2022

Som planeringsverktyg för beställare och trafikföretag har Svensk Kollektivtrafiks nätverk UPNÄT tagit fram en sammanställning av planerade kollektivtrafikupphandlingar i hela Sverige från 2017 till och med 2022.

50 ÅTGÄRDER SOM KAN MINSKA KOSTNADERNA

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan få både mer kollektivtrafik och mer samhällsnytta för pengarna. Svensk Kollektivtrafik tog fram en rapport som identifierar 50 åtgärder som kan minska kollektivtrafikens kostnader, effektivisera verksamheten och frigöra resurser som kan användas för att stärka och utveckla kollektivtrafiken. Rapporten innehåller bland annat resultat från en enkät som besvarats av samtliga medlemmar om vilka åtgärder respektive medlem har använt.

DEBATTARTIKLAR

VAG GRANSKNING HJÄLPER INTE MEDLEMMARNA

Konsumentverkets promemoria nämner vilka organisationer som granskats men inte alls vilka som de upplever ha brustit och på vilka punkter. Det framgick i en skrivelse där Svensk Kollektivtrafik kommenterade Konsumentverkets granskning av hur medlemmarna efterlever lagstiftningen rörande resenärsrättigheter på buss- och tåglinjer upp till 150 km. I promemorian finns inte heller några goda exempel på hur man skulle kunna göra istället. Det innebär att den inte blir särskilt vägledande för de som på något sätt anses ha felat utan mer är att se som oprecis svepande kritik.

UTVECKLA DE REGIONALA JÄRNVÄGARNA

De regionala järnvägarna bör utvecklas, inte avvecklas, skrev Svensk Kollektivtrafik i en debattartikel i Dagens Samhälle. Trafikverket hotar med att lägga ned de regionala järnvägarna men analyser visar att det finns potential att mer än fördubbla resandet på många av banorna. På flera av banorna är efterfrågan på trafik större än kapaciteten.

LYFT KOLLEKTIVTRAFIKEN MED SMART TEKNIK

Ny teknik gör det möjligt att åka kollektivt på nya sätt, både på landsbygden och i staden men det kommer inte att lösa allt, skrev Svensk Kollektivtrafik i en debattartikel i tidningen Land. I artikeln framgår att digitaliseringen sannolikt kommer att förändra vårt resande. Men om de digitala tjänsternas fördelar ska bli verklighet både i storstad och landsbygd behövs långsiktigt och systematiskt arbete på alla nivåer.

FÖRÄNDRA RESEAVDRAGET SNARAST!

Regeringen bör snarast tillsätta en utredning som ser över reseavdraget och gör det avståndsberoende. Det skrev Svensk Kollektivtrafik tillsammans med en rad branschorganisationer i Svenska Dagbladet. För att minska utsläppen av växthusgaser, öka jämställdheten, utjämna de regionala skillnaderna och samtidigt uppfylla reseavdragets ursprungliga syfte - att vidga människors arbetsmarknadsregioner - bör regeringen snarast tillsätta en utredning som ser över reseavdraget och gör det avståndsberoende.



REMISSVAR OCH SKRIVELSER

BESKATTNING AV ELBUSSAR

Svensk Kollektivtrafik skickade tillsammans med bland andra Danske Busvognmænd och Sveriges Bussföretag en skrivelse om ändrad beskattning av elektricitet för elbussar till EUC med kopia till UITP samt det svenska Näringsdepartementet. I skrivelsen framgår att de ser ett hinder för att snabbt uppnå en högre andel elektrifierade bussar i kollektivtrafiken eftersom elektriciteten för busstrafiken är beskattad till skillnad från kollektivtrafik på spår.

KRITIK MOT STATISTIK

Den officiella kollektivtrafikstatistiken från Trafikanalys har stora brister, ansåg branschorganisationerna i Partnersamverkan i en skrivelse till infrastrukturminister Tomas Eneroth. Den allvarligaste bristen är Trafikanalys otillräckliga kvalitetssäkring av kollektivtrafikstatistiken. Konsekvensen har blivit att statistiken innehåller direkta felaktigheter och ofta inte går att jämföra över tid och mellan län, vilket undergräver statistikens trovärdighet och minskar möjligheterna att använda den som beslutsunderlag.

DISPENS 21-METERSBUSSAR

Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag pekade i ett gemensamt brev till Transportstyrelsen på att en dispens för 21-meters längd för enkelledade bussar har beviljats av tyska myndigheter. En motsvarande svensk dispens skulle ha stor betydelse för kollektivtrafiken i flera svenska städer.

FUNKTIONSHINDERPOLITIK

Myndigheten för delaktighet har lämnat ett förslag till ny funktionshinderpolitik. Svensk Kollektivtrafiks bedömning var att målen vad gäller transporter har fel fokus. Idag har redan 90% av landets bussar ramp/lift och antalet funktionsnedsatta som reser med den allmänna kollektivtra-

fiken har ökat de senaste åren genom kraftfulla satsningar från branschen. Det som nu behövs är satsningar utifrån ett hela resan-perspektiv, vilket saknas helt i förslaget.

REGISTER FÖR SÄKERHETS RÄTT

Svensk Kollektivtrafik ställde sig i ett yttrande positivt till Justitiedepartementets förslag angående möjligheten att registrera säkerhetsrätter i ett gemensamt internationellt register för järnvägsfordon. Totalt äger och disponerar Svensk Kollektivtrafiks medlemmar ca 600 järnvägsfordon vilka 2015 möjliggjorde ca 185 miljoner resor. Finansieringen av dem är en stor post för medlemmarna och det är därför positivt med åtgärder som kan leda till minskade ekonomiska risker och kostnader.

MINSKAD KLIMATPÅVERKAN

Flygskatteutredningens förslag saknar direkt koppling till utsläppsmängder av växthusgaser och kan därför inte användas för att särskilja flygplan med olika bränsleförbrukning och uppmuntar inte flyget till effektivare transporter eller att gå över till ickefossila drivmedel. Det skrev Svensk Kollektivtrafik i sitt remissvar och ställde sig inte bakom utredningens förslag utan ansåg istället att incitament för ökad användning av biobränsle inom flyget ska införas.

TAXI OCH SAMÅKNING

Kostnaderna för de samhällsorganiserade resorna riskerar att öka med 50 miljoner kronor med de nya kostnads-pålagor som föreslås i Näringsdepartementets betänkande om taxi och samåkning, skrev Svensk Kollektivtrafik i sitt remissvar. Förslaget riskerar dessutom att skapa en legaliserad plattform för svarttaxiverksamhet, vilket utredningen identifierar men duckar för. Dessutom har de inte tagit hänsyn till de samhällsköpta transpor-

ternas behov och möjligheter.

MILJÖZONER ÖKAR KOSTNADER

Införandet av två nya miljözoner riskerar att öka kostnaderna för den upphandlade tunga kollektivtrafiken. Dessutom riskerar Miljözon klass 3 att påverka kostnader även i nya trafikavtal eftersom elektrifiering medför ökade av kostnader. Därför är det viktigt att kommunen tillsammans med RKM och länstrafikbolag först utreder förutsättningarna. Det framgick av Svensk Kollektivtrafiks yttrande om Transportstyrelsens utredning om nya miljözonsregler.

IDÉER FÖR LANDSBYGDEN

Utveckla de regionala tågbanorna, gör reseavdraget avståndsberoende och räkna in kollektivtrafikens nytta i de samhällsekonomiska kalkylerna i högre grad än i dag. Det lyfte Svensk Kollektivtrafik i sitt yttrande angående Landsbygdskommitténs utredning "För Sveriges landsbygder". Yttrandet ställde sig även positivt till att regeringen bör bedöma vilka konsekvenser förändringar inom det transportpolitiska området får för att kunna nå de landsbygdspolitiska målen.

PÅ VÄG MOT REGRESSRÄTT

Svensk Kollektivtrafik besvarade Justitiedepartementets remiss kring vissa ändringar i Järnvägstrafiklagen. En av de större förändringarna handlar om infrastrukturförvaltarens spårdriftsansvar. Svensk Kollektivtrafik uppskattar att införandet av COTIF 1999 har påbörjats. Utifrån resenärs-/godsköparperspektiv är det viktigt att ansvaret är tydligt för olika parter, till exempel för järnvägsvagnar som transporteras på en järnvägsfärja.



FÖRÄNDRINGAR I JNB

Svensk Kollektivtrafik lämnade remissvar kring förändringar i JNB 2018 (Järnvägsnätsbeskrivningen) förordade av fyra tillsynsärenden hos Transportstyrelsen. De viktiga punkterna är att Trafikverket i framtiden måste vara tydligare i sitt samråd med hur och vad man avser ändra samt bättre möjliggöra för berörda parter att ta del av handlingar och ge parterna rimlig tid att analysera och författa sitt remissvar.

FRAMTIDENS ENERGI

Svensk Kollektivtrafik delade Energikommissionens ståndpunkt om att Sverige behöver ett mer transportsnålt samhälle. Transporterna måste användas smartare och med mer resurseffektiva fordon och övergången till förnybara energislag samt elektrifieringen måste påskyndas. Svensk Kollektivtrafik ställde sig därför bakom förslaget om att utreda hur förenkling av befintliga regelverk och

skattelagstiftning kan underlätta för elektrifieringen.

MINSKNING AV VÄXTHUSGAS

För att kollektivtrafiken ska kunna fortsätta minska sitt fossilberoende behövs ökad produktion av biobränsle från hållbara råvaror. Det skulle även vara mycket bra om fossil gas och flygbränsle inkluderades i förslaget, skrev Svensk Kollektivtrafik i sitt remissvar gällande Regeringens promemoria om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle. Regeringens förslag kommer att ge bra effekt på miljön fram till 2020, men sedan blir det oklart eftersom inga mål ännu definierats efter 2020.

BONUS-MALUS-SYSTEM

Det är i grunden positivt med införande av ett nytt bonus-malus-system för nya lätta fordon eftersom det kommer att leda till ökad efterfrågan på fordon med lägre koldioxidutsläpp,

men utredningen har inte analyserat konsekvenserna för kollektivtrafiken. Dessutom bör man inte glömma bort att det finns andra åtgärder, bl.a. utformningen av reseavdraget, skrev Svensk Kollektivtrafik i sitt remissvar angående regeringens promemoria i frågan.

BERÄKNING AV BILFÖRMÅN

Finansdepartementets förslag att ändra beräkningen av förmånsvärdet så att det skapas en direkt koppling mellan en bils miljöpåverkan och dess förmånsvärde är positivt, ansåg Svensk Kollektivtrafik i sitt remissvar angående promemorian Ändrad beräkning av bilförmån. Det stärker de ekonomiska incitamenten att välja en bil med mindre miljöbelastning. Svensk Kollektivtrafik ställde sig även bakom förslaget om att förmånsbeskatta arbetsgivarnas kostnad för trängselskatt vid privata resor med förmånsbil.



FÖRSLAG TILL AVGIFTER

Svensk Kollektivtrafik ifrågasatte Transportstyrelsens förslag på finansieringsmodell i sitt yttrande avseende förändringar av avgifter. Inom exempelvis järnvägssektorn bygger regelverket till stor del på EU-förordningar. Den största delen av Transportstyrelsen verksamhet bör alltså ses som myndighetsutövning och därmed vara anslagsfinansierad, även när det gäller tillsyn, tillstånd och registerhållning.

BILPOOL OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik ställde sig positiv till Miljö- och Energidepartementets förslag om lagstadgade kriterier för bilpoolsfordon som är allmänt tillgängliga att hyra. Under förutsättning att framkomligheten för kollektivtrafiken inte försämras ställde sig Svensk Kollektivtrafik även positiv till att kommuner ska kunna avsätta och reservera gatumark som bilpoolsparkering. I svaret framgick även att utredningens beskrivning av bilpools effekter på kollektivtrafikresandet borde ha varit mer nyanserad.

HJÄLP MED ERTMS

Det finns stora brister i processen och finansieringen av införandet av styrsystemet ERTMS. Kostnadsökningen för aktörerna i branschen ser ut att bli mycket kraftig och staten och Trafikverket måste medverka till att införandet blir finansiellt rimligt och att införandet inte blir för utdragen. Det är också viktigt att parterna enas om hur kvaliteten i detta utvecklingsarbete ska säkras och mätas, ansåg Svensk Kollektivtrafiks Järnvägspolitiska strategigrupp i en skrivelse till Trafikverket angående ERTMS årsrapport 2016.

KAPACITETSTILDELNING TÅG

Sverigeförhandlingen presenterade sitt förslag angående kapacitetstilldelning och ramavtal i anslutning till förberedelsearbetet med ny höghastighetsjärnväg. I svaret skrev Svensk Kollektivtrafik att olika slags tågtrafik bör prioriteras genom politiska beslut som ska genomsyra prioriteringar i kapacitetstilldelningen. Frågan om

prioriteringar är av stor nationell vikt och bör förankras i lagstiftning med ett tillhörande nationellt trafikförsörjningsprogram och förändringarna bör inkludera hela järnvägsnätet och alla tåg.

NEJ TILL OPS

Svensk Kollektivtrafik sa nej till privat finansiering av investeringar i transportinfrastruktur genom OPS (offentlig-privat samverkan) om det medför ökade kostnader för RKM, länstrafikbolagen eller kollektivtrafikresenärerna. Det framgår av remissvaret till Finansdepartementet angående Finansiering av infrastruktur med privat kapital.

GÖR OM HELA RAPPORTEN

Dra tillbaka rapporten och låt regeringen ge direktiv till en ny utredning som görs om från grunden. Den hårda kritiken gav Svensk Kollektivtrafik i sitt remissvar angående Trafikanalys rapport Ny målstyrning för transportpolitiken. Kritiken rör en rad områden, bland annat att Trafikanalys inte har fört en dialog med berörda aktörer, inte beaktat viktiga förslag i Miljömålsberedningens betänkande eller argumenterat varför man inte gjort det trots regeringens direktiv.

KRITIK AV STATISTIK

Svensk Kollektivtrafik lämnade synpunkter på Trafikanalys förslag om ändringar i statistiken för regional kollektivtrafik. Generellt innebär förslaget en försämring eftersom färre variabler kommer att samlas in. Dessutom förs fler osäkerhetsfaktorer in i insamlingen. Svensk Kollektivtrafik och övriga branschorganisationer efterfrågar i sina remissvar även en mer levande dialog med Trafikanalys kring branschens statistikförsörjning.

SJÄLVKÖRANDE FORDON

Utvecklingen av självkörande fordon kommer sannolikt på sikt få mycket stor betydelse i hela världen, skrev Svensk Kollektivtrafik i sitt svar på Transportstyrelsens remiss för försöksverksamhet med självkörande fordon. För att Sverige inte ska hamna på

efterkälken är det viktigt att testverksamhet kan komma igång så snart som möjligt utan att trafiksäkerheten äventyras, och att ansökningsförfarandet inte blir allt för komplicerat.

CYKLAR PÅ KÖRBANAN GER PROBLEM

Svensk Kollektivtrafik är kritiska till regeringens förslag att tillåta cykel och moped på körbanor med hastighetsgräns på 50 km/h eftersom det försämrar framkomligheten för bussar. En utökad möjlighet att cykla på körbanan får inte heller ses som ett alternativ till att bygga nya cykelbanor och cykelvägar. Det framgick av remissvaret för Promemoria Cykelregler, som redogör för möjliga regeländringar inom ramen för regeringens första nationella cykelstrategi.

STÄRK ANVÄNDARNA

Det är viktigt att de nya delningstjänsterna kompletterar kollektivtrafiken istället för att konkurrera och att RKM och länstrafikbolagen integrerar tjänsterna i den övriga kollektivtrafiken. Det ansåg Svensk Kollektivtrafik i sitt remissvar angående Finansdepartementets utredning om delningstjänster, som t ex bilpooler, samåkning, delning och uthyrning av bilar mellan privatpersoner.

DIGITALISERING FÖR STUDENTER

Ett digitaliserat informationsflöde underlättar för studenter att bevisa att de har rätt till studentrabatter. Därför föreslog Svensk Kollektivtrafik att en förordning om redovisning av studier uppdateras i samband med anpassningen till den nya dataskyddsförordningen. Utan digitalisering finns risk att studenterna kommer att behöva stämplade pappersintyg som bevis, framgick det i remissvaret angående EU:s dataskyddsförordning och utbildningsområdet.

KRITIK MOT KAMERAFÖRSLAG

Svensk Kollektivtrafik var kritiska till det nya lagförslaget för kamerabevakning som ger privata aktörer stora möjligheter att använda kameror i sin verksamhet utan att behöva anmäla detta. Kollektivtrafiken, som är en tydlig målpunkt för brott och där dagligen resenärer och personal utsätts för hot och våldssituationer, föreslås däremot fortsatt lyda under en tillståndsplikt.

TRÄNGSELSKATT I STOCKHOLM

Svensk Kollektivtrafik ställde sig bakom Sverigeförhandlingens förslag angående förändringar av trängsel-skatterna i Stockholm från 2020. Remissvaret var positivt av flera orsaker, bland annat att de ökade intäkterna möjliggör de investeringar i ny transportinfrastruktur för kollektivtrafik som Sverigeförhandlingen har slutit avtal om, att åtgärderna beräknas öka kollektivresandet med en procent och att åtgärderna förväntas minska trängseln och förbättra framkomligheten på vägnätet.

ÖVERSYN AV FÖRORDNING

Svensk Kollektivtrafik besvarade Justitiedepartementets samråd gällande EU-kommissionens översyn av tågpassagerarförordningen. Förslaget har fördelar; skyldigheter för stations-

förvaltare och infrastrukturförvaltare skärps, järnvägsföretagen kan kräva gottgörelse från tredje part och en force majeure-paragraf återinförs. Däremot fanns även nackdelar med förslaget, bland annat att synen på funktionsnedsatta är föråldrad och att förslagen blir svåra och kostnadsdrivande att genomföra i praktiken.

REGIONALT BANUNDERHÅLL

Trafikverkets förslag på nedprioritering av medel för underhåll för de s.k. lågtrafikerade regionala banorna är mycket negativt och kommer att leda till ett försämrat tillstånd. Resenärerna skapar underlag för stambanorna, och upp till 50 % fortsätter sin resa med ett annat tåg på stambanan. Det framgick av Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

VINTERDÄCK FÖR FORDON

Näringsdepartementet föreslog att tunga vägfordon ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning på samtliga axlar under tiden 1 december till 31 mars när det är vinterväglag. Svensk Kollektivtrafiks uppfattning var att ytterligare faktainsamling och fördjupad analys behövs innan någon eventuell ändring av gällande bestämmelse genomförs.



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 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 och konsulter till branschen.

Svensk Kollektivtrafiks verksamhet finansieras på flera sätt:

- Genom medlems- och serviceavgifter. Medlemsavgiften höjdes från 35 tkr till 150 tkr i maj och serviceavgiften för aktiva medlemmar är baserad på antalet invånare i länet.
- Genom intäkter i form av deltagaravgifter för konferenser.
- Genom extern medfinansiering av särskilda projekt.

STYRELSE

På årsstämman 2017 ersattes Marie Lindén (V) med Jessica Wetterling (V).

Ordförande

- Ulf Nilsson (S), Regionförbundet samt Trafikstyrelsen i Kalmar län, ordförande
- Ulrika Frick (MP), Västra Götalandsregionen, 1e vice ordförande
- Fredrik Ahlstedt (M), Landstinget i Uppsala län, 2e vice ordförande

Styrelseledamöter

- Talla Alkurdi (S), SLL Trafiknämnden
- Mona Modin Tjulín (S) Länstrafiken i Jämtlands län AB
- Yvonne Stålnacke (S) Regionala Kollektivtrafikmyndigheten, Norrbotten
- Stefan Svalö (S) Region Skåne, Kollektivtrafiknämnden
- Kristoffer Tamsons (M) SLL, Trafiknämnden
- Ann-Charlotte Wiesel (M) Region Kronoberg, Trafiknämnden
- Sven Sunesson (C) Region Kronoberg, Trafiknämnden

- Cristina Glad (L) Region Skåne, Kollektivtrafiknämnden

Styrelsesuppleanter

- Inga-Britt Kronnäs (S) Dalatrafik AB
- Tommy Levinsson (S) Landstinget Västmanland, Kollektivtrafiknämnden
- Margareta Rönngren (S) Länstrafiken i Västerbotten AB
- Alex Bergström (S) Västtrafik AB
- Florian Stamm (MP) Länstrafiken i Jämtlands län AB
- Marie Lindén (V) Västtrafik AB (t o m 15 maj)
- Jessica Wetterling (V) Västtrafik AB (fr om 16 maj)
- Christian Gustavsson (M) AB Östgötatrafiken
- Andreas Löwenhök (M) Länsstrafiken i Västerbotten AB
- Emma Köster (M) Region Skåne, Kollektivtrafiknämnden
- Jonny Lundin (C) Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
- Eva Johnsson (KD) Region Kronoberg, Trafiknämnden.

LEKMANNAREVISORER

Fr o m årsstämman 2016

Ordinarie

- Staffan Holmberg (S) SLL
- Per-Erik Wåglin (L) Länstrafiken i Jämtlands län AB

Ersättare:

- Anders Nilsson (V) Region Värmland, Kollektivtrafiknämnden
- Anders Sellström (KD) Länstrafiken i Västerbotten AB

PERSONAL

Kontoret har under året haft följande anställda:

- Mattias Adell
- Mattias Andersson
- Helena Leufstadius
- Lars Sandberg
- Anita Stenhardt

EKONOMISK REDOVISNING

Svensk Kollektivtrafik, föreningen Org nr 802002-1500

Styrelsen avger följande årsredovisning
för räkenskapsåret 2017.

<i>INNEHÅLL</i>	<i>SIDA</i>
Förvaltningsberättelse	24
Resultaträkning	25
Balansräkning	26
Noter	27
Revisionsberättelse	29

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

Förvaltningsberättelse

VÄSENTLIGA HÄNDELSE UNDER RÄKENSKAPSÅRET

Styrelsens plan för att återställa det egna kapitalet i föreningen under en 2-års period har gett en positiv inverkan på resultatet. Det positiva resultatet har uppnåtts genom att höja medlemsavgiften från 35 000 kr till 150 000 kr. Från och med maj månad är all personal anställd av föreningen och hyrs därefter ut till bolagets verksamhetsuppgifter.

RESULTAT OCH STÄLLNING

Resultatet för 2017 innebär ett överskott om 3 032 281 kr. Resultatet förs över i ny räkning.

FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)

	2017	2016	2015	2014	2013
Allmänna förutsättningar					
Antal medlemmar	22	22	22	23	23
Medelantalet anställda	3	0	0	0	0

	2017	2016	2015	2014	2013
Resultat (tkr)					
Verksamhetens intäkter	7 494	1 349	853	102	103
Verksamhetens kostnader	-8 059	-4 381	-1 148	-957	-667
Verksamhetens resultat	-565	-3 032	-295	-855	-565
Resultat finansiella investeringar	3 600	-1	0	625	1
Årets resultat	3 032	-3 032	-375	-230	-300

	2017	2016	2015	2014	2013
Ekonomisk ställning					
Eget kapital (tkr)	40	-2 992	40	415	645
Soliditet (%)	0,7	0,0	3,5	36,3	56,3

FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Balanserat kapital	Summa kapital
Belopp vid årets ingång	-2 992 096	-2 992 096
Årets resultat	3 032 281	3 032 281
Belopp vid årets utgång	40 185	40 185

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

Resultaträkning

	Not	2017	2016
VERKSAMHETENS INTÄKTER			
Medlemsavgifter		3 035 000	770 000
Kursintäkter		77 800	0
Övriga verksamhetsintäkter		4 381 155	579 433
Summa verksamhetens intäkter		7 493 955	1 349 433
VERKSAMHETENS KOSTNADER			
Direkta kostnader		-66 250	0
Övriga externa kostnader		-1 837 737	-4 380 937
Personalkostnader	2	-6 154 940	0
Summa verksamhetens kostnader		8 058 927	-4 380 936
Verksamhetsresultat		-564 972	-3 031 504
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA POSTER			
Resultat från värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar		3 600 000	0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		1	7
Räntekostnader och liknande resultatposter		-207	-971
Summa resultat från finansiella poster		3 599 794	-964
Resultat efter finansiella poster		3 034 822	-3 032 467
Skatt		-2 541	0
ÅRETS RESULTAT		3 032 281	-3 032 468

Balansräkning

	Not	2017-12-31	2016-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	3	1 000 000	1 000 000
Summa anläggningstillgångar		1 000 000	1 000 000
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		0	4 500
Fordringar hos koncernföretag		3 009 496	0
Övriga kortfristiga fordringar		128	34
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		299 314	545 025
		3 308 938	549 559
Kassa och bank		352 497	83 814
Summa omsättningstillgångar		3 661 435	633 373
SUMMA TILLGÅNGAR		4 661 435	1 633 373
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
EGET KAPITAL			
Balanserat kapital		-2 992 096	40 372
Årets resultat		3 032 281	-3 032 468
Summa eget kapital		40 185	-2 992 096
LÅNGFRISTIGA SKULDER			
Skulder till koncernföretag		4 111	4 383 223
Summa långfristiga skulder		4 111	4 383 223
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		199 237	170 166
Skatteskulder		2 541	0
Övriga kortfristiga skulder		530 980	3 197
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		3 884 381	68 883
Summa kortfristiga skulder		4 617 139	242 246
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		4 661 435	1 633 373

Noter

• Not 1. REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER

Allmänna upplysningar

Från och med räkenskapsåret 2017 upprättas årsredovisningen med tillämpning av årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). Tidigare tillämpades redovisningsprinciper som överensstämde med årsredovisningslagen samt uttalanden och allmänna råd från Bokföringsnämnden för ideella föreningar. Övergången har gjorts i enlighet med föreskrifterna i K3:s kapitel 35. Föreningen klassificeras som ett mindre företag och har utnyttjat mindre företags möjlighet att inte räkna om jämförelsetalen för 2016 enligt K3:s principer. Övergången bedöms inte ha påverkat jämförbarheten mellan åren.

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 anskaffningsvärde efter avdrag för transaktionskostnader. Skiljer sig det redovisade beloppet från det belopp som ska återbetalas vid förfallotidpunkten periodiseras mellanskillnaden som räntekostnad över lånets löptid 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**

	2017-12-31	2016-12-31
Medelantalet anställda	3	0

• **Not 3. ANDELAR I KONCERNFÖRETAG**

	2017-12-31	2016-12-31
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

Stockholm 6 april 2018

Ulf Nilsson
Ordförande

Helena Leufstadius
Verkställande direktör

Fredrik Ahlstedt

Ulrika Frick

Cristina Glad

Mona Modin Tjulin

Yvonne Stålnacke

Sven Sunesson

Stefan Svalö

Kristoffer Tamsons

Ann-Charlotte Wiesel

Talla Alkurdi

REVISIONSBERÄTTELSE

Till föreningsstämman i Svensk Kollektivtrafik Organisationsnummer 802002-1500

RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN

UTTALANDEN

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Svensk Kollektivtrafik för år 2017.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av föreningens finansiella ställning per den 31 december 2017 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. Revisornas 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 på fel. 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 på fel. 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 fel 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 fel, 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 fel, 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 fram-

tida 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 år 2017. 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 ersättningskyldighet 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 försummelse som kan föranleda ersättningskyldighet 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 6 april 2018

Deloitte AB

Jan Palmqvist

Auktoriserad revisor

Stockholm den 6 april 2018

Staffan Holmberg

Lekmannarevisor

Per-Erik Wåglin

Lekmannarevisor

EKONOMISK REDOVISNING

Svensk Kollektivtrafik Service AB Org nr 556412-2983

Styrelsen och verkställande direktören avger följande
årsredovisning för räkenskapsåret 2017.

INNEHÅLL	SIDA
Förvaltningsberättelse	32
Resultaträkning	33
Balansräkning	34
Tilläggsupplysningar	36
Revisionsberättelse	38

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

Förvaltningsberättelse

VÄSENTLIGA HÄNDELSE UNDER RÄKENSKAPSÅRET

Bolaget är ett helägt dotterbolag till föreningen Svensk Kollektivtrafik, 802002-1500. I syfte att återställa föreningens egna kapital och därmed säkerställa bolagets och föreningens fortlevnad tog årsstämman beslut att höja medlemsavgiften i föreningen från 35 000 kr till 150 000 kr och hela verksamheten har under året kostnadseffektiviserats.

FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)	2017	2016	2015	2014
Nettoomsättning	16 344	15 134	16 338	13 749
Resultat efter finansiella poster	4 969	2 117	-807	631
Soliditet (%)	37,6	45,7	32,1	56,3

FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	1 000 000	200 000	130 738	1 667 866	2 998 604
Disposition enligt beslut av årets årsstämma:			1 667 866	-1 667 866	0
Årets resultat				3 853 337	3 853 337
Belopp vid årets utgång	1 000 000	200 000	1 798 604	3 853 337	6 851 941

RESULTATDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

Balanserad vinst	1 798 605
Årets vinst	3 853 337
	5 651 942
disponeras så att till aktieägare utdelas i ny räkning överföres	3 600 000
	2 051 942
	5 651 942

STYRELSENS YTTRANDE ÖVER DEN FÖRESLAGNA VINSTUTDELNINGEN

Den föreslagna utdelningen reducerar bolagets soliditet till 22,5 procent. Soliditeten är mot bakgrund av att bolagets verksamhet fortsatt bedrivs med lönsamhet betryggande. Likviditeten i bolaget bedöms kunna upprätthållas på en likaledes betryggande nivå. Styrelsens uppfattning är att den föreslagna utdelningen ej hindrar bolaget från att fullgöra sina förpliktelser på kort och lång sikt, ej heller att fullgöra erforderliga investeringar. Den föreslagna utdelningen kan därmed försvaras med hänsyn till vad som anförs i ABL 17 kap 3 § 2-3 st. (försiktighetsregeln).

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

Resultaträkning

	Not	2017-01-01 -2017-12-31	2016-01-01 -2016-12-31
RÖRELSEINTÄKTER, LAGERFÖRÄNDRINGAR M M			
Nettoomsättning		16 343 521	15 133 903
Övriga rörelseintäkter		7 094 563	3 825 060
Summa rörelseintäkter, lagerförändringar m m		23 438 083	18 958 964
RÖRELSEKOSTNADER			
Övriga externa kostnader		-12 497 255	-9 805 793
Personalkostnader	2	-5 928 481	-7 000 246
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-33 083	-33 083
Övriga rörelsekostnader		-429	0
Summa rörelsekostnader		-18 459 249	-16 839 123
Rörelseresultat		4 978 834	2 119 841
FINANSIELLA POSTER			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		11	183
Räntekostnader och liknande resultatposter		-9 521	-3 231
Summa finansiella poster		-9 510	-3 048
Resultat efter finansiella poster		4 969 324	2 116 793
BOKSLUTSDISPOSITIONER			
Förändringar av periodiseringsfonder		0	110 000
Summa bokslutsdispositioner		0	110 000
Resultat före skatt		4 969 324	2 226 793
SKATTER			
Skatt på årets resultat		-1 115 987	-558 927
ÅRETS RESULTAT		3 853 337	1 667 866

Balansräkning

	Not	2017-12-31	2016-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	3	45 222	78 305
Summa materiella anläggningstillgångar		45 222	78 305
Finansiella anläggningstillgångar			
Fordringar hos koncernföretag	4	1 215 709	4 582 738
Andra långfristiga värdepappersinnehav	5	100 000	100 000
Summa finansiella anläggningstillgångar		1 315 709	4 682 738
Summa anläggningstillgångar		1 360 931	4 761 043
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		5 002 901	923 620
Övriga fordringar		820	62 878
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		1 255 497	630 718
Summa kortfristiga fordringar		6 259 218	1 617 216
Kassa och bank			
Kassa och bank		10 951 572	454 424
Summa kassa och bank		10 951 572	454 424
Summa omsättningstillgångar		17 210 790	2 071 640
SUMMA TILLGÅNGAR		18 571 721	6 832 683

Not	2017-12-31	2016-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER		
EGET KAPITAL		
Bundet eget kapital		
Aktiekapital, 1000 aktier	1 000 000	1 000 000
Reservfond	200 000	200 000
Summa bundet eget kapital	1 200 000	1 200 000
Fritt eget kapital		
Balanserat resultat	1 798 605	130 738
Årets resultat	3 853 337	1 667 866
Summa fritt eget kapital	5 651 942	1 798 604
Summa eget kapital	6 851 942	2 998 604
OBESKATTADE RESERVER		
Periodiseringsfonder	156 000	156 000
Summa obeskattade reserver	156 000	156 000
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	2 150 518	1 255 615
Skulder till koncernföretag	621 094	0
Skatteskulder	914 825	1 187 178
Övriga skulder	1 098 404	231 718
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	6 778 938	1 003 568
Summa kortfristiga skulder	11 563 779	3 678 079
Summa kortfristiga skulder	11 563 779	3 678 079
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	18 571 721	6 832 683

Tilläggsupplysningar

• Not 1. REDOVISNINGSG- OCH VÄRDERINGS-PRINCIPER

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 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

	2017-01-01 -2017-12-31	2016-01-01 -2016-12-31
Medelantalet anställda	2	5

UPPLYSNINGAR TILL BALANSRÄKNINGEN

• Not 3. INVENTARIER, VERKTYG OCH INSTALLATIONER

	2017-12-31	2016-12-31
Ingående anskaffningsvärde	402 948	422 335
<i>Försäljningar/utrangeringar</i>	-32 454	-19 387
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	370 494	402 948
Ingående avskrivningar	-324 643	-310 947
- <i>Försäljningar/utrangeringar</i>	32 454	19 387
- <i>Årets avskrivningar</i>	-33 083	-33 083
Utgående ackumulerade avskrivningar	-325 272	-324 643
Utgående redovisat värde	45 222	78 305

• Not 4. FORDRINGAR HOS KONCERNFÖRETAG

	2017-12-31	2016-12-31
Ingående anskaffningsvärden	4 582 738	-
Tillkommande fordringar		6 239 475
Avgående fordringar	-3 367 029	- 2 448 352
Omklassificeringar		791 615
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	1 215 709	4 582 738
Utgående redovisat värde	1 215 709	4 582 738

• Not 5. ANDRA LÅNGFRISTIGA VÄRDEPAPPERSINNEHAV

	2017-12-31	2016-12-31
Ingående anskaffningsvärden	100 000	100 000
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	100 000	100 000
Utgående redovisat värde	100 000	100 000

Stockholm 22 mars 2018

Ulf Nilsson
Ordförande

Fredrik Ahlstedt

Ulrika Frick

Helena Leufstadius
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 2017-01-01 - 2017-12-31. Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Svensk Kollektivtrafik Service ABs finansiella ställning per den 31 december 2017 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 revisionssed 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 på fel. 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 på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns.

Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel 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 fel, 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. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, 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 2017-01-01 - 2017-12-31 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 revisionsred i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Svensk Kollektivtrafik Service AB enligt god revisorsred i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

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

REVISORNS ANSVAR

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

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, 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 revisionsred 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 revisionsred 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 6 april 2018

Deloitte AB

Jan Palmqvist
Auktoriserad revisor



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik
Hornsgatan 15, 1 tr.
118 46 Stockholm

www.svenskkollektivtrafik.se