



# SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK ÅRSREDOVISNING 2019

# VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2019

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 och intresseorganisationer.

## Våra medlemmar

- AB Östgötatrafiken
- Blekingetrafiken, Region Blekinge
- Hallandstrafiken AB
- Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
- Luleå Lokaltrafik AB
- Länstrafiken i Jämtlands Län AB
- Länstrafiken i Norrbotten AB
- Länstrafiken i Västerbotten AB
- Mälardalstrafik MÅLAB AB
- Norrtåg AB
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten
- Region Dalarna, Kollektivtrafikförvaltningen
- Region Gotland, Kollektivtrafikenheten
- Region Gävleborg, X-trafik
- Region Jönköpings län
- Region Kalmar, Kalmar Länstrafik
- Region Kronoberg, Länstrafiken
- Region Stockholm, Trafikförvaltningen
- Region Sörmland, Sörmlandstrafiken
- Region Uppsala, Kollektivtrafikförvaltningen UL
- Region Värmland
- Region Västmanland, Kollektivtrafikförvaltningen
- Region Örebro län, Länstrafiken
- Skånetrafiken
- Svealandstrafiken
- Tåg i Bergslagen
- Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafikmyndigheten
- Västtrafik AB
- Öresundståg AB

## Snabba fakta om Kollektivtrafiken



90 procent av bussarna i kollektivtrafiken 2019 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 femte resa sker med tunnelbana/spårvagn och ca var fjärde med tåg.



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

**1,6 MILJARDER**

Svenska folket gör årligen 1,6 miljarder resor med våra medlemmars trafik. Det motsvarar 99 procent av landets busstrafik och 82 procent av landets tågtrafik.

**90**

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



83 procent av resenärerna kommer fram i tid.

**17,2 MILJONER**

Varje år görs 17,2 miljoner serviceresor i Sverige, såsom färdtjänst, sjukresor och anropsstyrd linjetrafik.



Det finns nästan 60 000 linjer och hållplatser i Sverige.

# VD HAR ORDET



På bilden fr v: Ann Dahlin, Mattias Adell, Anita Stenhardt, Mattias Andersson, Helena Leufstadius, Agneta Weissglas, Lars Sandberg, Annarella Löfblad och Caj Rönnbäck.

2019 genomförde vi fler nätverksträffar än någonsin och Svensk Kollektivtrafik fick ett bra genomslag i media med rapporter och debattartiklar kring aktuella och viktiga frågor som påverkar kollektivtrafikens utveckling. Fokus under året har varit framtiden för biodrivmedel, reseavdrag, framtidens mobilitet, kollektivtrafikens förseningskostnader och nationellt biljettsystem. Sverige och Norden fick också stor uppmärksamhet då världens största kollektivtrafikmässa, UITP Global Public Transport Summit, hölls i Stockholm med rekorddeltagare och succé på alla sätt och vis.

Den 22 maj valdes en ny styrelse med engagerade ledamöter från hela landet. Det är glädjande att det finns ett stort intresse från politiskt håll för våra frågor. Styrelsens studiebesök i Östersund gav både ökad kunskap om elbusar och stadsplanering men också en bra möjlighet att lära känna varandra bättre. Det är också väldigt roligt att se att den nya Järnvägspolitiska strategigruppen har kommit igång med full fart.

En ökad efterfrågan på medlemsstöd och nätverksaktiviteter har inneburit att vi under året rekryterade en ny medarbetare, Annarella Löfblad, med ansvar för frågor inom hållbarhet, tillgänglighet och säkerhet. Järnvägsfrågorna kräver mer engagemang och vi har lånat in Caj Rönnbäck från Region Uppsala, som samordnar arbetet med alla nyutnämnda punktlighetsansvariga hos våra medlemmar.

En ny uppdaterad version av undersökningen ANBARO startade under sommaren och nu kan vi ge våra medlemmar möjligheten att mäta och benchmarka även för närtrafik, skolskjuts och handläggning. Positivt är också att vi ser ett ökat intresse av verktyget från många kommuner.

Almedalsveckan är fortsatt en viktig mötesplats där Svensk Kollektivtrafik både har formella och informella möten med beslutsfattare och andra intressenter. Under veckan genomförde vi både egna och gemensamma seminarier ihop med Västtrafik, Partnersamverkan och Tryggare Sverige.

Vi har haft stor nytta av vår gemensamma nordiska resurs med placering i Bryssel eftersom nya lagar och direktiv från EU påverkar oss i hög grad. 2019 har vi haft en norsk representant på plats och hennes nyhetsbrev med aktuell EU-information har uppskattats av våra medlemmar. Nästa år tas arbetet över av en jurist i EU-rätt vilket stärker möjligheten att bevaka och tidigt komma in och försöka påverka beslutsprocesserna.

Under 2020 kommer vi att kunna hålla en stor del av våra nätverksträffar på hemmaplan och erbjuda en ny mötesplats i Stockholm för alla engagerade medlemmar när kansliet i början av april flyttar till närliggande och lite större lokaler.

Tack för ett gott samarbete under året. Nu kommer vi med ännu större kraft se framåt med medlemservice i fokus. Svensk Kollektivtrafik finns till för alla våra medlemmar!

Helena Leufstadius, vd Svensk Kollektivtrafik

# 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.

## UITP Global Public Transport Summit - hela världen kom till Stockholm

Den 9–12 juni 2019 var Stockholm värd för UITP Global Public Transport Summit, världens största kollektivtrafikevent. Aktörer inom kollektivtrafikbranschen samlades till en mycket lyckad och välbesökt mäsaseminarier, workshops, utställning och internationellt nätverkande.

Många av Svensk Kollektivtrafiks medlemmar var på plats, både som besökare och föreläsare, och värdskapet hanterades fantastiskt av Trafikförvaltningen SLL, med en aktiv nordisk monter och trevligt bemötande.



## Kollektivtrafikens kostnader och bättre hälsa i Almedalen

Svensk Kollektivtrafik var som vanligt på plats i Visby under Almedalsveckan och arrangerade ett välbesökt seminarium om kollektivtrafikens kostnadsutveckling och vad som är en rimlig ökning i relation till medvetna politiska beslut för ett hållbart samhälle. Vd Helena Leufstadius bemötte bilden av "skenande kostnader" och diskuterade med de övriga medverkande kring ökat utbud, tillgänglighet, löneutveckling

och framkomlighet. Tillsammans med Västtrafik hölls ett seminarium om kollektivtrafik och hälsa, bland annat med en rapport som slog fast att satsningar på kollektivtrafik bör konkurrera med bilresande, inte de resenärer som annars skulle ha gått eller cyklat. I samarbete med Partnersamverkan hölls även ett gemensamt seminarium där rapporten "Delad mobilitet i dag och i framtiden" presenterades.





## Årskonferens Späckat program och mingel

Nästan 130 personer kom på Årskonferensen på Piper-ska Muren i Stockholm i december. Lennart Ekdal var moderator och höll ihop programmet. Bland annat fick deltagarna ta del av nordiska utblickar, lägesrapport kring det nationella biljettsystemet och medlemmar som redogjorde för intressanta projekt kring kombinerad mobilitet, säkerhet och trygghet. Det gavs också möjlighet att mingla och träffa kollegor från hela landet och våra associerade medlemmar.



## Presidiekonferens Stort intresse för ny mobilitet

Över 70 politiker och tjänstemän från hela Sverige samlades i Stockholm i augusti för en gemensamt Presidie- och VD/förvaltningschefskonferens i samarbete med SKL, vilket var ett bra tillfälle att presentera våra verksamheter för alla nya politiker. Under dagarna var det stort fokus på de nya mobilitetstjänsterna. Vilken roll kommer kollektivtrafiken att ha? Hur stor andel kommer de att ha i framtiden och till vilken nytta för kommuner, landsting och regioner? På agendan fanns även självkörande fordon, kollektivtrafikens funktionshinder samt besök av Gerhard Wennerström, utredaren till ett nytt nationellt biljettsystem.



## JBS – Järnvägsbranschens samverkansforum

Satsningen på punktlighetsarbetet i tågtrafiken fortsätter. Vid den årliga resultatkonferensen konstaterades det att samarbetet gör nytta men att punktlighetsmålet om 95 procent till år 2020 inte kommer att nås. Under året beslutade därför JBS om ny organisation och nytt arbetssätt för branschinitiativet TTT – Tillsammans för Tåg i Tid och en exekutiv ledningsgrupp tillsattes för snabbare förankring och fokus på sprintar och cykliskt arbete. För att lyfta punktlighetsfrågorna på regional nivå anlätades Caj Rönnbäck från UL som har lett arbetet med de utsedda regionala punktlig-

hetssamordnare och Jan-Åke Bergmark från Öresundståg anlätades som RKMs representant i den exekutiva ledningsgruppen i TTT. Tillsammans med Trafikverket och branschrepresentanter fortsätter arbetet med att stärka samverkan i planering av åtgärder och trafik som startade 2015 under namnet "Stärkt Branschsamverkan". Utöver det har Svensk Kollektivtrafik bland annat deltagit i referensgrupper hos Trafikverket kring kommersiell riskanalys för ERTMS samt utveckling av processer och systemstöd för tåglägesbeställningar och kapacitetstilldelning samt nationell trafikledning.

### ELBUSSARNA I NORDEN ÖKAR

Nordens största elbusskonferens ägde rum i augusti i Oslo, arrangerad av bland annat norska Kollektivtrafikforeningen. Mattias Adell från Svensk Kollektivtrafik var en av talarna och även representanter från Västtrafik och Skånetrafiken. Både i Sverige och Norge ökar antalet elbussar i snabb takt och det övergripande budskapet var att "Nu händer det!".

### INNOVATIVT MED IVA

Svensk Kollektivtrafik har deltagit i Kungl. Ingenjörsvetenskapsakademins (IVA) projekt "Resurseffektivitet och cirkulär ekonomi" som samlade över 50 företag, organisationer och myndigheter under visionen: Sverige ska bli den ledande nationen för ett resurseffektivt, cirkulärt samhälle. Slutsatser och konkreta åtgärder beskrivs i rapporten "Resurseffektiv transport och mobilitet i Sverige – vad behövs?"

### UPPHANDLINGSEMINARIUM

Närmare 50 personer träffades på årets upphandlingsseminarium för Serviceresor i samarbete med Svenska Färdtjänstföreningen. I programmet ingick upphandlingskrav med sociala villkor, taxameterdispenser, modellavtal samt drivkrafter med vitan och bonus. Göteborgs stad berättade om sin upphandling och Västtrafik berättade hur de genomför avtalskontroll med hjälp av FRIDA.



## PARTNERSAMVERKAN FÖR EN FÖRBÄTTRAD KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik höll i ordförandeskapet i Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Fördrubblingsmålet, kollektivtrafikens bidrag för att uppnå klimatmålet och avtalsprocessen stod högst på aktivitetslistan under året.

Under Almedalsveckan presenterades rapporten "Delad mobilitet i dag och i framtiden" under ett välbesökt seminarium.

Partnersamverkan tog fram en faktafolder med hinder och utmaningar för branschen kopplat till drivmedel. Där redovisades fakta kring utsläpp av CO<sub>2</sub>, energianvändning, EU:s bränslekvalitetsdirektiv, skattebefrielse, lagen om reduktionsplikt, efterfrågan på förnybara drivmedel i EU samt risken för kapacitetsbrist i elnäten.

### KOLLEKTIVTRAFIKENS AVTALSKOMMITTÉ



Kolla har som uppgift att utveckla, förvalta och sprida kunskap om de dokument och verktyg som ingår i kollektivtrafikens avtalsprocess.

Under året togs ett nytt modellavtal fram för affärsutveckling med syfte skapa ett gemensamt arbetssätt hos beställare och trafikföretag. Dessutom arbetade kommittén med tre helt nya

vägledningar, användbara dokument för kommande upphandlingar och kontrakt.

Två konferensdagar blev det 2019, en med fokus på aktuell lagstiftning och branschens gemensamma arbete inom den upphandlade kollektivtrafiken och en med goda exempel på hur man kan använda upphandlingar för att utveckla morgondagens kollektivtrafik, offentliga upphandlingar inom tågsektorn samt överprövningsavgifter och ändringar i pågående avtal. Det är också glädjande att Indexrådets rekommendationer lyckats nå fram till nära 100 % följsamhet i kollektivtrafikens avtal.

Taxiförbundet valde under året att träda ur Partnersamverkan.

## INTERNATIONELLA MÖTESPLATSER

### Utvecklat samarbete kring nordiska frågor

Nordic Mobility Group (de nordiska systemorganisationerna) har träffats två gånger under året och samarbetet har utvecklats inom flera områden. Vi ser många liknande problemställningar och möjliga synergier i våra länder. Ett exempel var en gemensam projektansökan till Nordic Innovation: "Smart mobility in rural areas – the Nordic way".

Gruppen besökte UITP-kontoret i Bryssel i samband med konferens om framtidens mobilitetstjänster i mindre städer i Europa. Ett annat studiebesök genomfördes i Lund och Köpenhamn hos K2 som presenterade sin forskningsagenda och vi diskuterade trafik i egen regi, AI-möjligheter och smart mobilitet. Vi fortsatte till Köpenhamn där Movia Danmark presenterade

färdplanen för MaaS och sammanslagningen av Rejsekort och Rejseplanen.

### UITP

EU-kommittén har haft ett intensivt år, och diskuterat hur de beslutade nya lagarna och direktiven kan ha för inverkan på kollektivtrafiken. Tillsättningen av nya EU-ledamöter efter valet drog ut på tiden men till slut blev det klart vilka som fick ansvar för vad och under hösten deltog bland annat parlamentariker Anna Deparnay-Grundenberg från Tyskland (passagerarrättigheter) och Gábor Bartha från DG CONNECT (Open Data-direktivet). UITP Marketing Commission höll möte i Genève med fokus på elbusslinjer, självkörande fordon och branding i MaaS. UITP presenterade också sin klimatkampanj - *One Planet, One plan*. Under UITP Global Public Transport

Summit i Stockholm hölls ett första möte i ett nytt nätverk, "National Associations Platform" för Vd:ar i branschens intresse- och medlemsorganisationer med deltagare från över 35 länder. Målsättningen är att stärka den lokala rösten genom erfarenhetsutbyte, samla in data och nätverka.



# 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.



## Nytt nyhetsbrev: UITP Nordic News

Genom Ingrid Dreyer, vår nordiska EU-bevakare med stationering i Bryssel på UITP, startades ett nytt nyhetsbrev med rapportering på engelska om aktuella EU-frågor rörande kollektivtrafik. Nyhetsbrevet utkom med fem nummer under året och innehöll information om lagförslag, EU-beslut, forskning, finansiering och andra projekt av intresse för de nordiska länderna.

### NYA ROLLER

Efter fem år som kommunikationskonsult hos Svensk Kollektivtrafik anställdes Agneta Weissglas som kommunikationsansvarig under hösten på heltid från årsskiftet 2020. Agneta tog över rollen från Anita Stenhardt, som istället fick ett tydligare fokus på marknadsfrågor, övergripande ansvar för alla event och att driva och utveckla förarcertifieringarna samt sekreterare för styrelsen.

### NYHETER OCH PRESS

Ett antal pressmeddelanden skickades ut under året. Ett stort intresse fick rapporterna om nya mobilitetstjänster, om hur kollektivtrafik ökar tillväxt och sysselsättning och om att förseningarna i kollektivtrafiken kostar miljarder. Även årsrapporterna från ANBARO och Kollektivtrafikbarometern får uppmärksamhet. Fackpressen tog löpande upp nyheter kring våra remissvar och andra aktuella frågor. Under året

publicerades 7 nummer av det allmänna nyhetsbrevet och 15 nummer av Medlemsnytt, som vänder sig till aktiva och associerade medlemmar.

### MER FAKTA PÅ WEBBEN

Webben fortsätter att utvecklas, bland annat med en satsning på att lyfta fram fakta och statistik för att underlätta för besökare. Där finns aktuella siffror och fakta om branschen, både eget material och via externa parter.

## Nya i branschen - nu vet de mer!

Det är inte lätt att börja på ett nytt jobb alla gånger och heller inte i en ny bransch. För de som är nya i kollektivtrafikbranschen erbjuder vi en endags introduktionsutbildning med jämna mellanrum. I maj och oktober kom sammanlagt 55 deltagare från hela landet för att få en inblick i vad kollektivtrafik är, varför det finns, vilka nyttor det medför och hur man planerar för att skapa en attraktiv kollektivtrafik.



# 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.



## VD/FÖRVALTNINGSCHEFER

Tillsammans med SKL genomförs regelbundet möten för vd:ar och förvaltningschefer. Under 2019 blev det ett möte med Trafikförvaltningen i Stockholm som värd ihop med ett uppskattat studiebesök på Trygghetscentralen. Nästa möte skedde i samband med Presidiekonferensen, med fokus på de nya mobilitetstjänsterna, självkörande fordon, funktionshinder och kollektivtrafik samt det nationella biljettsystemet.

## BUS NORDIC

Svensk Kollektivtrafik deltar både i den nordiska styrgruppen och arbetsgruppen. Under våren lanserades en uppdaterad version av Bus Nordic, den gemensamma rekommenderade standarden för bussar inom Norden. Sedan Bus Nordic presenterades vid halvårsskiftet 2018 har kravbilagan använts i de flesta svenska busstrafikuphandlingarna, och omdömena från ansvariga på RKM har varit positiva.

## KOMMUNIKATION

Info/marknad, numera Kommunikationsnätverket, är nätverket för informations- och marknadsansvariga hos våra medlemmar. Gästföreläsare för årets nätverksträff var Yvonne Waage från Oslo, som berättade om Ruters reklamkampanjer. Andra inspirerande presentationer handlade om facebook strategi, nya mobila kundcenter, varumärkesarbete och hur det går att göra webben mer tillgänglig.



## MILJÖNÄTVERKET

Miljönätverket finns för alla som arbetar med miljöfrågor hos medlemmarna. På vårens möte fick vi besök av Energimyndigheten med tema koldioxidutsläpp från olika drivmedel, debattören Per Kågeson gav sin syn på elektrifieringen och Regeringskansliet berättade om EU:s Clean Vehicle Directive. På hösten var elbussar i fokus och skattebefrielsen för biodrivmedel.

## UPNÄT

UPNÄT är nätverket som behandlar olika aspekter kring trafikupphandlingar. På årets första möte berättade norska Ruter om planerna för helt utsläppsfri kollektivtrafik. På höstmötet presenterade K2 och VTI forskningsresultat kring modellavtal, överprövningar och viten och hur uppökelsen ska bli en god affär för både beställaren och trafikföretaget.

## JÄRNVÄGSNÄTVERKET

Svensk Kollektivtrafik har ett nätverk för järnvägsfrågor där aktuella frågor och erfarenheter stäms av. På Järnvägsnätverkets vårträff i Uppsala sattes fokus på nya spårvägslinjer och hur nya fordon ställer krav på nya lösningar. På höstmötet presenterade Trafikverket om regressrättsansökningar och förbättrad dialog och samverkan.

## INNOVATIONSNÄTVERKET

Nätverket vänder sig till medlemmar som arbetar med innovationsfrågor som drivkraft för att utveckla kollektivtrafiken. Under våren hölls ett seminarium tillsammans med forskare från Chalmers med diskussioner kring hur innovation kan ledas, organiseras och dessutom bli till verksamhet.

## TILLGÄNGLIGHET

Tillgänglighetsnätverket har varit vilande men startade åter upp under året. Bland deltagarna fanns både de som varit med förr och en hel del nya. Deltagarna fick möjlighet att diskutera målluppfyllning med Trafikanalys, ta del av Region Stockholms målarbete och följa upp tillgänglighet samt fördjupa

sig i problem och lösningar med rullstolsplatser och tillgängliga toaletter på buss.

## MERIT

MERIT är vårt största nätverk, med erfarenhetsutbyte inom serviceresor. Två möten hölls under året och det första ägde rum i Jönköping. Där diskuterades sjukreseverksamheten, behov och mandat för väktare, närtrafik i Närke, fordonskontroller, miljörevisioner, språkutbildningar och lagtolkningar. Mötet gästades av Trafikanalys och Riksfärdtjänsten Sverige. Dessutom blev det ett studiebesök på JLT:s beställningscentral. Det andra mötet var i Stockholm och på programmet stod bland annat framtidens digitaliserings-satsningar och kommande krav på verksamhetseffektiviseringar.



## BILJETTROLL

Nätverket är till för alla som arbetar med biljettkontrollverksamhet och regelverk, för administrativ och operativ personal samt specialister. Höstens träff i Falkenberg tog upp trygghetsfrågor, mediahantering och hur biljettkontroll fungerar för Skyss i Bergen.

## TRAFIKUTVECKLING

Ett nätverk för de som arbetar med trafikutveckling och trafikplanering hos våra medlemmar. Under året hölls en träff i Lund och Malmö med studie-

besök på den nya elbusslinjen 7 och BRT-lösningen MalmöExpressen. På möte i Stockholm presenterade SL och UL olika projekt och utmaningar samt framtidens mobilitetstjänster på landsbygden i nutid och framtid. Årets sista möte ägde rum i Göteborg med fokus på nya mobilitetslösningar, KOLLBAR, BRT-system samt samverkan med kommunen i plan- och samhällsbyggnadsfrågor.

## TRYGGHET

Trygghetsnätverket är ett nätverk för de som arbetar med frågor kring trygghet och säkerhet. I april hölls en workshop tillsammans med Tryggare Sverige där temat Samverkan lockade många nya deltagare från olika organisationer. Det blev också ett studiebesök hos City i Samverkan och Plats-samverkan Sergels Torg. Höstens träff bjöd på exempel från Örebro kommun och Jernhusen som berörde trygghetsvandring, skadegörelse, bussvärdar, nattstopp, visering och behov av bättre statistik.

För att få inspiration hur andra arbetar med säkerhet och trygghetsfrågor deltog Svensk Kollektivtrafik på ett studiebesök i London under en dag med Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK). Det blev besök hos Department of Transport som beskrev det nationella programmet för säkerhet, Network Rails arbete med säkerhetsfrågor och samarbetet med British Transport Police (BTP). Tillsammans med Tryggare Sveriges studieresa deltog medarbetare från Svensk Kollektivtrafik och personer från medlemsorganisationerna för att lära hur New York kunde förvandlats till en av USA:s säkraste städer.

## FÖRETAGSFÖRSÄLJNING

Företagsförsäljning är vårt nätverk för alla som arbetar med erbjudanden till företag och organisationer. På nätverksträffen i Stockholm presenterade Västtrafik hur de arbetar med företagsförsäljning, hur väl produkterna matchar berörda kundsegment och var potentialen finns att öka försäljningen.

# 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 (KOLLBAR) är en branschgemensam resvane-, kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Under 2019 framgick att kollektivtrafiken har fått nya resenärer, och de är dessutom allt nöjdare. Över hälften, 53 procent, reser med kollektivtrafiken minst en gång i månaden. 79 procent av dessa är nöjda med senaste resan. Undersökningen visar också en högre marknadsandel för kollektivtrafikresandet. Många av medlemmarna har under året lagt till tilläggsfrågor och två organisationer har valt tilläggsblock med frågor kring mobilitet och resvanor. Under året hölls också en användarträff där deltagarna diskuterade inriktning och utformning av kommande årsrapport samt vidareutveckling av KOLLBAR.

## ANBARO

ANBARO är en branschgemensam undersökning för mätning av resenärens upplevda kvalitet för färdtjänst och sjukresor. Årsrapporten visade att resenärerna i Sverige är nöjda med färdtjänst och sjukresor. Bra bemötande, korta svarstider vid beställning och god tidpassning – det är det viktigaste för att resenärerna inom färdtjänst och sjukresor ska känna sig nöjda. Den 1 juli startade en moderniserad version av ANBARO, där medlemmarna får möjlighet att komplettera med nya undersökningar och där även handläggning av färd-

tjänst/riksfärdtjänst (HANBARO) och skolskjuts-, flex/närtrafik (FLEXBARO) ingår. Skolskjutsdelen baserades på resultatet från en enkät till medlemmarna som visade att endast ett fåtal mäter elevernas nöjdhet och upplevelse av skolresorna och att det fanns stora behov av att öka kunskaperna. I november hölls en användarträff för att titta på resultaten av allt det nya. På agendan fanns även en workshop kring innehåll i årsrapporten, behov av förändringar och utveckling i det nya analysverktyget samt behovet av att jobba vidare med vissa frågor.

## 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 ett koncept med gemensamma grundregler och symbol för studentrabatt i kollektivtrafiken. Konceptet handlar om att förenkla visering och biljettkontroll och möjliggöra digitalisering genom att skapa gemensamma grundregler kring vem som ska betraktas som en student, inte nivån för rabatter eller biljettyper.

## Förarcertifiering – ett branschgemensamt utbildningskoncept

### FÖRARCERTIFIERING FÖR BUSSFÖRARE

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. Hela konceptet har under året uppdaterats med en ny utbildningshandbok, provfrågor och en helt ny e-learningdel som under våren marknadsfördes på plats ute hos våra medlemmar. Två användarträffar har hållits i Hässleholm och Stockholm där fokus var på e-learningen och medlemmars erfarenheter kring certifieringen, exempel på lokalt material och utbildning samt praktiska tips och råd. En första utvärdering av den nya e-learningkonceptet visar att hela 80% är nöjda eller mycket nöjda.

### FÖRARCERTIFIERING FÖR SERVICERESOR

Förarcertifiering Serviceresor är ett branschgemensamt utbildningskoncept för förare som kör serviceresor. Två användarträffar genomfördes och det beslutades att tillsätta en arbetsgrupp för att utveckla ett e-learningkoncept. Den första delen, som togs fram under hösten, bestod av filmer som ger förarna praktiskt stöd och tips när de har kunder med bår, manuell rullstol, elrullstol, trappklättring, elskoter och ledarhund.



### 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, och även få svar på frågor kring sin egen verksamhet. Under användarföreningens möte i Helsingborg låg fokus på nytvveckling inom – användarvänlighet, fordonskontroll samt motortekniker, drivmedel och nyckeltal. Deltagarna fick även tillfälle att resa över Öresund med världens största eldrivna färja. På höstmötet i Sandviken fick deltagarna uppdatera sig på förändringar och förbättringar i FRIDA, framtida utvecklingsmöjligheter, fatta beslut om kommande uppdrag och ta del av arbetsgruppernas arbete samt lära av varandra.

# LOBBYING OCH OPINIONS- BILDNING

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.



## RAPPORTER

### Framtidens nya mobilitetstjänster

Trots att intresset för kombinerad mobilitet och nya mobilitetstjänster är stort utgör de idag en liten andel av den totala persontrafiken i Sverige. Även om vi står inför en snabb utveckling med tillväxt inom de nya tjänsterna förblir andelen låg även 2030 och bedöms stå för ca 0,1 procent. Det visade en rapport från WSP på uppdrag av Partnersamverkan som presenterades i Almedalen.

### Kollektivtrafik ökar tillväxt och sysselsättning

Kollektivtrafiken är ett kraftfullt sätt att skapa bättre tillgänglighet för stora delar av befolkningen i Sverige, visade en ny rapport.

Om kollektivtrafiken tas bort skulle bruttolönerna i landet minska med 9 miljarder kr per år och 106 000 arbetstillfällen försvinna, utöver de som är anställda inom kollektivtrafiken. Kommunernas, landstingens och regionernas skatteintäkter skulle minska med nästan 3 miljarder kronor varje år.

### Förseningarna i kollektivtrafiken kostar miljarder

Kollektivtrafikförseningarna i Sverige kostar samhället över 8,5 miljarder kronor varje år, krymper arbetsmarknadsregionerna och ökar utsläppen och antalet dödade och skadade i trafiken, visade en ny rapport. Två tredjedelar av kostnaden beror på att förseningarna minskar resenärernas tillgänglighet till samhället. Kostnaden beror delvis på minskade arbetsintäkter eftersom förseningarna i kollektivtrafiken minskar människors arbetsmarknadsregioner och gör det svårare att rekrytera rätt personal, vilket minskar produktiviteten och lönerna. Analyserna visar att inkomsterna skulle vara ca 2,4 miljarder högre utan förseningarna.

### POLITISK OMVÄRLDSANALYS

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

### JÄRNVÄGSPOLITISK STRATEGIGRUPP

Svensk Kollektivtrafik har en järnvägs-politisk strategigrupp med syfte att samverka för att kunna skapa styrka i de politiska samtalen och påverkansarbetet kring järnvägsfrågor. I september beslutade styrelsen, efter nominering hos medlemmarna, om nya ledamöter. Ordförande blev Per Wahlberg (M), Västernorrland och vice ordförande Monica Johansson (S), Region Sörmland. Första mötet med den nya gruppen innehöll dagordningen frågor om ERTMS, nationell plan, regionala banor, banavgifter, kvalitetsavgifter och regressrätt samt kapacitetstilldelningsfrågor.

### KAMERABEVAKNINGSEXPERT

Mattias Andersson förordnades som expert i utredningen om Kamerabevakning i kollektivtrafiken. Utredningen blev klar i februari och lämnade ett förslag som innebär att kollektivtrafikbranschen befrias från tillståndsplikt för kamerabevakning. Efter remissförfarande har regeringen valt att gå vidare med en lagrådsremiss som följer utredningens förslag.

# UPPVAKTNINGAR OCH MYNDIGHETSMÖTEN

## FÖRSENINGSKOSTNADSMÖTE

Under hösten hölls möte med den socialdemokratiska gruppen i Riksdagens trafikutskott för att berätta om slutsatserna i rapporten om kollektivtrafikens förseningskostnader och diskutera förslag till lösningar för att minska förseningskostnaderna. Det var det första mötet med respektive partis ledamöter i trafikutskottet.

## RESENÄRSRÄTTIGHETER

Tillsammans med våra nordiska systerorganisationer och UITP uppvaktades nordiska och europeiska beslutsfattare och myndigheter kring konsekvenserna av de förslag till ny tågpassagerarförordning som tagits fram under året. Vi har träffat Utvärderings- och forskningssekreteriet på Riksdagen, som utvärderar lagstiftningen om resenärs rättigheter. Likaså Konsumentverket rörande planerade föreskrifter till lagen om resenärs rättigheter med budskapet att öka tydligheten i vissa paragrafer så att medlemmarna lättare ska kunna efterleva lagen.

## RUTINER FÖR REGRESSRÄTT

Trafikverkets rutiner för att handlägga regressrätten är alldeles för krångliga, och Svensk Kollektivtrafik sammanställde synpunkter och önskemål på förbättringar från ett antal medlemmar. Det handlade om blankettens utformning och design, kraven på inrapporteringen, ansökningstidsgränser, handläggningstid samt kopplingen mellan regressrätt och kvalitetsavgifter. Bland annat är de krav som ställs på inrapportering mer detaljerade än de krav som medlemmarna får ställa på resenären som ska få rätt till ersättning.

## NATIONELL BILJETTEXPERT

Vd Helena Leufstadius förordnades som expert i utredningen om ett nationellt biljettsystem av statsrådet Tomas Eneroth. Målet med utredningen är att ta reda på vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige från

och med 2022. Arbetet med utredningen har pågått under året och ska vara klar till sista april 2020. I direktivet ingår bland annat att BoB-standarderna ska gälla och att frågor som ligger inom det kommunala självstyret inte ingår i uppdraget.

## SÄKERHET OCH TRYGGHET

NRJK, Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd, där Svensk Kollektivtrafik ingår, träffade statssekreterare Mattias Landgren för samtal kring ökad säkerhet och trygghet för järnvägs- och kollektivtrafik. Konkreta frågor och förslag diskuteras, bland annat skillnader mellan transportslagen gällande författningar och ansvar för verksamhetsutövare och myndigheter, möjligheten att införa Security Management System för järnvägs- och kollektivtrafik samt möjligheten att ge kollektivtrafiken egna brottskoder för att sammanställa nationell statistik över inträffade brott.

## WORKSHOP OM BOSTADSBYGGANDE

Svensk Kollektivtrafik deltog i september tillsammans med medlemsrepresentanter i en workshop kring kollektivtrafik i samband med utbyggnad av nya stadsdelar, inom den statliga utredningen Samordning för bostadsbyggande. Därefter lämnades skriftliga synpunkter på förslaget, där behovet av ökad samverkan och förståelse för parternas olika möjligheter och processer betonades.

## MINISTERMÖTE OM GASBUSSAR

Svensk Kollektivtrafik deltog på ett branschmöte med infrastrukturminister Tomas Eneroth med anledning av gasbussolyckan som skedde i Stockholm. Helena Leufstadius medverkade och poängterade vikten av att en olycka av detta slag utreds och analyseras även ur ett systemperspektiv. Inte minst för att upprätthålla resenärernas förtroende för kollektivtrafik som säker och pålitlig.

## HANDLINGSPLAN OM KLIMATET

Inför framtagandet av regeringens klimatpolitiska handlingsplan deltog Svensk Kollektivtrafik i en hearing, och påpekade bland annat att ett mer transporteffektivt samhälle är det viktigaste området för kollektivtrafiken i handlingsplanen och att det är viktigt med tillgång till biodrivmedel och fortsatt skattebefrielse av höginbladdade och rena biodrivmedel. Svensk Kollektivtrafik har även i skrivelser till Energimyndigheten och till Europakommissionen understrukit betydelsen av biodrivmedlens skattebefrielse för kollektivtrafikens begränsade miljöpåverkan i Sverige.

## BRANSCHUPPROP OM ERTMS

Staten måste ta alla kostnader för järnvägens nya signalsystem ERTMS. Det var budskapet i det upprop som skickades till trafikutskottets politiker från Svensk Kollektivtrafik och andra branschintressenter. I uppropet krävde de att regeringen, inklusive C och L, beslutar att staten tar ansvar för finansiering av ombordutrustning, livscykelkostnad och alla risker i samband med ERTMS införande. Den järnvägspolitiska strategigruppen hade dessutom ytterligare ståndpunkter i frågan och föreslog bland annat även att uppdateringsfrekvensen måste begränsas, ansvaret för ombordutrustning behöver utredas, tidplanen för utbyggnaden behöver revideras och planeras tillsammans med våra grannländer.

## MÖTE OM BIODRIVMEDEL

Svensk Kollektivtrafik ingick i en delegation som tillsammans med Sveriges Åkeriförbund, 2030-sekreteriet och ett antal representanter för biodrivmedelsbranschen uppvaktade Finansdepartementet och statssekreteraren för att understryka vikten av fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel efter 2020. Departementets representanter lyssnade, men gav dock inga konkreta besked om hur man arbetar med frågan, som man beskrev som mycket komplicerad och svårarbetad.

## DEBATTARTIKLAR

### Kollektivtrafikens förseningar kostar 8,5 miljarder per år

För första gången har samhällets kostnader för förseningarna i kollektivtrafiken räknats fram, och de landar på över 8,5 miljarder kronor varje år. Nu behövs en rad åtgärder från regeringen, riksdagen och kommunerna för att situationen inte ska förvärras. Politiken måste bidra till att skapa en punktlig, snabb och väl fungerande kollektivtrafik. Det skrev Svensk Kollektivtrafik i Svenska Dagbladet i december.

### Markera i Bryssel för svenska drivmedel

Om EU drar tillbaka möjligheten för skattebefrielse för rena biodrivmedel hotas de svenska satsningarna som hittills resulterat i att Sverige ligger i topp vad gäller fossilfri bussflotta. För att göra sig hörd i EU måste den svenska regeringen höja rösten betydligt mot tidigare, och genom en kraftsamling på plats i Bryssel förankra den svenska positionen. Det skrev Svensk Kollektivtrafik tillsammans med ett antal aktörer i Svenska Dagbladet.

### Höjd skatt på biodrivmedel ett bakslag för klimatet

Om skattereduktionen för rena biomedel försvinner kan kollektivtrafiken tvingas gå tillbaka till fossil diesel och Sverige måste agera kraftigt för att stoppa EU-förslaget, skrev Svensk Kollektivtrafik tillsammans med ett antal debattörer i Göteborgs-Posten. EU-kommissionens förslag kan

innebära att skatteundantaget för rena och höginblandade biodrivmedel försvinner den 1 januari 2021 och för att säkra fortsatt goda villkor för dessa biodrivmedel krävs insatser på högsta politiska nivå. Klarar vi inte detta hotas Sveriges klimatmål till 2030, skrev debattörerna.

### Minska fusket och reformera reseavdraget!

Dagens reseavdrag har blivit ett avdrag för högavlönade män i storstadsregionernas utkanter som reser med bil, istället för att bidra till en levande landsbygd. Det menade Svensk Kollektivtrafik i debattartiklar i Dagens Nyheter i maj samt Dagens Samhälle i september och gav förslag på reformer. Bland annat föreslogs att tidsvinstregeln helt tas bort och att skattereduktionen blir helt avståndsberoende och färdmedelsneutral för att minska fusket och göra det enkelt för Skatteverket att kontrollera skattereduktionen.

### Kollektivtrafiken ökar tillväxten och sysselsättningen

Kollektivtrafiken är ett kraftfullt sätt att skapa bättre tillgänglighet för stora delar av befolkningen i Sverige och samtidigt minska utsläppen av växthusgaser, skrev Svensk Kollektivtrafik i Dalarnas Tidningar. Genom att kollektivtrafiken gör det smidigt och billigt för människor att nå många arbetsplatser vidgas deras arbetsmarknader och företagen får lättare att rekrytera personal med rätt kompetens.



## REMISSVAR OCH SKRIVELSE

### KRITIK MOT SAMRÅDSPROCESS

Trafikverket har orimligt kort remisstid och dessutom saknas det dialog med RKM, skrev Svensk Kollektivtrafik till Trafikverket angående deras regeringsuppdrag att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen. Tidsramarna är alltför snäva för att hinna föreslå åtgärder och ekonomiska förutsättningar som kan leda till en förbättrad säkerhet.

### FÖRBÄTTRA RESEAVDRAGET

Dagens reseavdrag favoriserar arbetspendling med bil framför kollektivtrafik och riktar sig mer till högvärlöna män i storstadsregionernas utkanter som reser med bil istället för att underlätta för de landsortsbor som verkligen är beroende av bilen för arbetspendling. Dessutom är knappast något annat avdrag utsatt för så mycket fusk och det måste åtgärdas, vilket vi skrev i ett PM till reseavdragskommittén. Deras förslag att dagens reseavdrag ska ersättas med en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion är mycket bra, däremot måste skattereduktionen höjas och avståndsreglerna bli mer generösa för dem som har bristfällig kollektivtrafik. Detta behövs för att förbättra möjligheterna att bo och arbeta i hela landet, skrev Svensk Kollektivtrafik i sitt remissvar.

### STRATEGI FÖR RENARE LUFT

Svensk Kollektivtrafik svarade på en remiss från Naturvårdsverket inför regeringens beslut om nationellt luftvårdsprogram om hur Sverige ska minska utsläppen. I svaret föreslogs bland annat att fokus ska ligga på stadskärnorna, där ger minskade NOx-utsläpp de största hälsovinsterna. Fler förslag är att ställa krav på icke miljökadliga transporter vid offentlig upphandling och ge bidrag till konvertering av tunga fordon Euro VI.

### ENKLARE OCH FLEXIBLARE UPPHANDLINGSREGLER

I ett remissvar rörande förslag från Förenklingsutredningen välkomna-

des ambitionen att minska antalet överprövningar och att förslaget om processkostnadsansvar kommer att leda till en minskning av antalet överprövade trafikupphandlingar. I svaret påpekades även vikten av att förkorta handläggningstiden och att det borde ingå ett förslag om att inte tillåta överprövningar gällande anbudsunderlaget efter det att anbud lämnats in.

### SÄMRE MED OMRÄKNAD SKATT

Förslaget om ändrad omräkning av bensin- och dieselskatten under andra halvåret 2019 kommer att få negativa konsekvenser för kollektivtrafiken med buss, framgick av remissvaret till Finansdepartementet. Kostnaderna för busstrafik som fortfarande drivs med diesel kommer inte att stiga lika mycket som de annars skulle göra. Dessutom påverkar drivmedelsbeskattningen kostnaden för att köra bil och därmed minskas trafikarbetet med bil.

### VIKTIGT MED ÅTKOMST AV DATA

Det är positivt att Trafikverket får fortsätta sitt arbete med intelligenta transportsystem (ITS). Det är även bra att de får ansvar för en nationell åtkomstpunkt för tillgång till data. Det skrev Svensk Kollektivtrafik i ett yttrande angående ändringar av förordningen om ITS. I yttrandet föreslogs även att Samtrafiken fortsätter uppdraget att samla in all kollektivtrafikdata åt Trafikverket i enlighet med EU-förordningen.

### TIDIGARELÄGG NOLLVISION

Svensk Kollektivtrafik ställde sig positiv till EU-kommissionens förslag En ren jord åt alla, en vision som kan leda till nettonollutsläpp av växthusgaser. Men målet borde tidigareläggas till år 2045 för att anpassas till de svenska målen. Svensk Kollektivtrafik var också positiv till förslaget att omställningen ska ske på ett socialt rättvist sätt, helt avgörande för att omställningen av utsläppen ska vara politiskt genomförbar.

### PLANERINGEN FÖR BANARBETE

Trafikverkets förslag att storhelger ska vara "fredade" från banarbeten får konsekvensen att fler banarbeten kommer att ske på vardagar. Därför avstyrkte Svensk Kollektivtrafik hela förslaget i sitt remissvar till Trafikverket, eftersom det innebär att banarbeten kommer att koncentreras till dagar med många resenärer istället för dagar med lågt resande.

### FÖRESKRIFTSFÖRSLAG GÖR INTE LAGEN MER ANVÄNDBAR

Svensk Kollektivtrafik var mycket kritisk i svaret till Transportstyrelsens remiss om kompletterande föreskrifter kring upphörande av taxameterdispenser för att ersättas med taxametrar kopplade till en beställningscentral. Bland annat leder förslaget till att de av våra medlemmar som idag har majoriteten av fordonen med taxameterdispens tvingas installera taxametrar och det är mycket kostnadsdrivande. Inte heller befintliga kommersiella taxibolag kommer att kunna tillämpa lagen utan stora omstruktureringar.

### FÖRSLAG OM KAMERATILLSTÅND

Svensk Kollektivtrafik välkomnade förslaget till undantag från tillståndsplikten för kollektivtrafiken i Kamerabevakningslagen, framgick av ett remissvar till Justitiedepartementet. I förslaget lades mer ansvar på branschen, men man slipper långa och byråkratiska ansökningsprocesser. Det finns dock en risk att nya skärningsytor uppstår, t ex på pendelparkeringar, där vissa kan vara tillståndspliktiga och andra befriade, fast de båda uppfyller samma syfte för kollektivtrafikens behov och har samma brottsliga exponering.

### KONSUMENTINFO GER FÖRVIRRADE RESENÄRER

Konsumentverkets föreskrifter om skyldighet för trafikföretag att informera resenärer fick skarp kritik. Det kommer inte att underlätta för resenärerna - snarare leder det till ökad

## REMISSVAR OCH SKRIVELSER

förvirring kring vilka regler som gäller. Dessutom får medlemmarna högre kostnader med låg nytta och begränsad konkurrens på marknaden. Det framgår av det yttrande som skickades in till Konsumentverket.

### AVGIFTSSÄNKNINGAR GER ÄNDÅ KRITIK

Det är inte rimligt att Transportstyrelsen kan besluta att sänka en avgift för en enskild aktör från 4,5 miljoner kronor till 0,5 miljoner kronor. Det sätter fingret på grundläggande fel i myndighetens taxestruktur som tillfälliga sänkningar inte kan lösa. Tillsynen av lagefterlevnad borde vara skattefinansierad och inte tillåtas ske på löpande räkning utifrån orimliga timtaxor. Det ansåg Svensk Kollektivtrafik i sitt remissyttrande om Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter.

### BIOJET FÖR FLYGET

Flygbranschen behöver biobränslen för att minska sina utsläpp i framtiden och vägtrafiken har bättre möjligheter att välja elektrifiering eller biogas än flyget. Men det är viktigt att samtliga trafikslags behov och efterfrågan av biobränslen analyseras och följs. Om det inte produceras tillräckligt med biodrivmedel till rimliga priser finns det en stor risk att kollektivtrafiken måste återgå till diesel, framgick i remissvar till Infrastrukturdepartementet.

### SATSA MER PÅ FORSKNINGEN

Resurserna till kollektivtrafikforskningen måste öka, annars finns risk att transportsektorns klimatmål om minskade utsläpp av växthusgaser inte kan uppfyllas. Satsningen överlag måste bli betydligt ambitiösare, ansåg Svensk Kollektivtrafik i sitt svar till regeringen om framtida inriktning för forskningspolitiken. I yttrandet betonades att de samhällsekonomiska analyserna behöver utvecklas. Dessutom efterlystes mer forskning kring kostnadseffektiva

åtgärder för att få mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna.

### FJÄRDE JÄRNVÄGSPAKETET

Svensk Kollektivtrafik svarade på remissen till Regeringskansliet rörande Fjärde järnvägspaketet, med omfattande förslag till ny europisk lagstiftning. I svaret påpekades bland annat fördelar att dela upp rättsakter i ett tekniskt och ett politiskt block för ökad tydlighet. Det togs även upp att RKM under vissa omständigheter ska ha möjlighet till direkttilldelning av tågtrafik samt att rollen "Station Manager" behöver definieras tydligare. För att järnvägen ska kunna utnyttjas effektivare och rättvisare krävs också justeringar i reglerna för kapacitetstilldelning och att regeringen tar fram en nationell plan för järnvägens nyttjande.

### GLÖM INTE BORT REGIONAL TRAFIK VID EVAKUERING

Förslaget på regional indelning vid röjning av havererade tåg tar inte hänsyn till helheten i landets regionala tågtrafiksystem. Det skrev Svensk Kollektivtrafik i remissvaret till Trafikverkets regeringsuppdrag att utreda och föreslå åtgärder för snabbare evakuering och röjning vid haverier på järnväg. Regionala tågssystem i stråk kring större städer och i funktionella regioner får orimligt låg prioritet i Trafikverkets förslag och det behövs en bättre struktur för att klara de regionala tågssystemen, med viktiga arbets- och bostadsmarknader.

### SKRIVELSE OM RÖJNINGSTIDER

Trafikverkets hearing gällande evakuering och röjning av havererade tåg följdes upp med en skrivelse med syfte att lyfta de orimligt stora skillnaderna i tid för röjning som ställts mellan storstadsområdena jämfört med övriga landet. Trafikverket skickade en svarsskrivelse där de menade att även om

kraven är olika för att det var enklare att avtala så finns målsättningen att lösa så snabbt som möjligt oavsett var i landet.

### ORÄTTVIS HÖJNING AV REGIONALA BANAVGIFTER

De regionala banorna missgynnas i Trafikverkets förslag om ny avgiftsstruktur i Järnvägsnätbeskrivning 2021, framgick av remissvaret där det konstaterades att de banor som klassas som mindre trafikerade får tåglägesavgifter som stiger oproportionerligt medan de högbelastade järnvägsbanorna har en oförändrad avgift. Eftersom avgiftshöjningen inte kopplas till satsningar i underhåll och investeringar på banorna innebär det i praktiken att avgiftshöjningen går till de nationella stambanorna, och därmed gynnar det främst de långväga tågssystemen i kommersiell regi.

### SOLCELLSSTÖD ÖKAR ELBUSSAR

Investeringar i solceller och utrustning för energilagring i anslutning till kollektivtrafikfastigheter borde kunna erhålla statligt stöd. Det skulle möjliggöra elbussar i städer där elnätet inte kan leverera tillräcklig effekt, framgick av remissvaret angående Infrastrukturdepartementets utredning. Positivt var också utredningens bedömning att mindre aktörer på energimarknaden kan bidra med kostnadseffektiva åtgärder för den omställning som krävs för att Sveriges energi- och klimatpolitiska mål ska kunna uppnås.

### EU-BREV OM BIODRIVMEDEL

För att göra den nya EU-kommissionen medveten om den svenska kollektivtrafikens behov av fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel, skickade Svensk Kollektivtrafik informationsbrev till alla de 27 kommissionärerna, som en del i målsättningen att få till stånd en förlängning av undantaget från statsstödsreglerna.



## 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 % 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:

- Mattias Adell
- Mattias Andersson
- Helena Leufstadius
- Lars Sandberg
- Anita Stenhardt
- Annarella Löfblad (fr o m maj 2019)
- Caj Rönnbäck (inhyrd fr o m juni 2019)
- Ann Dahlin (inhyrd)
- Agneta Weissglas (inhyrd)

## STYRELSE OCH LEKMANNAREVISORER T.O.M. ÅRSSTÄMMAN 22 MAJ 2019

### 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 Tjulin (S)  
Länstrafiken i Jämtlands län AB
- Lenita Ericson (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
- Jessica Wetterling (V)  
Västtrafik AB
- Christian Gustavsson (M)  
AB Östgötatrafiken
- Andreas Löwenhök (M)  
Länstrafiken i Västerbotten AB
- Emma Köster (M)  
Region Skåne, Kollektivtrafiknämnden
- Jonny Lundin (C)  
Kollektivtrafikmyndigheten i

- Västernorrlands län
- Eva Johnsson (KD)  
Region Kronoberg, Trafiknämnden

## LEKMANNAREVISORER

### Ordinarie

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

### Suppleanter:

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

## STYRELSE OCH LEKMANNAREVISORER FR.O.M. ÅRSSTÄMMAN 22 MAJ 2019

### Ordförande

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

### Styrelseledamöter

- Mona Modin Tjulin (S)  
Länstrafiken i Jämtlands län
- Lenita Ericsson (S)  
RKM i Norrbotten
- Sverker Åslund (V)  
Region Uppsala
- Fredrik Ahlstedt (M)  
Mälardalstrafik
- Carina Zachau (M)  
Region Skåne
- Thomas Andersson (C)  
Länstrafiken i Jämtlands län

- Eva Johnsson (KD)  
Region Kronoberg
- Johan Wifralius (SD)  
Region Skåne

### Styrelsesuppleanter

- Alex Bergström (S)  
Västra Götalandsregionen
- Margareta Rönngren (S)  
Länstrafiken i Västerbotten
- Jens Sjöström, (S)  
Trafikförvaltningen SLL
- Ulrika Thulin (S)  
Region Skåne
- Marcus Eskdahl (S)  
Region Jönköping
- Carina Bengtsson (C)  
Region Kronoberg
- Andreas Löwenhök (M)  
Länstrafiken i Västerbotten
- Peter Hermansson (M)  
Västtrafik

- Sara Svanström (L)  
Trafikförvaltningen SLL
- Karl Henriksson (KD)  
Trafikförvaltningen SLL
- Roland Johansson (SD)  
Trafikförvaltningen SLL

## LEKMANNAREVISORER

### Ordinarie

- Daniel Portnoff (M)  
Region Sörmland
- Peter Vretlund (S)  
Region Kalmar

### Suppleanter:

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

# EKONOMISK REDOVISNING

## Svensk Kollektivtrafik, föreningen Org nr 802002-1500

Styrelsen avger följande årsredovisning  
för räkenskapsåret 2019.

<i><b>INNEHÅLL</b></i>	<i><b>SIDA</b></i>
Förvaltningsberättelse .....	20
Resultaträkning .....	21
Balansräkning .....	22
Noter .....	23
Revisionsberättelse .....	25

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

## Förvaltningsberättelse

### RESULTAT OCH STÄLLNING

Resultatet för 2019 innebär en förlust om -81 500,17 kr. Förlusten förs över i ny räkning.

### FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)

	2019	2018	2017	2016	2015
<b>Allmänna förutsättningar</b>					
Antal medlemmar	23	23	22	22	22
Medelantalet anställda	6	5	3	0	0

	2019	2018	2017	2016	2015
<b>Resultat (tkr)</b>					
Verksamhetens intäkter	10 125	10 410	7 494	1 349	853
Verksamhetens kostnader	-10 699	-10 678	-8 059	-4 381	-1 148
Verksamhetens resultat	-574	-268	-565	-3 032	-295
Resultat finansiella investeringar	494	2 000	3 600	-1	0
<b>Årets resultat</b>	<b>-82</b>	<b>1 722</b>	<b>3 032</b>	<b>-3 032</b>	<b>-375</b>

	2019	2018	2017	2016	2015
<b>Ekonomisk ställning</b>					
Eget kapital (tkr)	1 680	1 762	40	-2 992	40
Soliditet (%)	23,9	24,9	0,7	0,0	3,5

### DEFINITIONER

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

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

### FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Balanserat kapital	Summa kapital
Belopp vid årets ingång	1 761 769	1 761 769
Årets resultat	-81 500	-81 500
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>1 680 269</b>	<b>1 680 269</b>

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

## Resultaträkning

	Not	2019	2018
<b>VERKSAMHETENS INTÄKTER</b>			
Medlemsavgifter		3 202 580	3 262 500
Kursintäkter		0	60 370
Övriga verksamhetsintäkter		6 922 196	7 087 598
<b>Summa verksamhetens intäkter</b>		<b>10 124 776</b>	<b>10 410 468</b>
<b>VERKSAMHETENS KOSTNADER</b>			
Direkta kostnader		-184 830	-17 170
Övriga externa kostnader		-1 895 310	-3 101 270
Personalkostnader	2	-8 618 616	-7 559 540
<b>Summa verksamhetens kostnader</b>		<b>-10 698 756</b>	<b>-10 677 980</b>
<b>Verksamhetsresultat</b>		<b>-573 980</b>	<b>-267 512</b>
<b>RESULTAT FRÅN FINANSIELLA POSTER</b>			
Resultat från värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar		500 000	2 000 000
Räntekostnader och liknande resultatposter		-5 739	-50
<b>Summa resultat från finansiella poster</b>		<b>494 264</b>	<b>1 999 950</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>-79 716</b>	<b>1 732 438</b>
<b>Resultat före skatt</b>		<b>-79 716</b>	<b>1 732 438</b>
Skatt		-1 785	-10 854
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>-81 500</b>	<b>1 721 584</b>

## Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
<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		550 000	135 614
Fordringar hos koncernföretag		1 071 646	2 550 467
Övriga kortfristiga fordringar		1 257	128
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		259 414	139 800
		1 882 317	2 826 009
Kassa och bank		4 146 611	3 260 882
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>6 028 928</b>	<b>6 086 891</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>7 028 928</b>	<b>7 086 891</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
EGET KAPITAL			
Balanserat kapital		1 761 769	40 185
Årets resultat		-81 500	1 721 584
<b>Summa eget kapital</b>		<b>1 680 269</b>	<b>1 761 769</b>
LÅNGFRISTIGA SKULDER			
Skulder till koncernföretag		0	0
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		201 487	243 449
Skatteskulder		12 639	13 395
Övriga kortfristiga skulder		827 226	676 702
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		4 307 307	4 391 576
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>5 348 659</b>	<b>5 325 122</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>7 028 928</b>	<b>7 086 891</b>

## 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.

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 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**

	2019-12-31	2018-12-31
Medelantalet anställda	6	5

• **Not 3. ANDELAR I KONCERNFÖRETAG**

	2019-12-31	2018-12-31
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

• **Not 4. VÄSENTLIGA HÄNDELSER EFTER RÄKENSKAPSÅRETS SLUT**

Utbrottet av coronaviruset påverkar på kort sikt inte verksamheten men kan vid ett längre förlopp föranleda stora ekonomiska ansträngningar för våra medlemmar.

VD för verksamheten kommer att sluta under senhösten 2020. Rekrytering av efterträdare har påbörjats under 2020.

**Stockholm 14 april 2020**

Kristoffer Tamsons  
*Ordförande*

Helena Leufstadius  
*Verkställande direktör*

Ulrika Frick  
*1:e vice ordförande*

Tommy Levinsson  
*2:e vice ordförande*

Sverker Åslund

Mona Modin Tjulin

Lenita Eriksson

Johan Wifralius

Thomas Andersson

Fredrik Ahlstedt

Carina Zachau

Eva Johnsson



# 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 2019-01-01 – 2019-12-31.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i allaväsentliga avseenden rättvisande bild av föreningens finansiella ställning per den 31 december 2019 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 revisionsd i Sverige. Revisorerans 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 revisorsd 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 revisionsd 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 revisionsd 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. Risker 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 revisionsssed 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 2019-01-01 – 2019-12-31. Vi tillstyrker att föreningsstämman beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

##### **GRUND FÖR UTTALANDE**

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed 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.

**Stockholm den 15 april 2020**

Deloitte AB

Per Svensson  
Auktoriserad revisor

**Stockholm den 15 april 2020**

Daniel Portnoff  
Lekmannarevisor

Peter Wretlund  
Lekmannarevisor

#### **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 revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningskyldighet mot föreningen. Som en del av en revision enligt god revisionsssed 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.

# EKONOMISK REDOVISNING

## Svensk Kollektivtrafik Service AB Org nr 556412-2983

Styrelsen och verkställande direktören avger följande  
årsredovisning för räkenskapsåret 2019.

INNEHÅLL	SIDA
Förvaltningsberättelse .....	28
Resultaträkning .....	29
Balansräkning .....	30
Tilläggsupplysningar .....	32
Revisionsberättelse .....	34

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

## Förvaltningsberättelse

FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)	2019	2018	2017	2016
Nettoomsättning	17 505	14 869	16 344	15 134
Resultat efter finansiella poster	2 276	4 441	4 969	2 117
Soliditet (%)	32,6	38,9	37,5	45,7

### FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	1 000 000	200 000	2 051 942	2 686 548	<b>5 938 490</b>
Disposition enligt beslut av årets årsstämma:			2 686 548	-2 686 548	<b>0</b>
Utdelning			-2 000 000		<b>-2 000 000</b>
Årets resultat				1 351 612	<b>1 351 612</b>
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>1 000 000</b>	<b>200 000</b>	<b>2 738 490</b>	<b>1 351 612</b>	<b>5 290 102</b>

### RESULTATDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

Balanserad vinst	2 738 490
Årets vinst	1 351 612
	<b>4 090 102</b>
disponeras så att till aktieägare utdelas	500 000
i ny räkning överföres	3 590 102
	<b>4 090 102</b>

### STYRELSENS YTTRANDE ÖVER DEN FÖRESLAGNA VINSTUTDELNINGEN

Styrelsen föreslås bemyndigas att besluta om tidpunkt då utdelningen skall betalas. Styrelsen anser att förslaget är förenligt med försiktighetsregeln i 17 kap. 3 § aktiebolagslagen enligt följande redogörelse: Styrelsens uppfattning är att vinstutdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav verksamhetens art, omfattning och risk ställer på storleken på det egna kapitalet, bolagets konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

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

## Resultaträkning

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
<b>RÖRELSEINTÄKTER, LAGERFÖRÄNDRINGAR M M</b>			
Nettoomsättning		17 505 111	14 869 275
Övriga rörelseintäkter		12 815 869	9 480 566
<b>Summa rörelseintäkter, lagerförändringar m m</b>		<b>30 320 980</b>	<b>24 349 841</b>
<b>RÖRELSEKOSTNADER</b>			
Övriga externa kostnader		-27 932 576	-20 056 296
Personalkostnader	2	-52 542	-30 708
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-22 342	-33 082
Övriga rörelsekostnader		-31 034	-947
<b>Summa rörelsekostnader</b>		<b>-28 038 493</b>	<b>-20 121 033</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>2 282 487</b>	<b>4 228 808</b>
<b>FINANSIELLA POSTER</b>			
Resultat från övriga finansiella anläggningstillgångar		0	219 381
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		-	0
Räntekostnader och liknande resultatposter		-6 394	-6 854
<b>Summa finansiella poster</b>		<b>-6 394</b>	<b>212 527</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>2 276 094</b>	<b>4 441 335</b>
<b>BOKSLUTSDISPOSITIONER</b>			
Förändringar av periodiseringsfonder		-484 000	-1 000 000
<b>Summa bokslutsdispositioner</b>		<b>-484 000</b>	<b>-1 000 000</b>
<b>Resultat före skatt</b>		<b>1 792 094</b>	<b>3 441 335</b>
<b>SKATTER</b>			
Skatt på årets resultat		-440 482	-754 787
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>1 351 612</b>	<b>2 686 548</b>

## Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Inventarier, verktyg och installationer	3	75 869	12 140
<b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>		<b>75 869</b>	<b>12 140</b>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Fordringar hos koncernföretag	4	0	0
Andra långfristiga värdepappersinnehav	5	0	0
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>75 869</b>	<b>12 140</b>
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		7 071 853	1 374 118
Övriga fordringar		1 416 487	320 377
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		1 719 929	1 548 695
<b>Summa kortfristiga fordringar</b>		<b>10 208 269</b>	<b>3 243 190</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Kassa och bank		9 896 347	14 319 204
<b>Summa kassa och bank</b>		<b>9 896 347</b>	<b>14 319 204</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>20 104 616</b>	<b>17 562 394</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>20 180 485</b>	<b>17 574 534</b>

Not	2019-12-31	2018-12-31
<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	2 738 490	2 051 942
Årets resultat	1 351 612	2 686 548
<b>Summa fritt eget kapital</b>	<b>4 090 102</b>	<b>4 738 490</b>
<b>Summa eget kapital</b>	<b>5 290 102</b>	<b>5 938 490</b>
OBESKATTADE RESERVER		
Periodiseringsfonder	1 640 000	1 156 000
<b>Summa obeskattade reserver</b>	<b>1 640 000</b>	<b>1 156 000</b>
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	3 652 365	1 345 832
Skulder till koncernföretag	551 674	544 810
Skatteskulder	0	189 855
Övriga skulder	922 988	1 084 817
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	8 123 356	7 314 730
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>13 250 383</b>	<b>10 480 044</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>20 180 485</b>	<b>17 574 534</b>

## 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

	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Medelantalet anställda	0	0



## UPPLYSNINGAR TILL BALANSRÄKNINGEN

## • Not 3. INVENTARIER, VERKTYG OCH INSTALLATIONER

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärde	328 563	370 494
Inköp	86 071	-
Försäljningar/utrangeringar	-	-41 931
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>414 634</b>	<b>328 563</b>
Ingående avskrivningar	-316 423	-325 272
- Försäljningar/utrangeringar	-	41 931
- Årets avskrivningar	-22 342	-33 082
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-338 765</b>	<b>-316 423</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>75 869</b>	<b>12 140</b>

## • Not 4. FORDRINGAR HOS KONCERNFÖRETAG

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	0	1 215 709
Avgående fordringar	0	-1 099 581
Omklassificeringar	0	-116 128
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## • Not 5. ANDRA LÅNGFRISTIGA VÄRDEPAPPERSINNEHAV

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	0	100 000
Försäljningar/utrangeringar	0	-100 000
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## • Not 6. VÄSENTLIGA HÄNDELSER EFTER RÄKENSKAPSÅRETS SLUT

Utbrottet av Coronaviruset påverkar på kort sikt inte verksamheten men kan vid ett längre förlopp föranleda stora ekonomiska ansträngningar för våra medlemmar.

VD för verksamheten kommer att sluta under senhösten 2020. Rekrytering av efterträdare har påbörjats under 2020.

Stockholm 14 april 2020

Kristoffer Tamsons  
Ordförande

Tommy Levinsson

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 2019-01-01 - 2019-12-31. 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 2019 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 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 revisionssed 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. Risker 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, förfälskning, 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 2018-01-01 - 2018-12-31 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 revisionsd 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 ersättningskyldighet 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 revisionsd i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningskyldighet 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 revisionsd 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 omansvarsfrihet. 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 15 april 2020

Deloitte AB

Per Svensson  
Auktoriserad revisor



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik  
Götgatan 14, 1 tr.  
118 46 Stockholm

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