



**SVENSK  
KOLLEKTIVTRAFIK  
ÅRSREDOVISNING  
2021**



## Våra medlemmar

- Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
- Luleå Lokaltrafik AB
- Region Blekinge, Blekingetrafiken
- Region Dalarna, Dalatrafik
- Region Gotland, Kollektivtrafikmyndigheten
- Region Gävleborg, X-trafik
- Region Halland, Hallandstrafiken AB
- Region Jämtland Härjedalen, Länstrafiken
- Region Jönköpings län, Jönköpings länstrafik
- Region Kalmar, Kalmar länstrafik
- Region Kronoberg, Länstrafiken i Kronoberg
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten Länstrafiken Norrbotten AB
- Region Stockholm, Trafikförvaltningen
- Region Skåne, Skånetrafiken
- Region Sörmland, Sörmlandstrafiken
- Region Uppsala, Trafik och samhälle
- Region Värmland, Kollektivtrafik
- Region Västerbotten, Länstrafiken i Västerbotten AB
- Region Västmanland, Kollektivtrafikförvaltningen
- Region Örebro län, Länstrafiken
- Region Östergötland, Östgötatrafiken, AB
- Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafikmyndigheten Västtrafik AB
- Mälardalstrafik
- Norrtåg AB
- Svealandstrafiken
- Tåg i Bergslagen
- Öresundståg AB

# VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2021

## VD har ordet

Fokus för verksamheten har även detta år legat på pandemin, trots att vi ett tag trodde det var över. På kort sikt har vi haft huvudfokus på samordning och stöd vad gäller pandemifrågorna, såsom munskydd, framdörrarna på bussarna, avtalsdiskussioner och inte minst ekonomisk kompensation. När läget sen normaliseras handlar det om vad som kommer efteråt, den nya kollektivtrafiken.

En stor del av vårt arbete under året har handlat om att ta fram faktaunderlag och skapa samverkansytor för dialog och utbyte av erfarenheter. Två år av pandemi är en lång period och det kan leda till ett delvis ändrat resmönster, med ett mer utspritt resande och färre resenärer i rusning, vilket är bra. Men då gäller det att vi har beredskap för detta och kan möta efterfrågan med kunskap om resenärerna och nya slags biljetter och andra produkter.

Svensk Kollektivtrafiks uppdrag handlar mycket om nätverkande. Det finns ett behov av att medlemmar med olika funktioner kan kopplas ihop med varandra, utbyta erfarenheter och lyfta goda exempel. Vi har också en viktig roll i att samordna branschens förslag och lyfta på nationell nivå, inte minst inför nystarten efter pandemin.

Intäktsbortfallet för våra medlemmar kommer att bli 7,5 miljarder kronor 2021 jämfört med 2019. De erbjudna tre miljarderna är positivt och i rätt riktning, men det räcker inte. Under pandemin har kollektivtrafikresandet minskat med över 40 procent. Även när resandet vänder uppåt efter pandemin kommer kollektivtrafiken fortsätta att göra miljardförluster under flera år framåt.

Bussarnas framdörrar öppnades i början av året på flera ställen i landet, många efter att skyddsglas installerats vid förarplatsen. Detta ledde till motstridigheter, när det istället skapades motstånd kring reflexer från skyddsglasen och där förde vi en dialog med Arbetsmiljöverket och fackförbunden tillsammans med branschkollegorna. I slutet av året kom återigen nya restriktioner och därmed nya stängningar av framdörrarna, men denna gång fanns beredskap för att hitta lösningar.

Vår medarbetare Mattias Adell gick i pension vid årsskiftet. Han har varit engagerad i många frågor under åren, bland annat upphandling, affärsutveckling, miljö och biljetter. Under hösten anställdes Jens Tångefjord som kommer att ta över merparten av hans frågor.

Kansliet arbetade fortfarande till stor del hemifrån och höll daglig kontakt med varandra genom digitala avstämningar. Under hösten kunde vi äntligen börja återvända till kontoret och även använda vårt konferensrum som vi planerat. Efter 1,5 år i våra nya lokaler hölls det flera nätverksträffar och andra möten.

Under året genomförde vi en NMI, nöjd medlemsundersökning. Resultaten var mycket glädjande för oss på kontoret. Generellt har alla värden kring kännedom, nöjdhet och förtroende ökat sedan förra mätningen och vi kommer att använda svaren för att se vad vi kan förbättra ytterligare till nästa gång.

*Johan Wadman, vd för Svensk Kollektivtrafik*

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

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

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

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

# VÅRT FOKUS UNDER COVID 19-PANDEMIN



## STRATEGIER FÖR FRAMTIDEN

Svensk Kollektivtrafik tog fram en coronastrategi som utgångspunkt för verksamheten under året och inför återstarten av kollektivtrafiken. Under året arbetade vi bland annat med:

- Stöd till medlemmarna i att öka förtroendet för kollektivtrafiken och att anpassa till nya resmönster för att öka kollektivtrafikresandet och intäkterna.
- Strategi för ökad kompensation för uteblivna biljettintäkter och minskade kostnader för kollektivtrafiken genom statlig finansiering av alla ERTMS-investeringar, reducerade banavgifter, utökade stadsbidrag till kollektivtrafikinvesteringar som spårfordon och depåer samt säkerställa skattebefrielse för biodrivmedel.
- Driva frågorna om att ta bort förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort och att förändra reseavdragsreglerna för att minska klimatutsläppen och öka kollektivtrafikresandet.
- Ett program med 42 politiska förslag för omstart av kollektivtrafiken, som vänder sig till politiker på alla nivåer.
- Programförklaring Nystart av kollektivtrafiken.

## STATLIG KOMPENSATION OCH INTÄKTSSÄKRING

- Möten och uppvaktningar av infrastrukturdepartementet, debattartiklar och pressinformation för att driva frågan om statlig kompensation för kollektivtrafikens biljettintäktsförluster. De tre miljarder som beslutats i riktat, statligt stöd som ska kompensera för detta kommer att vara långt ifrån tillräckligt.
- Insamling av månadsvisa enkäter hos medlemmarna tillsammans med SKR för underlag att följa utvecklingen av intäktsstappet.

## MÖTEN OCH DIALOG MED MYNDIGHETER OCH BRANSCHEN

- Möten med Infrastrukturdepartementet och infrastrukturminister Tomas Eneroth enskilt och tillsammans med övriga branschen.
- Möte med Folkhälsomyndigheten tillsammans med SL, Västtrafik, Skånetrafiken och SKR för att diskutera myndighetens föreskrifter och allmänna råd om att förhindra smitta. Detta resulterade i förslag för att kunna implementera råden om munskydd vid resande och informera resenärerna om deras egenansvar i detta.
- Möten med TP SAMS, Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar med myndigheter och näringsliv.
- Nationella kundmöten med Trafikverket, med syfte att få en gemensam lägesbild av järnvägstrafiken.
- Regelbundna möten med branschorganisationerna Tåg företagen och Sveriges Bussföretag för gemensam lägesbild.
- Möte med den socialdemokratiska gruppen i riksdagens trafikutskott, med presentation av rapporten om ekonomisk återhämtning efter pandemin, 42-punktsprogrammet för omstart samt Nystartsprojektet.

## MEDLEMSKOMMUNIKATION

- Fokus under året har framför allt handlat om rekommendationer rörande användande av munskydd samt den nya begränsningsförordningen rörande trafik längre än 150 km. Även frågor rörande den ekonomiska utvecklingen följs upp.
- Johan Wadman har deltagit på medlemsmöten ute i landet för att informera om läget samt kommande nystartsprojekt.
- Avstämningarna med lägesrapport och kunskaps- och erfarenhetsutbyte ute i verksamheterna, bland annat riktade mot chefer, kommunikation, skärgårdstrafiken, avtalsfrågor, biljettfrågor, differentierade skolstarter, serviceresor och planer för sommartrafiken.
- Coronagrupp med representanter från alla medlemmar för snabbt kommunikationsutbyte och löpande uppdateringar med aktuellt material på webben, internt och externt.

## VÄGLEDNINGAR

- För att skapa en mer enhetlig hantering av pandemifrågor som berör serviceresor togs vägledning fram, riktad till medlemmarna. Vägledningen togs fram inom nätverket MERIT och behandlar hur serviceresorna bör hanteras under pandemin, när restriktioner släpps och uppdaterades med kring frågan att bedriva vaccinationsresor.

## ATTITYD OCH RESEBETEENDE

- Tillägsfrågor i Kollektivtrafikbarometern och Barometern för anropsstyrd trafik för att kunna följa det förändrade beteendet hos resenärerna.
- Temarapport kring resandet och pandemin med resultat från Kollektivtrafikbarometern.

## Snabba fakta om Kollektivtrafiken



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



Det finns nästan 60 000 linjer och hållplatser i Sverige.



Ett vanligt år gör svenska folket 1,7 miljarder resor med våra medlemmars trafik. Det motsvarar 99 procent av landets busstrafik och mer än 80 procent av landets tågtrafik.

90

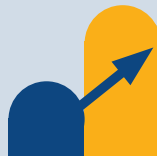
Nästan 90 procent av bussar och tåg har rullstolsplatser samt ramp eller lift ombord.



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



86 procent av resenärerna kommer fram i tid.



Över 90 procent av bussarna i kollektivtrafiken använder fossilfria drivmedel. De vanligaste fossilfria drivmedlen för buss är HVO, biogas och RME, men antalet elbussar ökar kraftigt.

17,2 MILJONER

Ett normalt år görs 17,2 miljoner serviceresor i Sverige, såsom färdtjänst, sjukresor och anropsstyrd linjetrafik. Under 2020 minskade färdtjänstresandet med 50%

# 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.



## ANNORLUNDA ÅR MED INSTÄLLDA EVENEMANG

På grund av pandemin och Folkhälsomyndighetens rekommendationer blev flera av våra största mötesplatser inställda eller framflyttade. Almedalsveckan blev digital men utan Svensk Kollektivtrafiks medverkan och Persontrafik flyttades fram till oktober 2022.

## STORMÖTE OM EKONOMISKA KONSEKVENSER

Det var stor uppslutning när medlemmarnas ordföranden samlades för ett gemensamt digitalt möte i juni. På agendan fanns genomgång av ekonomin landet runt, avveckling av restriktioner och nystart av kollektivtrafiken. Ordförande Kristoffer Tamsons tackade för god samverkan och att branschen har hanterat svårigheterna på ett imponerande sätt.

## NYSTART MED BRANSCHPROJEKT

På initiativ av Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen påbörjades ett nytt projekt med mål, visioner och förslag på hur vi kan utveckla kollektivtrafiken i Sverige. Arbetet knöt an till branschens tidigare fördubblingsmål och startade med en workshop i oktober där en programförklaring diskuterades med styrelserna och företrädare för organisationerna. Dokumentet gick därefter ut

på remiss till medlemmarna för att sedan presenteras och genomföras under 2022 samt följas upp i Almedalen och Persontrafik.

## 42 POLITISKA FÖRSLAG FÖR OMSTART AV KOLLEKTIVTRAFIKEN

Svensk Kollektivtrafik presenterade ett program med 42 politiska förslag för omstart av kollektivtrafiken och Sverige. Programmet vänder sig till politiker i regeringen, riksdagen, regionerna och kommunerna och uppmanar till en grön och socialt hållbar omstart där kollektivtrafiken används som verktyg för vidgade arbetsmarknadsregioner, minskade klimatutsläpp och minskat utanförskap.

## KOLLEKTIVTRAFIKDAGEN

Vd Johan Wadman och ordförande Kristoffer Tamsons medverkade båda under Kollektivtrafikdagen. Kristoffer såg fram emot en nystart av kollektivtrafiken efter pandemin men såg att de kan behövas ett handslag mellan stat, region och bransch för att hjälpas åt att hålla i ekonomin. Johan Wadman diskuterade kollektivtrafikens ekonomiska läge och kollektivtrafikens uppgift i samhället.

**S** JÄRNVÄGSBRANSCHENS SAMVERKANSFORUM



**JÄRNVÄGSBRANSCHENS SAMVERKANSFORUM**

Järnvägsbranschens samverkansforum, JBS, består av aktörer inom järnvägsbranschen i Sverige för att prioritera och driva på järnvägens förbättringsarbete. Under året har Svensk Kollektivtrafik finansierat en ledamot i den exekutiva ledningen (EL) för TTT samt nationellt punktlighetsansvarig.

**WEBBINARIUM OM SAMVERKAN**

Nästan 300 personer loggade in på JBS webinarium för att lyssna på järnvägsbranschen och läget inom forumets fokusområden TTT (punktlighet), trafikinformation och kompetensförsörjning. Infrastrukturministern talade och även styrelsemedlemmarna Johan Wadman, vd Svensk Kollektivtrafik och Lars Backström, vd för Västtrafik. Johan talade om samverkan och Lars betonade vikten av att JBS måste leverera resultat och samarbeta mer mellan regionalt och nationellt resande.

**SAMVERKANSFORUM TRAFIKINFORMATION**

Samverkansforumet är Svensk Kollektivtrafiks svar på JBS initiativ med fokus på trafik- och resenärsinformation för att öka nöjdhet och trygghet bland både resenärer och transportköpare. På årets möten presenterades status kring branschmål, den nya resenärsenkäten kring nöjdhet om trafikinformation samt Skånetrafikens tilläggsfrågor i Kollektivtrafikbarometern. Andra frågor var hur Trafikverkets utrop om ersättningshållplatser kan förbättras och arbetet med hänvisning till annan trafik vid trafikstörningar.

**SAMVERKANSFORUM PUNKTLIGHET**

I forumet träffas alla som ansvarar för med punktlighetsfrågor på järnvägen inom medlemsföretagen. Flera träffar har hållits under året, med frågor som punktligheten 2020 och hur den skulle kunna förbättras om kapacitetstilldelningen byggde på långsiktiga trafikeringens behov och optimering. Punktligheten var betydligt bättre än tidigare år och några av lokal- och regionaltågssystemen uppnådde målet på 95 procent. Dessutom har forumet diskuterat hur man minskar sina respektive punktlighetsproblem. Enligt Trafikverkets statistik är den främsta orsaken för försening av medlemmarnas trafik att Trafikverket aktivt låtit ett försenat tåg gå före ett rättidigt RKM-tåg. Olycka/tillbud och följdstörningar från annat tåg är andra vanliga orsaker.

**LEDNINGSMÖTE FÖR JÄRNVÄGSANSVARIGA**

Under året hölls gemensamma ledningsmöten mellan Trafikverket och RKM:s järnvägsansvariga. På mötena diskuterades bland annat uppföljning av nyckeltal, ERTMS, tågplan 2022 samt utmaningar rörande obehöriga i spårområdena. Trafikverkets regeringsuppdrag kring att reducera störningar orsakade av järnvägsföretag samt TTR-processen fanns också på agendan.

**ÖKAD SAMVERKAN KRING KAMERABEVAKNING**

Med nya möjligheter och ny frihet kring kamerabevakning krävs kunskap och ansvarstagande. Därför var det bra med ett välbesökt digitalt samverkansmöte där Västtrafik presenterade riktlinjer och metodik för bedömning av ny kamerabevakning och Länsstyrelsen berättade om kopplingen till brottsförebyggande arbete.

**PANDEMIFRÅGOR PÅ TRANSPORTFORUM**

På Transportforum i Linköping presenterade Svensk Kollektivtrafik statistik på hur pandemin påverkat resandet. Resultatet visar bland annat hur biltrafiken återhämtat sig betydligt mer än kollektivtrafiken under pandemin och att de gröna färdställen minskat sin marknadsandel. Dessutom presenterade WSP rapporterna om hur förmånsskatt, gratis jobbparkering och förmånsbil kan öka kollektivtrafikresandet samt Partnersamverkans rapport om förarlösa fordon.

**UPPHANDLINGSEMINARIUM SERVICERESOR**

Årets digitala upphandlingsseminarium för serviceresor innehöll frågeställningar kring hur man bäst utvärderar kvalitet och vilka insatser som behövs enligt lag om färdtjänst. Finns en konflikt mellan tillgänglighet och miljö vad det gäller fordon och vad får pandemin för effekter för taxi-branschen? Dessutom presenterades bl a TYA-projektet om framtagande av branschnorm, RISE arbete kring taxametregler och Transportstyrelsens förslag på uppdatering av taxiförarbehörighet.

**KOLLEKTIVTRAFIKDAG I VÄRMLAND**

Region Värmland arrangerade en kollektivtrafikdag för politiker och tjänstepersoner i regionen och länets kommuner. Vd Johan Wadman presenterade organisationsfrågor samt tankar och idéer kring nystarten av kollektivtrafiken.

# 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.

## KOMMUNIKATION MED MYNDIGHETERNA

Kommunikationen spelade en viktig roll rörande pandeminfrågor under året, både gentemot medlemmar och externt. Mycket har handlat om att förmedla myndigheternas rekommendationer och Svensk Kollektivtrafiks dialog med Folkhälsomyndigheten, Arbetsmiljöverket och regeringen. En särskild sändlista har använts för snabb information till medlemmarna tillsammans med en särskild internsida på webben.

## NYHETER OCH PRESS

Ett tiotal pressmeddelanden skickades ut. Ett ovanligt stort antal pressklipp visar hur kollektivtrafiken har varit en viktig fråga i samhället under året. Både vd och ordförande medverkade vid inslag och direktsändningar i tv och radio. Under året gjordes det externa nyhetsbrevet om till ett politiskt nyhetsbrev och kom ut med fem nummer. I samband med den nya inriktningen gjordes ett omtag med utseende, bilder och struktur. Dessutom utkom sju nummer av UITP Nordic News, Svensk Kollektivtrafiks nyhetsbrev om EU-frågor samt 15 nummer av Medlemsnytt, som vänder sig till aktiva och associerade medlemmar.

## WEBBEN

Webben fortsatte att vara huvudkanal för extern kommunikation, där många efterfrågade uppdateringar kring pandeminfrågorna. Dessutom stärktes medlemszonen, där medlemmar kunde ta del av länkar och dokumentation och dela goda exempel från nätverken. En inventering av behov av uppdatering av webben påbörjades, bland annat med avsikt att se över tillgängligheten.

## BRANSCHKOMMUNIKATION

Kommunikatörer från Svensk Kollektivtrafiks, Sveriges Bussföretags och Tåg-företagens medlemmar höll gemensamma möten med dialog om pågående kommunikationsutmaningar och gemensamma budskap inför nystarten av kollektivtrafik. Flera möten hölls med Trafikverkets olika kommunikationsgrupper i branschen; för gemensamma budskap kopplade till covid-rekommendationer och kring JBS järnvägsfrågor under året.

## NÖJDA MEDLEMMAR

Resultaten från årets Nöjd-medlems-undersökning var mycket glädjande. Generellt hade alla värden kring kännedom, nöjdhet och förtroende ökat sedan förra mätningen 2017. Allra högst betyg gavs för kompetens och den personliga kontakten och de anställda anses snabbfotade och öppna för nya idéer och att de har nytta av kansliet. I årets undersökning delades enkäten upp i tjänstepersoner och politiker. Tjänstepersonerna var de som var mest positiva, där fanns även den största kännedomen om oss och vår verksamhet.





# NÄTVERK

Svensk Kollektivtrafik driver ett antal olika nätverk för våra medlemmar som regelbundet träffas för erfarenhetsutbyte inom olika områden. Att sprida kunskap och bidra till kompetensutveckling och erfarenhetsutbyte fortsätter att vara en av våra viktigaste uppgifter och är mycket uppskattat. De flesta träffarna hölls digitalt men under hösten genomfördes en del möten fysiskt, bland annat i Svensk Kollektivtrafiks eget konferensrum.



## BUSSDEPÅER

Nätverket vänder sig till alla som arbetar med frågor kring bussdepåer. På årets första träff gjordes en genomgång av RI-Depå, riktlinjen för bussdepåer hos Trafikförvaltningen Stockholm. Mötet avhandlade allt från traverser till lyftar, och från golvbeläggning till takarbetsplatser. Jönköpings Länstrafiks nya depå i Ljungarum var målet för bussdepånätverkets andra träff som också var första gången det nya nätverket fick träffas i verkligheten.

## BILJETTKONTROLL

Nätverket är till för alla som arbetar med biljettkontrollverksamhet och regelverk, för administrativ och operativ personal samt specialister. Nätverket träffades i Malmö för två fullmatade dagar, denna gång med gäster från Norge. Skånetrafiken var värdar för

ett studiebesök, där de fick följa biljettkontrollanter ute i trafiken. Andra frågor var effekterna av pandemin, kroppskameror, projekt kring fuskare hos Östgötatrafiken samt en diskussion om effektivare kontroller.

## TRAFIKUTVECKLING

Ett nätverk för alla som arbetar med trafikutveckling och trafikplanering. Nätverket hade tre möten, den första med elbussar i fokus, men även nattstopp/trygghetsstopp, möjligheterna med bussar med släp samt Västtrafiks högkapacitetsbussar och X-trafiks skolskjuts. På årets andra möte även det under våren låg fokus på anropsstyrd trafik med medlemsrapporter och panelsamtal med branschen om framtidens anropsstyrda trafik. På höstmötet presenterades Skånetrafikens arbete med prognoser, tidstabellperioder och samverkan i olika organisationer.

## KOMMUNIKATIONSNÄTVERKET

Nätverket vänder sig till alla som arbetar med kommunikationsfrågor. Under året har nätverket haft flera digitala avstämningsmöten, både kopplade till pandemifrågor och olika "välkommen tillbaka"-kampanjer. På våren hölls en digital träff med frågor som tillgänglighetsanpassning av webben, Region Stockholm som pratade om hur det är att arbeta i en politiskt styrd organisation och Luleå Lokaltrafik som presenterade konstutställning ombord på bussarna. På höstmötet presenterade SL sin nya kommunikationsplattform och sedan visades aktuella kampanjer runt om i landet. Dessutom spånade deltagarna idéer kring branschens nystartsprojekt och gemensamma kommunikationsprojekt.

## FÖRSÄLJNING

Försäljning är nätverket för alla som arbetar med försäljningsstrategier och erbjudanden till företag och organisationer. Nätverket som tidigare hette Företagsförsäljning har nu breddats och lagt till försäljningsstrategier i sin verksamhet. På årets första träff diskuterades kundsegmentering som strategiskt verktyg, försäljningskanaler, priskoncept, biljett- och betalösningar samt kampanjer. På den andra träffen sattes fokus på erfarenhetsutbyten, presentationer av intressanta exempel och diskussioner.

## MILJÖNÄTVERKET

Miljönätverket finns för alla som arbetar med miljöfrågor hos medlemmarna. På vårens träff fanns frågor som Northvolts batterier, EU-frågor, biodrivmedel, miljökravbilaga buss, ändrade principer för beräkning av uppsläpp från fossil diesel samt reduktionsplikten. Miljönätverket var det första nätverket som var fysiskt på plats i Svensk Kollektivtrafiks nya lokaler under hösten och under det mötet diskuterades CVD-direktivet, energibeskattningsfrågor, drivmedelsfrågor, elbusspremien, hållbara leverantörsled och luftkvalitet.

## MERIT

MERIT är vårt största nätverk, med erfarenhetsutbyte inom serviceresor. Under året påbörjades planering och rekrytering för projektet "Kraftsamling MERIT", verksamhetsutveckling inom serviceresor. Jonas Johansson fick uppdraget med start 2022. För att skapa en mer enhetlig hantering av pandemifrågor för serviceresor har en vägledning tagits fram och uppdaterades under året med hur man ska hantera vaccinationsresor när restriktionerna släpps. Nätverket har haft regelbundna avstämningar under hela året med koppling till pandemifrågorna.

På första nätverksträffen, som var digital, behandlades Skånetrafikens värdighetsgaranti, sjukresor i Värmland och Clean Vehicle Directive. Därefter blev det gruppdiskussioner om gemensam utveckling och ökad samverkan. Andra mötet hölls i Falkenberg, där Hallandstrafiken var värdar och bjöd på studiebesök på beställningscentralen. Skånetrafiken berättade om sin miljömärkning och Region Stockholm om domslut rörande synskadades rätt till färdtjänst.

## VD/FÖRVALTNINGSCEFER

Tillsammans med SKR genomförs regelbundet möten för vd:ar och förvaltningschefer. Under året har nätverket haft regelbundna avstämningar kring pandemin, de flesta har brottats med samma typ av problem kring intäkts-tapp, resandeminskning och stängda framdörrar. Men på agendan har även funnits stor optimism framåt, med tankar om nya biljettprodukter och kampanjer för att få tillbaka resenärerna.

## JÄRNVÄGSNÄTVERKET

Svensk Kollektivtrafik har ett nätverk för järnvägsfrågor där aktuella frågor och erfarenheter stäms av. Under året diskuterades framtidens kapacitetstilldelning och hur en renodlad TAKT-modell skulle både öka kapacitet och långsiktighet för alla parter. Nätverket diskuterade även brister i Trafikverkets förslag till nya stambanor, det bristande ansvaret för stationer samt incitament i avtal för att öka punktligheten. Den ÅVS som tagits fram för pendeltågen i Stockholm lyftes också upp då både slutsatser och process kan vara stilbildande för övriga landet.

## JÄRNVÄGSPOLITISKA STRATEGIGRUPPEN

Svensk Kollektivtrafik har en järnvägs-politisk strategigrupp med syfte att samverka för att kunna skapa styrka i de politiska samtalen och påverkansarbetet kring järnvägsfrågor. Den järnvägs-politiska strategigruppen hade fyra möten under året. På dagordningen har varit bland annat frågor kring ERTMS, storregional samverkan, alternativ för framtidens kapacitetstilldelningsprocess, obehöriga i spår och suicid i transportsystemet. En fråga om banavgifternas utformning bereddes för avrapportering i styrelsen. Gruppens arbete avrapporteras löpande på styrelsemötena.

## UPNÄT

UPNÄT är nätverket som behandlar olika aspekter kring trafikupphandlingar. Under året har delar av UPNÄT arbetat med den revidering av modellavtal som genomförs i KOLLA:s (Kollektivtrafikens avtalskommittés) regi och på nätverksträffen redogjorde arbetsgruppen för avtalsstrukturen och kommande planer, bland annat resandeincitamentsavtal. Dessutom diskuterades pandemins utmaningar i samband med upphandlingsfrågor.



## TILLGÄNGLIGHET

Nätverket vänder sig till alla som arbetar med tillgänglighetsfrågor i den allmänna kollektivtrafiken. Nätverket hade två digitala träffar under året. Vårens möte bjöd på Tillgänglighetsdirektivet, TSD PRM, allergivänliga vagnar, digitala tjänster för t.ex. ledsagning, tillgänglighetsmål och tillgänglighetskompetens kravställning fordon. Höstens möte behandlade två intressanta forskningsprojekt och Trafikanalys årliga utvärdering av de transportpolitiska målen blev det spännande dragningar om tillgängliga digitala tidtabeller, riktlinjer om att resa med hjälpmedel och tillgängliga hållplatser.

## TRYGGHET

Trygghetsnätverket är ett nätverk för alla som arbetar med frågor kring trygghet och säkerhet. På årets första träff fokuserades på pandemin och tryggheten, med erfarenheter och lösningar på de trygghetsproblem som uppstått under året. Det blev även en diskussion om trygghetsfrågorna i Kollektivtrafikbarometern. Det andra mötet ägde rum i egna lokaler och behandlade SOM-projektet, ny kravbilaga, internationella forum och Trygghetskommissionen.

## GEMENSAMMA WORKSHOPS OM KUNDINSIKTER

Över 80 personer medverkade på en workshop i maj som hölls gemensamt för nätverken för kommunikation, trafikutveckling, försäljning samt marknadsanalytiker. Workshopen handlade om kundstrategier efter pandemin och

hur resenärerna ska komma tillbaka när det är dags att öppna upp igen. Dagen inleddes med fakta och statistik och därefter delade medlemmar med sig av kundinsikter under pandemin och planer framåt för produkter och kampanjer. Workshopen följdes upp med ännu en halvdag i december, med statistik, resandeprognoser samt beteendevetaren Niklas Laninge som pratade om vikten av att känna till kundernas drivkrafter för att främja olika beteenden.



## MÖTEN MED SKÄRGÅRDSTRAFIKEN

Under året har Svensk Kollektivtrafik sammankallat de medlemmar som bedriver skärgårdstrafik till ett antal möten tillsammans med Skärgårdsredarna och Transportstyrelsen. Det har varit ett forum för att utbyta erfarenheter och dela kunskaper kring skärgårdstrafiken och frågor i samband med pandemin.



## PARTNERSAMVERKAN FÖR EN FÖRBÄTTRAD KOLLEKTIVTRAFIK

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik är en samverkansarena för aktörerna inom Kollektivtrafiksverige. Effekter av pandemin, nystartsprojekt, kollektivtrafikens bidrag för att uppnå klimatmålet och avtalsprocessen stod högst på aktivitetslistan. Trafikverket valde att gå ur.

## KOLLEKTIVTRAFIKENS AVTALSKOMMITTÉ

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

arbetet med att uppdatera befintliga modellavtal och fokus har legat på produktionskontrakt och incitamentkontrakt. Dessutom tog de fram ett pm om effekterna av pandemin.

## DET BRANSGEMENSAMMA INDEXRÅDET

Jonas Kjernald från Västtrafik valdes till ny ordförande i Indexrådet. Indexrådet har under året tagit fram flera rekommendationer, bl a om utformningen av stödet för ökande sjuklönekostnader påverkar AKI-index på ett sätt som inte speglar kostnadsutvecklingen för trafikföretagen.

## INTERNATIONELLA MÖTESPLATSER



### SAMARBETE KRING NORDISKA FRÅGOR

Nordic Mobility Group (de nordiska systerorganisationerna) har haft digitala möten under året, av naturliga skäl med fokus på coronakrisen.

### UITP

Mötena med UITP har fortfarande varit digitala, men flera möten har hållits, både med EU-kommittén och UITP Marketing Commission. Medlemmarna har informerats om EU:s lagstiftning och UITPs aktiviteter via nyhetsbrevet UITP Nordic News, som utkom med sju nummer.

# GEMENSAMMA SYSTEM, VERKTYG OCH KONCEPT

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



## KOLLEKTIVTRAFIKBAROMETERN

Kollektivtrafikbarometern är medlemmarnas resvane-, kvalitets- och attitydundersökning. Under året utvecklades konceptet genom RESKOLL, ett frågepaket riktat till regioner och kommuner som vill veta mer om medborgarnas resvanor. Satsningen gick i linje med önskemål från fjolårets användarträff. På årets användarträff var användarna själva i fokus. Innan träffen hade alla fått besvara en del frågor och svaren redovisades på mötet, följt av diskussioner. Under 2021 publicerades tre rapporter. Den klassiska årsrapporten redovisar de viktigaste nyckeltalen och en temarapport publiceras strax därefter, med fokus på pandemieffekter på resandet. Resultatet visade att svenska folket radikalt ändrat sitt resande under 2020, med kraftigt minskat resande i kollektivtrafiken, nya färdstätt och oro att smittas i kollektivtrafiken. Under året har också utkommit två fokusrapporter, en med fokus på pandemins påverkans på funktionshindrades resande. Huvudresultaten är att den grupp som redan innan pandemin reste mindre har minskat sitt resande mer än andra under pandemin och har i större utsträckning ställt in resorna helt.

I september publicerades ännu en fokusrapport; kring distansarbete som visade att 45 procent av den arbetande befolkningen distansarbetade mellan februari och juli 2021. Av dem planerade 70 procent att återgå till sina resor med kollektivtrafiken när restriktionerna försvinner. Många har inte kunnat distansarbeta alls och 47 procent av de arbetande har fortsatt att resa med kollektivtrafiken under pandemin. Rapporten visar på stora skillnader i distansarbetet mellan stad och land, olika näringsgrenar, kön och åldrar.



## ANBARO

ANBARO är en branschgemensam undersökning för mätning av resenärens upplevda kvalitet och nöjdhet för färdtjänst och sjukresor. I undersökningen ingår även HANBARO, som mäter upplevd kvalitet på handläggningsförfarandet för färdtjänst och riksfärdtjänst. Dessutom mäts även flex- och skolskjutsresor i separata undersökningar. Under hösten anslöt Länstrafiken i Västerbotten till ANBARO så alla regioner på fastlandet samt ett ökande antal kommuner ingår nu i undersökningen. På användarträffen enades deltagarna om vissa förändringar av frågor, utveckling av den webbaserade rapport och analysportalen samt kring teman för kommande rapporter.

Årsrapporten för ANBARO visade att pandemin kraftigt påverkade resultatet av undersökningen, både vad gäller antalet resor, vilka som rest och vilka ärenden som gjorts. Resultaten visade på en betydligt lägre oro för smitta än i den allmänna kollektivtrafiken. Men trots pandemin var 92 procent av färdtjänstresenärerna nöjda med sin resa, vilket var mer än året innan.



### FÖRARCERTIFIERING BUSS

Förarcertifiering Buss är det branschgemensamma utbildningskonceptet för bussförare. Konceptet sätter service och bemötande i fokus och visar att föraren har en central roll som en god företrädare för varumärket. UL anslöt till konceptet och startade sin certifiering i februari. Användarträffarna hade fokus på erfarenhetsutbyte kring lokalt material och genomförande av utbildningen.

### FÖRARCERTIFIERING SERVICERESOR

Förarcertifiering Serviceresor är ett branschgemensamt utbildningskoncept för förare som kör serviceresor. Utbildningen fyllde 10 år och sedan starten har drygt 13 000 serviceförare certifierat sig runt om i landet. Allt fler medlemmar har anslutit sig till konceptet. En helt ny e-learningmodul för serviceresor lanserades i slutet av februari och blev ett uppskattat komplement till övrigt gemensamt material. Under de två träffarna fortsatte arbetet med konceptet, bland annat genomfördes en workshop kring förnyelsen och utveckling framåt.

### 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. Efter en upphandlingsprocess slöts nya avtal mellan Nordic Port AB och medlemmarna. Upphandlingen avser drift, support, underhåll och vidareutveckling av systemet och gäller till

2029. På vårens användarmöte anordnades ett flertal parallella workshops. Mötet innehöll en blandning av information, beslut rörande utförd och ny utveckling och erfarenhetsutbyte. Andra mötet hölls på Örebro slott. Dagarna bjöd på många samtal och skratt med nya och gamla kollegor, information om förbättringar och förändringar i databasen.

### 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 tillsammans med sina medlemmar tagit fram ett koncept med gemensamma grundregler och symbol för studentrabatt i kollektivtrafiken. Konceptet handlar om att skapa gemensamma grundregler kring vem som ska betraktas som en student, inte nivån för rabatter eller biljettyper. Under året togs nya avtal fram mellan parterna och antalet medlemmar i konceptet ökade till 14. Ett nytt avtal tecknades under hösten med Stuk/Studentkortet som från årsskiftet 2022 ingår som studentlegitimationsutgivare tillsammans med Mecenat och WeStudents.



# 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.



## KOLLEKTIVTRAFIKENS EKONOMISKA ÅTERHÄMTNING EFTER PANDEMIN

Med en resandeminskning på 42 procent under 2020 är kollektivtrafiken ett av de färdmedel som drabbats hårdast under pandemin. Konsekvensen har blivit miljardunderskott. Kollektivtrafiken kommer inte klara av att hantera underskotten på egen hand utan att göra stora biljettprishöjningar. Det visar rapporten *Kollektivtrafikens ekonomiska återhämtning efter coronapandemin* som WSP tagit fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik.

## GRATIS JOBBPARKERING MINSKAR KOLLEKTIVTRAFIKRESORNA

Gratis eller subventionerad parkeringsplats vid arbetet ska förmånsbeskattas enligt skattelagstiftningen, men efterlevnaden är dålig och leder till att de kostnadsfria parkeringarna skattesubventioneras med 1,55 miljard varje år, visade rapporten *Förmånsbeskattning av förmånsbil, arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort* som WSP tog fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik. Skattesubventioneringen ökar antalet bilresor med 3,1 procent och minskar kollektivtrafikresandet med 3,8 procent, vilket i sin tur ökar klimatutsläppen med 154 000 ton per år.

## 42 POLITISKA FÖRSLAG SOM SÄKRAR KOLLEKTIVTRAFIKENS OMSTART

För undvika utbudsminskningar och biljettprishöjningar och för att öka, istället för att minska, kollektivtrafikens samhällsnytta tog Svensk Kollektivtrafik fram ett program

med en rad förslag på beslut som kan säkra omstarten av kollektivtrafiken i Sverige. I rapporten redovisades vilka åtgärder som krävs för att RKM:s intäkter senast år 2025 ska vara på samma nivå som 2019. En tydlig slutsats var att de kommer att få svårt att hantera de ekonomiska underskotten på egen hand utan att göra stora biljettprishöjningar. Kopplat till rapporten producerades även en broschyr som sammanfattar de politiska åtgärderna.

## FLER BLIPPADE BANKKORTET FÖRRA ÅRET

Den årliga undersökningen om biljettpriser, villkor och betalningsmöjligheter hos medlemmar visade att 20 av 22 RKM har ändrat sin prissättning och/eller zonindelning sedan 2019. För både periodkort och enkelbiljetter var prisökningen i snitt 3 procent. Enkelpriset för en vuxen var 50 öre mer än 2019. Flera RKM har rensat i sin flora av priser och rabatter, exempelvis sänkt rabatt för reskassa, och priserna för köp i olika kanaler harmoniserats. Kontant betalning ombord har i stort sett avskaffats, men allt fler RKM accepterade betalning med kontaktlöst kort ombord och i spärrar på hela eller delar av trafiken.

## PROGRAMFÖRKLARING FÖR NYSTART AV KOLLEKTIVTRAFIKEN

Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tåg företagen har tillsammans tagit initiativ till en programförklaring med mål, visioner och konkreta förslag på hur vi kan utveckla kollektivtrafiken i Sverige.

## DEBATTARTIKLAR OCH LEDARE

### TAXONOMIN HOTAR KLIMATSMART KOLLEKTIVTRAFIK

Den svenska kollektivtrafiken har till stor del fasat ut smutsiga drivmedel till förmån för förnybara. Nu hotas den utvecklingen av EU:s taxonomi. Det skrev Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag i en debattartikel i Aktuell Hållbarhet och påpekade att Sverige i flera avseenden är ett internationellt föregångsland inom miljö- och klimatarbete, inte minst inom kollektivtrafiken som även bidragit till världsledande innovationer och trafiklösningar.

### REGERINGENS VÄG RISKERAR GÖRA UTMANANDE SITUATION ÄN VÄRRE

Pandemin medförde ett stort resenärstopp och underskott för kollektivtrafiken. Den statliga compensationen för 2021 är inte tillräcklig och mer måste till för att trafiken ska kunna upprätthållas, skrev Svensk Kollektivtrafik i en debattartikel i Altinget. Under 2020 körde landets kollektivtrafik i full trafik samtidigt som resenärstoppet motsvarade två tredjedelar av alla resenärer och därför kräver Sveriges samlade kollektivtrafikmyndigheter full ersättning.

### 2021 KAN VARA ETT ÖDESÅR FÖR DE SVENSKA BIODRIVMEDLEN

EU:s revidering av statsstödsreglerna kan skapa hinder för de svenska biodrivmedlen. För att förändringarna i stället ska gynna den svenska modellen krävs en gemensam svensk kraftsamling mellan politik och näringsliv, skrev Svensk Kollektivtrafik tillsammans med flera aktörer i en debattartikel i Altinget. 2021 kan visa sig vara ett ödesår för de svenska biodrivmedlen, men även ett år som öppnar för nya vägar i klimatomställningen. Det är viktigare än någonsin med samverkan mellan svenska företag som är aktiva i Bryssel och representanter för regeringen och svenska myndigheter.

### TA BORT FÖRMÅNSBESKATTNINGEN ÄVEN FÖR PERIODBILJETTER

Vi välkomnar regeringens förslag om ändrad förmånsbeskattning av cyklar men mer behöver göras. Låt reglerna även omfatta kollektivtrafikbiljetter, skrev Svensk Kollektivtrafik, Skånetrafiken, Västtrafik, Trafikförvaltningen Region Stockholm och 2030-sekretariatet i en debattartikel i Dagens Samhälle. Vi måste vända på trafikhierarkin, där bilen varit högst i näringskedjan i decennier. De verkligt hållbara resorna som cykel, gång och kollektivtrafik måste gynnas och ges förutsättningar att bli självklart val för fler.

### AVVECKLA INTE ELBUSSPREMIEN

Elbussar ger minskade luft- och bullerföroreningar. Det borde därför finnas ett intresse hos regeringen att fortsatt

stödja introduktionen av elbussar, både genom att subventionera investeringskostnaderna och genom att bidra till att minska löpande driftskostnader, skrev Svensk Kollektivtrafik tillsammans med Sveriges Bussföretag i en debattartikel i Aktuell Hållbarhet.

### KOLLEKTIVTRAFIKEN KLARAR INTE MILJARDFÖRLUSTERNA

Kollektivtrafiken kommer inte klara av att hantera de ekonomiska underskotten till följd av pandemin på egen hand, visar en ny rapport som WSP tagit fram. Nu krävs kraftfulla och konsekventa politiska beslut på alla nivåer som ökar kollektivtrafikandelen, höjer intäkterna, minskar kostnaderna och undviker nya kostnadsökningar, skrev Svensk Kollektivtrafiks presidium i en debattartikel i Svenska Dagbladet.

### SLUTREPLIK: "HANDLAR INTE OM PERMANENT STATLIGT STÖD"

Att staten står vid sitt ord och kompenserar för kollektivtrafikens biljettintäktsförluster är den enskilt viktigaste åtgärden för en återhämtad kollektivtrafik efter pandemin. Men för att öka kollektivtrafikens samhällsnytta måste flera åtgärder till och Svensk Kollektivtrafik har samlat en rad förslag för detta, svarade presidiet i en slutreplik i Svensk Dagbladet.

### KOLLEKTIVTRAFIKSATSNINGAR NÖDVÄNDIGA FÖR TRANSPORTEFFEKTIVT SAMHÄLLE

I budgetpropositionen föreslår regeringen att anslaget till järnvägsunderhåll ska ökas med 1 miljard kronor och att anslagen till trimnings- och miljöåtgärder ska höjas med 500 miljoner kronor under 2022, men mer behövs. Dagens styrmedel för att minska utsläppen av växthusgaser räcker inte för att uppnå klimatmålen. För att nå målet måste Sverige bli ett mer transporteffektivt samhälle, där trafikarbetet minskar utan att människors tillgänglighet minskas. I praktiken innebär detta att andelen resande med kollektivtrafik, cykel och gång måste öka.

### REGIONERNAS KOSTNADER FÖR NATIONELLT BILJETTSYSTEM

Staten ska ta regionernas kostnader för det nationella biljettsystemet, lovade regeringen i vårändringsbudgeten. Svensk Kollektivtrafik har drivit att det nationella biljettsystemet ska införas med helstatlig finansiering eller skjutas på framtiden eftersom pandemin medfört enorma negativa effekter på kollektivtrafikens ekonomi. Det är därför positivt med regeringens förslag, kommenterade vd Johan Wadman. Eftersom den kommunala finansieringsprincipen gäller borde staten även finansiera driftskostnaderna för systemet och redan gjorda investeringar.

## LEDARE FRÅN DET POLITISKA NYHETSBRÉVET

### BEHÅLL SKATTEBEFRIElsen AV HVO OCH RME

Nästa år kan kollektivtrafikens kostnader öka med 760 miljoner kr. Så mycket kommer det att kosta de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om Sveriges skatteundantag för flytande rena och höginblandade biodrivmedel inte förlängs. Det föreslog Utfasningsutredningen. För att undvika stora kostnadsökningar måste regeringen öka ansträngningarna för att Sverige ska få fortsatt skattebefrielse. Om regeringen ändå väljer att inkludera rena och höginblandade flytande biodrivmedel i reduktionsplikten måste staten fullt ut kompensera de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för kostnadsökningen.

### ANVÄND KOLLEKTIVTRAFIKEN SOM VERKTYG FÖR OMSTART AV SVERIGE

Genom vaccinationerna kan vi stå inför en omstart av Sverige under hösten eller våren. Men samtidigt som Sverige behöver kollektivtrafiken för att vidga människors arbetsmarknadsregioner, pressa ned klimatutsläppen och minska utanförskapet är risken överhängande att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna står inför stora besparingar nästa år. När de regionala kollektivtrafikmyndigheterna måste spara har de tre möjligheter. Att höja biljettpriserna, dra in turer eller att lägga ned linjer. Åtgärder som samtliga leder till uppsagd personal, att resenärerna cementeras i bilåkande och att det låga kollektivtrafikresandet pressas ned ytterligare för många år framåt. Därför måste staten kompensera de regionala kollektivtrafikmyndigheterna fullt ut för intäktsförlusterna och minska en lång rad statliga kostnader på kollektivtrafiken.

## UPPVAKTNINGAR OCH MYNDIGHETSMÖTEN

Utöver de uppvaktningar och möten som Svensk Kollektivtrafik gjort inom ramen för vårt arbete med pandemifrågorna deltog vi även på ett digitalt möte med Statssekreterare Fredrik Olovsson på Finansdepartementet angående statsstödsfrågor för rena biodrivmedel. Med på mötet var även representanter för 2030-sekretariatet, Lantmännen och Energifabriken. Syftet med mötet var att överföra argument till regeringen i dialogen med EU för att rena biodrivmedel ska vara skattebefriade i Sverige även i framtiden.

### BIDRAR INFRASTRUKTURPROPOSITIONEN TILL EN GRÖN OMSTART?

Infrastrukturplaneringen är mycket viktig för en grön omstart av den svenska ekonomin efter pandemin, enligt regeringens infrastrukturproposition. Men kommer propositionsförslagen bidra till en grön återstart av Sverige? Förslaget om järnvägsunderhållet gör det inte. Det räcker inte ens till att upprätthålla dagens funktionalitet, som enligt Trafikverket kommer att kosta 169 miljarder kr. Höjningen är ett viktigt steg i rätt riktning, men mer behövs. Framför allt måste underhållsanslagen höjas till banor som trafikeras med regional- och pendeltågstrafik eftersom det är på dessa banor som mest resande sker och efterfrågan ökar.

### KOLLEKTIVTRAFIKEN KLARAR INTE MILJARDFÖRLUSTER PÅ EGEN HAND

Med en resandeminskning på 42 procent under 2020 är kollektivtrafiken ett av de färdmedel som drabbats hårdast under pandemin. Kollektivtrafiken kommer inte klara av att hantera underskotten på egen hand utan stora biljettprishöjningar. För att undvika utbudsminskningar och biljettprishöjningar och samtidigt öka kollektivtrafikens samhällsnytta har vi tagit fram ett program för omstart av kollektivtrafiken med förslag till politiska reformer. Vi samarbetar även i ett branschprojekt för att nystarta kollektivtrafiken efter pandemin. Fortsatt statlig kompensation, reformerat reseavdrag, avskaffad förmånsskatt på kollektivtrafikbiljetter och satsningar på busskörfält och signalprioritering är reformer som behöver genomföras.





## REMISSVAR

### REGERINGENS FÖRSLAG KAN GE DUBBELBESTRAFFNING

Regeringens fördelningsförslag av pengar för 2021 års pandemikompensation riskerar att göra en utmanande situation än värre, då man vill bestraffa de RKM som inte klarar av att upprätthålla 2019 års trafikutbud och behöver börja anpassa trafiken utifrån förutsättningarna. Den föreslagna modellen innebär dessutom att kollektivtrafiken ska betala för statens egna beslut, skrev Svensk Kollektivtrafik i sitt remissvar. Som förslaget är utformat kommer detta att innebära en dubbelbestraffning för verksamheten.

### JUSTERAD FÖRMÅNSBESKATTNING UNDERLÄTTAR

Svensk Kollektivtrafik ställde sig positiva till Finansdepartementets förslag på en justering av schablonberäkningen för att fastställa värdet av bilförmån. Det är ett viktigt steg på väg mot en jämställd beskattning av arbetspendlare med kollektivtrafik respektive bil. I remissvaret föreslogs att förmånsbeskattningen ska främja energieffektiva färdmedel, skärpa efterlevnaden av förmånsreglerna vid arbetsplatsparkering och göra jobbresaavdraget avståndsbaserat och färdmedelsneutralt.



### PRIORITERA MER PENGAR TILL LÄNSPLANERNA

För att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft, öka kollektivtrafikresandet och minska klimatutsläppen bör länsplanerna ha mycket hög prioritering och ökas mer än proportionellt mot den ekonomiska ramen. Däremot ska inte ökningen av anslaget tas från satsningarna på järnväg. Det framgick av remissvaret till Trafikverkets regeringsuppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen.

### UNDANTAG SMITTSKYDDSÅTGÄRDER FÖR LÅNGVÄGA TRAFIK

Kollektivtrafik som bedrivs i enlighet med kollektivtrafiklagen måste undantas från reglerna om att den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med en linjesträckning som överstiger 150 kilometer ska se till att antalet passagerare på färdmedel vid sådana resor inte överstiger hälften av färdmedlets sittplatser. Det skrev Svensk Kollektivtrafik i remissvaret angående promemorian "Tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik".

### REDUKTIONSPLIKT FÖR BENSIN OCH DIESEL

Svensk Kollektivtrafik ser positivt på reduktionsplikten som ett verktyg för utsläppsminskningar och ett klimatsmartare Sverige. Det är dock inte primärt ett verktyg för kollektivtrafiken utan främst för andra verksamheter. Det framgick av remissvaret till regeringskansliet angående "Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation". För medlemmarna är det mycket viktigt att rena biodrivmedel finns tillgängliga på marknaden, långsiktigt och till överkomliga priser. Därför är det mycket viktigt att regering och riksdag vidtar åtgärder för ökad produktionen av biodrivmedel och en fortsatt skattebefrielse för höginblandade och rena biodrivmedel.

### FÖRESKRIFTER OCH ALLMÄNNA RÅD OM EGENSKAPSKRAV

Svensk Kollektivtrafiks svarade på Transportstyrelsens remiss om förslag till föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor. Den viktigaste synpunkten på förslagen var att det riskerar att leda till stora kostnadsökningar vid nybyggnad av tunnelbana och spårväg.



### OTILLRÄCKLIGA FÖRSLAG FÖR ÖVERPRÖVNINGAR

Svensk Kollektivtrafik bedömer inte att de åtgärder som finns i "En effektivare överprövning av offentliga upphandlingar" kommer att leda till att upphandlingsmål avgörs snabbare, eller blir lättare att förutsäga för parterna, framgick av remissvaret rörande regeringens förslag. Tidigare överprövningsutredningar har innehållit flera kloka förslag, som nu valts bort, till exempel att inte tillåta överprövningar gällande anbudsunderlaget efter anbudet lämnats in samt förslag om ansökningsavgift och processkostnadsansvar för förlorande part.

### HÖJDA BANAVGIFTER MINSKAR JÄMLIKHETEN

Höjda banavgifter kommer att minska jämlikheten i samhället, framgick remissvaret angående Jämlikhetskommissionens betänkande "en gemensam angelägenhet". Förslaget bygger på en felaktig analys. I svaret står att låga avgifter är något som regeringen och riksdagen bör stödja och stimulera eftersom det skapar hållbar tillväxt genom att minska klimatutsläppen samt öka produktiviteten, tillväxten och skatteintäkterna.

# REMISSVAR

## ÖVERSYN AV RIKSINTRESSEN HOTAR JÄRNVÄGSFÖRSÖRJNINGEN

Regeringen gav i uppdrag åt bland annat Trafikverket att göra en översyn av sina riksintressen med syfte att kunna öka den byggbara marken. I remissvaret gällande Trafikverkets förslag påpekades att det finns både positiva och negativa aspekter, men sammantaget hotar det framtidens järnvägsförsörjning i delar av landet.

## PROMEMORIAN FORTSATT GILTIGHET AV COVID-19-LAGEN

För att förhindra smittspridningen ställde sig Svensk Kollektivtrafik positiva till förslaget om att förlänga giltigheten av den tillfällig covid-19-lagen till sista januari 2022, men att den ska upphävas så snart smittläget tillåter. I remissvaret upprepades tidigare synpunkter på covid-19-lagen med påpekandet att det finns en restriktionströtthet som gör att folk allt mindre följer rekommendationer.

## PRÖVNINGSAVGIFT ALLMÄNNA REKLAMATIONSNÄMNDEN

Svensk Kollektivtrafik svarade på ett PM om avgift vid prövning av en tvist vid Allmänna reklamationsnämnden och en ny möjlighet till omprövning. I svaret lyftes att det finns risk att avgiften avskräcker konsumenterna från att anmäla prövning och att förslaget om prövningsavgift därför bör avstyrkas. Dessutom bör ARN se över möjligheten till ökad digitalisering av anmälningar.

## POSITIVT FÖRSLAG OM SMITTSKYDDSÅTGÄRDER

För att minska risken för smittspridning ställde sig Svensk Kollektivtrafik positivt till förslaget om att förlänga de tillfälliga smittskyddsreglerna för långväga kollektivtrafik till den 14 augusti. Det gäller även förslaget att reglerna ska ses över kontinuerligt och kunna upphävas vid halvårsskiftet. Men det behövs förtydliganden, bland annat kring smittskyddsreglerna för långväga kollektivtrafik och hur reglerna förhåller sig till skolplikten och skolskjuts.

## SMÅ EFFEKTER AV BILPOOLSFÖRSLAG

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Bilpoolsutredningens förslag om att kommunerna ska ges möjlighet att reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark var positivt. Det var bra att flera statliga verk ska genomföra en informations-satsning för att öka kunskapen hos konsumenterna. Men förslagen kommer bara att få små effekter på utsläppen av växthusgaser och på resandet. Dessutom är det osäkert om förslagen kommer att få positiva eller negativa effekter på kollektivtrafikresandet.



## TYDLIGARE KRAV SVENSKA CVD

Svensk Kollektivtrafik var positiva till regeringens förslag om förändringar i Clean Vehicle-direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster, men kraven i svensk lagstiftning måste vara tydliga och leda till klimatnytta som helhet. Det var bl a positivt att bussar med rena biodrivmedel definieras som rena,

och att specialfordon undantas från elbilskraven. Förslaget att ändra miljöbilsdefinitionen avstyrktes.

## GLÖM INTE KOLLEKTIVTRAFIKEN NÄR ALLT ÖPPNAR UPP

När det nu börjar bli dags för motionslopp, demonstrationer och mässor igen: Glöm inte behovet av en aktiv dialog med berörd RKM och god framförhållning för att undvika att trängsel. Det var Svensk Kollektivtrafik budskap i svaret på regeringens remiss om deltagartaken för allmänna sammankomster och offentliga tillställningar. Aktiviteterna kommer att leda till ökat kollektivtrafikresande och därmed berörs även kollektivtrafiken.

## TA BORT FÖRMÅNSSKATTEN PÅ KOLLEKTIVTRAFIKEN

Inför skattelättnad för biljetter till kollektivtrafiken - inte bara för miljöbil och cykel - genom att jämställa förmånsbeskattningen av periodbiljetter till kollektivtrafiken med miljöbil som förmånsbil. Det skrev Svensk Kollektivtrafik med Västrafik, Skånetrafiken, Östgötatrafiken, Blekingetrafiken och Kalmar Länstrafik i ett remissvar på Finansdepartementets pm om skattelättnader. Skattelättnaden kommer att öka resandet med kollektivtrafiken med 5,5 procent, minska klimatutsläppen med 28 000 ton per år och minska antalet allvarligt skadade i vägtrafiken med 12 personer per år.

## BRA MED FÖRBÄTTRAD UPPKOPPLING

PTS rapport presenterade förslag på satsningar för att förbättra uppkopplingen av internet ombord på tåg. Det är positivt med fokus på dessa frågor, ansåg Svensk Kollektivtrafik i sitt svar. Resenärerna skulle få större chans att arbeta ombord och nyttja sin restid bättre och dessutom kan branschen dra nytta av modern uppkopplad teknik. Tyvärr har både regeringen och PTS begränsat nyttorna med satsningen eftersom de väljer att gynna kommersiella fjärrtågsoperatörer snarare än den regionala trafiken.

## JUSTERADE KRAV FÖR TAXIFÖRARE

Svensk Kollektivtrafik gav synpunkter på Transportstyrelsens omarbetningar för kompetenskrav för taxiföretagare och taxiförare. Regelverket kommer även efter förslagets genomförande att fortsatt ställa relativt låga krav på hur mycket provtagaren ska tillgoda-göra sig för att klara testerna. Vissa åtgärder föreslås för att minska fusk vid prov samt modernisering av krav, och detta är positivt. Däremot är det negativt att ta bort förarens namn på taxiförarlegitimationen.

## FÖRDELA SÄNKNINGEN AV BANAVGIFTERNA

Infrastrukturdepartementets förslag på lagändring för tillfälligt sänkta banavgifter som en följd av EUs återhämtningsplan efter pandemin lämnar allt för mycket att avgöra till Trafikverket, framgick i remissyttrandet till Regeringskansliet. Pengarna kommer att betalas ut retroaktivt för 2020 och 2021 och för att de ska få mest nytta i branschen behöver Infrastrukturdepartementet genast göra klart att alla tåg-företag får ta del av sänkningen och att fördelningen sker proportionerligt utefter de banavgifter som betalats in.

## UPPHÄV FÖRORDNINGEN SÅ SNART SOM MÖJLIGT

Svensk Kollektivtrafik hade inga invändningar mot regeringens förslag om att begränsningsförordningen skulle fortsätta att gälla till och med januari 2022 för att minska risken för smittspridning. I remissvaret underströks däremot att förordningen bör upphävas så snart smittläget tillåter. Det fanns inte heller några invändningar mot regeringens bedömning av att lättandet av deltagarbegränsningarna för allmänna sammankomster och offentliga tillställningar kan behöva senareläggas.

## KRITIK: SKATTEUNDANTAGET FÖR BIODRIVMEDEL

Svensk Kollektivtrafik ställde sig starkt negativa till Utfasningsutredningens förslag om att Sveriges skatteundantag för flytande rena och höginblandade biodrivmedel ska tas bort snarast möjligt och inkluderas i reduktionsplikten. Förslaget att ta bort skatteundantaget för HVO och RME kommer att leda till en kostnadsbomb för RKM med ökade kostnader på 760 miljoner kronor per år.



## ÖKA KRAVEN PÅ SAMRÅD I KOMMUNAL PLANERING

De hållbara färdssätten gång, cykel och kollektivtrafik behöver vara normen för nuvarande och framtida samhällsplanering. Kollektivtrafiken har en avgörande roll i detta och borde synas betydligt mer i utredningen och lagförslagen, skrev Svensk Kollektivtrafik i remissvaret på utredningen om stärkt planering för hållbar utveckling. Ökad

kollektivtrafikandel är nödvändigt för ett transporteffektivt samhälle och mobilitet och borde få större utrymme i lagstiftningen. Kraven på samråd med RKM bör också förtydligas.

## EU-KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL ENERGISKATTEDIREKTIV

Svensk Kollektivtrafik stöder EU-kommissionens förslag att skatt på drivmedel ska baseras på dess energiinnehåll och miljöprestanda, i stället för på volym. Däremot bör alla bränslen behandlas lika ur ett livscykelperspektiv och ges ekonomiska incitament baserat på minskade utsläpp. Det framgick av remissvaret angående omarbetning av energiskattedirektivet, som ett led i EU:s gröna giv för att uppnå klimatmålen i "Fit for 55" till 2030 och klimatneutralitet till 2050.

## EU-FÖRSLAG INFRASTRUKTUR FÖR ALTERNATIVA BRÄNSLEN

Subventionerad infrastruktur för alternativa drivmedel och laddning av elfordon, tillräcklig kapacitet i elnäten och EU-initiativ som drar åt samma håll. Det är några av förutsättningarna för att kunna genomföra EU-kommissionens förslag om infrastruktur för laddning av elfordon, vätgastankning för bränslecellsfordon och tankning av biogas, skrev Svensk Kollektivtrafik i remissvaret. Huvudfokus i EU-förslaget låg på infrastruktur för laddning av elfordon, vätgastankning för bränslecellsfordon och tankning av biogas.

## ORIMLIGA AVGIFTSKRAV FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN

Transportstyrelsens årliga förslag på avgiftsförändringar fick kraftig kritik från Svensk Kollektivtrafik. Förslagen kan få stor påverkan på branschen. Bland annat ändras prislistan godtyckligt, med för många avgiftsnivåer och för hög timtaxa. Remissvaret vänder sig särskilt mot de nya avgifter för personer som har taxiförarlegitimation eftersom det kan få negativa konsekvenser för möjligheterna att bedriva färdtjänst och sjukresor.

## REMISSVAR

### FÖRSLAG FÖR BÄTTRE EFTERLEVNAD FÖR YRKESFÖRARE

Modernisering av reglerna för digitala verktyg för kontroller och taxiförarlegitimation och djupare samverkan mellan myndigheterna, var några av förslagen i remissvaret på betänkandet "Kontroller på väg". Svensk Kollektivtrafik tillstyrkte förslagen för att öka regelefterlevnaden för yrkesförare på vägarna men betonade att de inte räcker och att myndigheterna måste samverka mer än idag.

### ÖNSKAS: GENERELLA TILLSTÅND FÖR ORDNINGSVAKTER

Befogenheter för att fastställa identitet i samband med biljettkontroll måste förtydligas. Dessutom krävs ändringar gällande envarsgripanden för att kunna bedriva kontrollverksamhet för resande utan giltig biljett, framgick av remissvaret till Justitiedepartementet gällande En ny lag om ordningsvakter. Kollektivtrafiken är en stor användare av ordningsvakter men detta syntes nästan inte alls i utredningen.

### KRITIK MOT ÄNDRADE ORSAKSKODER

Yttrandet om Trafikverkets remiss om Järnvägsnätsbeskrivningens avvikelsemeddelande innehöll kraftfull kritik. Remisstiden var för kort, förändringarna betydande och framför allt saknades förankring i branschen. Många nya förseningskoder föreslogs

och många gamla försvann utan att skälen angavs och riskanalysen angav enbart deltagande och fokus på risker för Trafikverket.

### MEMLEMMARNA I FRAMKANT FÖR ELEKTRIFIERINGEN

Våra medlemmar spelar en avgörande roll i det transporteffektiva samhället och ligger långt framme i elektrifieringen inom transportområdet, framgick av remissvaret för utredningen En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden. I svaret lyftes även viktiga punkter som regeringen bör ta fasta på under andra fasen, bland annat att stärka kollektivtrafik, gång och cykels roll i planeringslagstiftningen samt stärka finansieringen till kollektivtrafikåtgärder.

### MINSKADE BEFOGENHETER MEN FORTSATT BEREDSKAP

Svensk Kollektivtrafik höll med regeringens förslag att ta bort de delar i covid 19-lagen som ger dem rätt att besluta att kollektivtrafik inte får bedrivas. Den höga vaccinationsgraden gjorde de befintliga befogenheterna oproportionerliga, långt utöver vad som är nödvändigt, framgick i remissvaret. I svaret delades även regeringens bedömning att fortsatt beredskap ändå behövs eftersom smittläget snabbt kan förändras och att lagen föreslås fortsätta t o m maj 2022.

### FÖRENKLA RUTINERNA FÖR HITTEGODS FÖR RESENÄREN

Ett enhetligt regelverk för hittegods för de resor som RKM ansvarar för vore önskvärt, framgick av remissvaret till Justitiedepartementet. I förslaget riskerade t ex anropsstyrd trafik att inte ingå och det vore oerhört olyckligt, både från kundens och RKM:s perspektiv. I svaret kritiserades även regleringen av hittegods som hittas på stationer. Det är idag omöjligt att veta vilket trafikföretag ägaren av hittegodset rest med, därför bör Sverige införa EU-kravet på en Station Manager.

### PRIORITERA RKM-RESENÄRER PÅ JÄRNVÄGSNÄTET

Prioritera vardagsresande, stoppa höjda avgifter och bättre samråd med branschen. Det är några av de punkter som lyftes i remissyttrandet till Trafikverket gällande Järnvägsnätsbeskrivning 2023. I svaret framgick att Trafikverket visar en bristande förståelse för RKM-trafikens betydelse och prioriterar den kommersiella fjärrtågtrafiken. Dessutom borde Trafikverket återinföra tåglägesavgift i tre nivåer och ta bort passageavgiften i storstäder.





### **RKM REDAN BÄST I KLASSEN PÅ MILJÖARBETE**

Svensk Kollektivtrafik deltar gärna i det fortsatta arbetet kring klimatdeklarationer för andra trafikslag än flyg, inte minst för att visa hur den upphandlade kollektivtrafiken idag är ledande inom fossilfria transporter. Det framgick av remissvaret till Regeringskansliets pm om klimatdeklarationer.

### **UNDERSKATTAD BROTTSFÖREBYGGANDE ROLL**

Det är positivt att utredningen Kommuner mot brott föreslår att kommunerna ska bedriva ett lagstadgat samordnande brottsförebyggande arbete. Däremot saknas synen på kollektivtrafikens roll, framgick i remissvaret till Justitiedepartementet. RKM, fastighetsägare inom kollektivtrafiken samt trafikutövare behövs tillsammans i det brottsförebyggande arbetet. Utredningen nämnde detta bara i förbigående och underskattar grovt kollektivtrafikens roll.

### **FÖRTYDLIGADE KRITERIER ÖNSKAS**

Förtydliga hur funktionskrav och kriterier för t ex självbetjäningsterminaler ska följas upp, annars blir direktivet svårt att leva upp till, framgick i remissvaret rörande utredningen om Tillgänglighetsdirektivet. Förslaget att direktivet kan kompletteras med harmoniserande standarder kan vara bra men man måste ta höjd för lokala förutsättningar. Därför bör eventuella standardkrav kompletteras med "eller likvärdig funktionell lösning".

### **SKATTEFRIHET FÖR FÖRMÅN AV FRI PARKERING**

Svensk Kollektivtrafik ställde sig negativa till Finansdepartementets förslag att förlänga skattefriheten för förmån av fri parkering i anslutning till arbetsplatsen. Det minskar kollektivtrafikresandet, minskar RKM:s biljettintäkter, ökar utsläppen och bidrar till att cementera bilen som förstahandsval. Istället för att ta bort förmånsskatten på fri arbetsplatsparkering bör staten styra mot att göra hållbara val enklare.

### **SÄNKT ENERGISKATT PÅ BENSIN OCH DIESEL**

Svensk Kollektivtrafik ställde sig negativt till Finansdepartementets förslag om att sänka energiskatten på bensin och diesel, eftersom det kommer att få negativa konsekvenser. Dels blir det billigare att köra bil, med sjunkande kollektivtrafikandel och ökade utsläpp så att det blir svårare att uppnå klimatmålen. Dels gör sänkt energiskatt på bensin och diesel att höginblandade och rena biodrivmedel relativt sett bli dyrare.

### **ANSVARSRÅGAN VID AUTOMATISERAD KÖRNING**

Svensk Kollektivtrafik svarade på Infrastrukturdokumentets pm om ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt förändrade regler för att främja användandet av geostaket. Svaret var positivt gällande ansvarsfördelning mellan tillverkare, ägare och förare i beredskap samt reglerna som föreslås kring användandet av geostaket.

## REMISSVAR



### VACCINATIONSBEVIS I LÅNGVÄGA KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik svarade på Regeringskansliets pm om bland annat smittskyddsåtgärder i långväga kollektivtrafik. I svaret kritiserades att de föreslagna reglerna ska bygga på regelverket om kollektivtrafikresenärers rättigheter eftersom de är oförutsägbara för resenärerna. Dessutom önskades det precisering av de föreslagna reglerna gällande vaccinpasskontroller.

### ELVÄGAR GYNNAR INTE REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK

Det är tveksamt om elvägar kan komma att bli ett realistiskt alternativ för regional kollektivtrafik, bland annat på grund av linjesträckningar och vilken sorts el som distribueras. Det framgick av remissvaret rörande regler för statliga elvägar från Elvägsutredningen. Istället lyftes aspekter med större betydelse för energieffektiviteten i transportsystemet, nämligen järnvägen.

### POSITIVT FÖRSLAG OM RESEAVDRAGET

Regeringens förslag om att ersätta reseavdraget med en avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion kommer att öka kollektivtrafikandelen, höja biljettintäkterna, vidga arbetsmarknadsregionerna, öka rättvisan, reducera klimatutsläppen och minska det mycket omfattande fusket och felen. Svensk Kollektivtrafik ställde sig därför positiva till förslaget i remissvaret. I dag beror över 40 procent av kostnaderna för reseavdraget, 2,4 miljarder kronor per år, på fusk och fel, vilket kan åtgärdas med skattereduktion istället för avdrag.

## SKRIVELSE

### SKRIVELSE MED INBJUDAN TILL DIALOG

Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tåg företagen skickade en gemensam skrivelse till Folkhälsomyndigheten angående kollektivtrafikens kommunikation vid smittskyddsåtgärderna för covid-19. I skrivelsen bjöd de in till dialog kring hur och när organisationerna och medlemmar bör kommunicera med resenärerna för att motverka de negativa effekterna. Det gällde särskilt rekommendationen att undvika kollektivtrafik där platsbiljett inte erbjuds.

### SKRIVELSE OM STÄNGDA FRAMDÖRRAR

Svensk Kollektivtrafik skickade en skrivelse till Arbetsmiljöverket med frågor kring konsekvenserna av regeringens beslut kan få för de tidigare beslut om föreläggande som tidigare fattats rörande att framdörrar ska hållas stängda. I skrivelsen önskades information om de kommer att ändra tidigare fattade beslut rörande stängda framdörrar i bussarna när Sverige når Folkhälsomyndighetens nivå 1 respektive regeringens steg 5.

## 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
- Ann Dahlin (konsult)
- Annarella Löfblad
- Jens Tångefjord (fr om oktober 2021)
- Lars Sandberg
- Anita Stenhardt
- Johan Wadman
- Agneta Weissglas

## STYRELSE

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

### Styrelseledamöter t o m 24 maj 2021

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

### Styrelsesuppleanter

- Alex Bergström (S)  
Västra Götalandsregionen
- Margareta Rönngren (S)  
Länstrafiken i Västerbotten
- Jens Sjöström, (S)  
Region Stockholm
- 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)  
Region Stockholm
- Karl Henriksson (KD)  
Region Stockholm
- Roland Johansson (SD)  
Region Stockholm

### Adjungerad

- Monica Johansson (S)  
Mälardalstrafik

### Styrelseledamöter fr o m 25 maj 2021

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

### Styrelsesuppleanter

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

## LEKMANNAREVISORER

### Ordinarie

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

### Suppleanter:

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





# EKONOMISK REDOVISNING

## Svensk Kollektivtrafik, föreningen Org nr 802002-1500

Styrelsen avger följande årsredovisning  
för räkenskapsåret 2021.

<i><b>INNEHÅLL</b></i>	<i><b>SIDA</b></i>
Förvaltningsberättelse .....	26
Resultaträkning .....	27
Balansräkning .....	28
Noter .....	29
Revisionsberättelse .....	31

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

## Förvaltningsberättelse

### RESULTAT OCH STÄLLNING

Resultatet för 2021 innebär en vinst om 173 970,55 kr. Resultatet förs över i ny räkning.

### FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)

	2021	2020	2019	2018	2017
<b>Allmänna förutsättningar</b>					
Antal medlemmar	22	22	23	23	22
Medelantalet anställda	8	7	6	5	3

	2021	2020	2019	2018	2017
<b>Resultat (tkr)</b>					
Verksamhetens intäkter	11 691	10 619	10 125	10 410	7 494
Verksamhetens kostnader	-11 504	-10 638	-10 699	-10 678	-8 059
Verksamhetens resultat	187	-19	-574	-268	-565
Resultat finansiella investeringar	-2	-4	494	2 000	3 600
<b>Årets resultat</b>	<b>174</b>	<b>-23</b>	<b>-82</b>	<b>1 722</b>	<b>3 032</b>

	2021	2020	2019	2018	2017
<b>Ekonomisk ställning</b>					
Eget kapital (tkr)	1 831	1 657	1 680	1 762	40
Soliditet (%)	22,6	21,1	23,9	24,9	0,7

### 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	1 680 269	1 680 269
Disposition av föregående års resultat	-22 892	-22 892
Årets resultat	173 971	173 971
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>1 831 348</b>	<b>1 831 348</b>

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

## Resultaträkning

	Not	2021	2020
<b>VERKSAMHETENS INTÄKTER</b>			
Medlemsavgifter		3 572 470	3 200 000
Kursintäkter		0	0
Övriga verksamhetsintäkter		8 118 756	7 418 941
<b>Summa verksamhetens intäkter</b>		<b>11 691 226</b>	<b>10 618 941</b>
<b>VERKSAMHETENS KOSTNADER</b>			
Direkta kostnader		0	0
Övriga externa kostnader		-679 158	-703 161
Personalkostnader	2	-10 824 874	-9 934 693
<b>Summa verksamhetens kostnader</b>		<b>-11 504 032</b>	<b>-10 637 854</b>
<b>Verksamhetsresultat</b>		<b>187 194</b>	<b>-18 913</b>
<b>RESULTAT FRÅN FINANSIELLA POSTER</b>			
Resultat från värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar		0	0
Räntekostnader och liknande resultatposter		-2 423	-3 979
<b>Summa resultat från finansiella poster</b>		<b>-2 423</b>	<b>-3 979</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>184 771</b>	<b>-22 892</b>
<b>Resultat före skatt</b>		<b>184 771</b>	<b>-22 892</b>
Skatt		-10 800	0
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>173 971</b>	<b>-22 892</b>

## Balansräkning

	Not	2021-12-31	2020-12-31
<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		2 965 650	2 263 107
Fordringar hos koncernföretag		429 408	0
Övriga kortfristiga fordringar		366 163	18 617
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		127 815	7 000
		3 889 036	2 288 724
Kassa och bank		3 220 363	4 550 705
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>7 109 399</b>	<b>6 839 429</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>8 109 399</b>	<b>7 839 429</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
EGET KAPITAL			
Balanserat kapital		1 657 377	1 680 269
Årets resultat		173 971	-22 892
<b>Summa eget kapital</b>		<b>1 831 348</b>	<b>1 657 377</b>
LÅNGFRISTIGA SKULDER			
Skulder till koncernföretag		0	0
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		194 654	145 352
Skulder till koncernföretag		0	140 567
Skatteskulder		0	0
Övriga kortfristiga skulder		932 799	798 856
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		5 150 598	5 097 277
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>6 278 051</b>	<b>6 182 052</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>8 109 399</b>	<b>7 839 429</b>

## Noter

### • Not 1. REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER

#### Allmänna upplysningar

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

#### Intäktsredovisning

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

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

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

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

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

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

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

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

	2021-12-31	2020-12-31
Medelantalet anställda	8	7

• **Not 3. ANDELAR I KONCERNFÖRETAG**

	2021-12-31	2020-12-31
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**

Coronapandemin fortsätter att påverka medlemmarnas verksamhet och ekonomi även under 2022.

För Svensk Kollektivtrafik påverkar det verksamheten genom att stor fokus ligger på fortsatt stöd i frågan till medlemmarna.

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

**Stockholm den 25 april 2022**

Kristoffer Tamsons <i>Ordförande</i>	Ulrika Frick <i>1:e vice ordförande</i>	Tommy Levinsson <i>2:e vice ordförande</i>
Carina Zachau	Eva Johnsson	Fredrik Ahlstedt
Johan Wifralius	Mona Modin	Sverker Åslund
Thomas Andersson	Alex Bergström	Johan Wadman <i>Verkställande direktör</i>

# 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 2021-01-01 – 2021-12-31.

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

### GRUND FÖR UTTALANDEN

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

### STYRELSEN OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

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

### DEN AUKTORISERADE REVISORNS ANSVAR

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

Dessutom:

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

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

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

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

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

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

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

### **UTTALANDE**

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Svensk Kollektivtrafik för räkenskapsåret 2021-01-01 – 2021-12-31. Vi tillstyrker att föreningsstämman beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

### **GRUND FÖR UTTALANDE**

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

## **STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR**

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

## **REVISORNS ANSVAR**

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

### **Stockholm den 29 mars 2022**

Deloitte AB  
Per Svensson  
Auktoriserad revisor

### **Stockholm den 29 mars 2022**

Peter Vretlund  
Lekmannarevisor

Daniel Portnoff  
Lekmannarevisor



# EKONOMISK REDOVISNING

## Svensk Kollektivtrafik Service AB Org nr 556412-2983

Styrelsen och verkställande direktören avger följande  
årsredovisning för räkenskapsåret 2021.

INNEHÅLL	SIDA
Förvaltningsberättelse .....	34
Resultaträkning .....	35
Balansräkning .....	36
Tilläggsupplysningar .....	38
Revisionsberättelse .....	40

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

## Förvaltningsberättelse

FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)	2021	2020	2019	2018
Nettoomsättning	14 891	15 269	17 505	14 869
Resultat efter finansiella poster	2 240	2 708	2 276	4 441
Soliditet (%)	43,1	40,2	32,6	38,9

### FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	1 000 000	200 000	3 590 101	1 492 466	<b>6 282 567</b>
Disposition enligt beslut av årets årsstämma:			1 492 466	-1 492 466	<b>0</b>
Utdelning			0		<b>0</b>
Årets resultat				1 279 265	<b>1 279 265</b>
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>1 000 000</b>	<b>200 000</b>	<b>5 082 567</b>	<b>1 279 265</b>	<b>7 561 832</b>

### RESULTATDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

Balanserad vinst	5 082 567
Årets vinst	1 279 265
	<b>6 361 832</b>
disponeras så att i ny räkning överföres	6 361 832
	<b>6 361 832</b>

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

## Resultaträkning

	Not	2021-01-01 -2021-12-31	2020-01-01 -2020-12-31
<b>RÖRELSEINTÄKTER, LAGERFÖRÄNDRINGAR M M</b>			
Nettoomsättning		14 890 820	15 269 452
Övriga rörelseintäkter		16 243 543	13 635 033
<b>Summa rörelseintäkter, lagerförändringar m m</b>		<b>31 134 363</b>	<b>28 904 486</b>
<b>RÖRELSEKOSTNADER</b>			
Övriga externa kostnader		-28 835 206	-26 127 360
Personalkostnader	2	-10 223	-22 728
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-48 063	-37 607
Övriga rörelsekostnader		-212	-8 707
<b>Summa rörelsekostnader</b>		<b>-28 893 704</b>	<b>-26 196 402</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>2 240 659</b>	<b>2 708 084</b>
<b>FINANSIELLA POSTER</b>			
Resultat från övriga finansiella anläggningstillgångar		0	0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		-	-
Räntekostnader och liknande resultatposter		-502	-119
<b>Summa finansiella poster</b>		<b>-502</b>	<b>-119</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>2 240 157</b>	<b>2 707 965</b>
<b>BOKSLUTSDISPOSITIONER</b>			
Förändringar av periodiseringsfonder		-590 000	-740 000
<b>Summa bokslutsdispositioner</b>		<b>-590 000</b>	<b>-740 000</b>
<b>Resultat före skatt</b>		<b>1 650 157</b>	<b>1 967 965</b>
<b>SKATTER</b>			
Skatt på årets resultat		-370 892	-475 499
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>1 279 265</b>	<b>1 492 466</b>

## Balansräkning

	Not	2021-12-31	2020-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Inventarier, verktyg och installationer	3	178 604	181 123
<b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>		<b>178 604</b>	<b>181 123</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>178 604</b>	<b>181 123</b>
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		10 630 153	6 669 329
Fordringar hos koncernföretag		0	140 567
Övriga fordringar		53 369	211 414
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		2 152 229	1 896 527
<b>Summa kortfristiga fordringar</b>		<b>12 835 751</b>	<b>8 917 837</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Kassa och bank		9 953 656	11 176 092
<b>Summa kassa och bank</b>		<b>9 953 656</b>	<b>11 176 092</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>22 789 407</b>	<b>20 093 929</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>22 968 011</b>	<b>20 275 052</b>

Not	2021-12-31	2020-12-31
<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	5 082 567	3 590 101
Årets resultat	1 279 265	1 492 466
<b>Summa fritt eget kapital</b>	<b>6 361 832</b>	<b>5 082 567</b>
<b>Summa eget kapital</b>	<b>7 561 832</b>	<b>6 282 567</b>
OBESKATTADE RESERVER		
Periodiseringsfonder	2 970 000	2 380 000
<b>Summa obeskattade reserver</b>	<b>2 970 000</b>	2 380 000
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	2 410 398	1 647 258
Skulder till koncernföretag	429 408	0
Skatteskulder	0	56 976
Övriga skulder	848 822	1 262 740
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	8 747 552	8 645 511
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>12 436 179</b>	<b>11 612 485</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>22 968 011</b>	<b>20 275 052</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 bokslutsdispositioner och skatter.

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

### UPPLYSNINGAR TILL RESULTATRÄKNINGEN

#### • Not 2. PERSONAL

	2021-01-01 -2021-12-31	2020-01-01 -2020-12-31
<b>Medelantalet anställda</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## UPPLYSNINGAR TILL BALANSRÄKNINGEN

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

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	477 015	414 634
Inköp	45 543	142 861
Försäljningar/utrangeringar	0	-80 480
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>522 558</b>	<b>477 015</b>
Ingående avskrivningar	-295 892	-338 765
- Försäljningar/utrangeringar	0	80 480
- Årets avskrivningar	-48 063	-37 607
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-343 955</b>	<b>-295 892</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>178 603</b>	<b>181 123</b>

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

Coronapandemin fortsätter att påverka medlemmarnas verksamhet och ekonomi även under 2022.

För Svensk Kollektivtrafik påverkar det verksamheten genom att stor fokus ligger på fortsatt stöd i frågan till medlemmarna.

## VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER RÄKENSKAPSÅRET

För 2021 har verksamheten fortsatt påverkats väsentligt av den pågående coronapandemin. Framst har det påverkat medlemmarnas verksamhet som haft att hantera konsekvenserna av de rekommendationer som riktats mot resande och kollektivtrafik samt de konsekvenser de fått för kollektivtrafikens finansiering. För Svensk Kollektivtrafik har det främst handlat om att stödja medlemmarna i frågor rörande pandemihanteringen samt att arbeta mer digitalt och på distans.

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

**Stockholm den 23 mars 2022**

Kristoffer Tamsons  
Ordförande

Ulrika Frick

Tommy Levinsson

Johan Wadman  
Verkställande direktör

# REVISIONSBERÄTTELSE

Till årsstämman i Svensk Kollektivtrafik Service AB Organisationsnummer 556412-2983

## RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN

### UTTALANDEN

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

### GRUND FÖR UTTALANDEN

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

## STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE

### DIREKTÖRENS ANSVAR

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

### REVISORNS ANSVAR

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

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



## RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

### UTTALANDEN

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Svensk Kollektivtrafik Service AB för räkenskapsåret 2021-01-01 - 2021-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

### GRUND FÖR UTTALANDEN

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

### STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

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

### REVISORNS ANSVAR

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

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

Stockholm den 29 mars 2022

Deloitte AB

Per Svensson  
Auktoriserad revisor

Peter Wretlund  
Lekmannarevisor

Daniel Portnoff  
Lekmannarevisor



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik  
Götgatan 14, 1 tr.  
118 46 Stockholm

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