



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK ÅRSREDOVISNING 2020

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2020

Våra medlemmar

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

VD har ordet

Året 2020 har varit otroligt intensivt, inte minst för oss alla i kollektivtrafikbranschen. Coronapandemin slog till med buller och bång och tvingade alla att ställa om verksamheten för att hantera krisen. Under den inledande fasen handlade vårt arbete mycket om akut krishantering, söka kunskap, förmedla myndigheternas rekommendationer och besvara medlemmars frågor.

Vi säkerställde i tidigt skede kommunikationskanaler via mail och webb för våra medlemmar för att snabbt kunna nå ut med information och också kunna ställa frågor.

Nätverk och möten ställdes om till digitala lösningar. I nätverken fanns stort behov av samordning och erfarenhetsutbyte mellan medlemmarna, så under året kompletterades många av de vanliga nätverksträffarna med korta digitala avstämningar landet runt. Även styrelsemötena hölls på distans och en stor del av mötena gick naturligtvis åt till att diskutera läget kring kollektivtrafiken och coronakrisen runt om i landet.

Vi arbetade med lobbying och opinionsbildning på nationell nivå, skickade skrivelser och förde samtal med ministrar, statssekreterare, riksdagsledamöter, myndigheter och departement samt inte minst press. Aldrig har Svensk Kollektivtrafik synts så mycket i medierna och vi medverkade på direktsända presskonferenser, i morgonsoffor och nyhetsprogram. Under hösten har vi arbetat med att ta fram en post corona-strategi för Svensk Kollektivtrafik för att kunna hantera de kommande stora utmaningarna, med ekonomin och statlig kompensation för uteblivna intäkter samt hur vi i framtiden kan stärka kollektivtrafikens roll och få tillbaka de resenärer som under året avstått från att åka kollektivt.

Vd Helena Leufstadius gick i pension i oktober och i väntan på att den nye vd:n Johan Wadman skulle tillträda i januari 2021 fungerade Svensk Kollektivtrafiks Mattias Adell som tillförordnad vd.

En positiv effekt av Coronakrisen är att kontakten med våra medlemmar intensifierats. Genom att vara tillgängliga, snabbt besvarat frågor och löpande lämnat information har vi fått mycket positiv respons på Svensk Kollektivtrafiks styrkor som bransch- och intresseorganisation. I början av april flyttade vi till nya lokaler på Götgatan 14, med plats att hålla egna nätverks- och användarträffar när pandemin är över. Det ser vi verkligen fram emot.

Mattias Adell

Johan Wadman



VÅRT FOKUS UNDER COVID 19-PANDEMIN

STATLIG KOMPENSATION OCH INTÄKTSSÄKRING

- Möten och uppvaktningar av infrastrukturminister Tomas Eneroth, infrastrukturdepartementet, riksdagens trafikutskott, flera skrivelser, debattartiklar och pressinformation för att driva frågan om att staten ska kompensera RKM fullt ut för biljettintäktsförlusterna som rörde sig uppemot 7,5 miljarder för år 2020.
- En promemoria tillsammans med SKR med förslag på hur fördelningsmodellen för den statliga kompensationen skulle utformas, en modell som Trafikverket sedan utgick från vid utbetalningen.
- Stort fokus på intäktssäkringen, inte minst frågan om möjligheten att öppna den främre dörren för ombordstigning i de bussar som vid pandemins start fick skyddstopp av lokala skyddsombud på grund av risk för att smitta förarna. Frågan drevs på nationell nivå, med dialog och skrivelser till Arbetsmiljöverket för att hitta en säker, enhetlig lösning med godkänt skyddsglas runt förarplatsen.

MYNDIGHETER OCH BRANSCH

- Möten med TP SAMS, Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar med myndigheter och näringsliv, periodvis flera gånger i veckan. TP SAMS sammanställde läget och rapporterade till MSB via Trafikverket genom en hemställan.
- Nationella kundmöten med Trafikverket, periodvis två gånger i veckan, med syfte att få en gemensam lägesbild av järnvägstrafiken.
- Ett antal möten med Infrastrukturdepartementet och infrastrukturminister Tomas Eneroth, både enskilt och med övriga branschen.
- Avstämningar med ansvariga för krishantering, kommunikation och säkerhetsfrågor på ett antal myndigheter och andra intresseorganisationer.
- Periodvis dagliga möten med branschorganisationerna Tågforetagen och Sveriges Bussforetag för att få en lägesbild och vid behov kunna gå ut med gemensam information.

MEDLEMSKOMMUNIKATION

- Avstämningsmöten med lägesrapport och kunskaps- och erfarenhetsutbyte ute i verksamheterna, bland annat för vd/förvaltningschefer, kommunikationsnätverket, skärgårds- trafik, avtalsfrågor, biljettfrågor, differentierade skolstarter och serviceresor och planer för sommartrafiken.

- Coronagrupp med representanter från alla medlemmar för snabbt kommunikationsutbyte.
- Löpande uppdateringar med aktuellt material på webben, internt och externt.

BRANSCHVÄGLEDNING

- Som stöd i arbetet att förebygga trängsel tog branschen tillsammans med MSB fram en gemensam kommunikationsplattform, som resulterade i olika dokument med rekommendationer till branschens aktörer.
- Svensk Kollektivtrafik tog i detta sammanhang fram *Branschvägledning för hanteringen av höstens utmaningar i den offentligt upphandlade icke platsbokade kollektivtrafiken med anledning av covid-19* i samråd med SKR. Vägledningen fick stor uppmärksamhet och genomslag i media.

ATTITYD OCH RESEBETEENDE

- Tilläggsfrågor i Kollektivtrafikbarometern och Barometern för anropsstyrd trafik (ANBARO) för att kunna följa det förändrade beteendet hos resenärerna i rapporter under året.
- Debattartiklar om attitydförändringen hos resenärerna med en markant ökning av personer som inte betalade sin resa under pandemin.

SMITTSPRIDNING OCH SMITTSKYDD

- Debatt och dialog om flexibla skolstartstider för att minska trängseln under peaktider.
- En expertgrupp tillsattes bland medlemmarna inför implementeringen av Folkhälsomyndighetens allmänna råd för munskydd i kollektivtrafiken i december. Gruppens arbete resulterade i förslag för att informera resenärerna om deras egenansvar i detta, på ett enhetligt sätt trots stora regionala skillnader.

STRATEGIER FÖR FRAMTIDEN

- Styrelsen beslutade om ett strategidokument för Svensk Kollektivtrafiks verksamhet de närmaste åren med fokus på "post corona"; att hantera de stora utmaningarna med medlemmarnas ekonomi, statlig kompensation för uteblivna intäkter och inte minst hur vi i framtiden kan stärka kollektivtrafikens roll, arbeta med hållbarhet och få tillbaka de resenärer som avstått kollektivtrafik under pandemin.

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.

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 skarpa rekommendationer blev flera av våra största mötesplatser inställda eller framflyttade. Almedalsveckan ställdes in och Persontrafik flyttades först från oktober 2020 till januari 2021 men ställdes sedan in helt. Istället kommer Persontrafik nästa gång att genomföras i oktober 2022.

KONFERENS VD:AR, PRESIDER OCH FÖRVALTNINGSCHEFER

Det var stor uppslutning med representanter från hela landet på den gemensamma digitala konferensen i augusti. På agendan stod frågor som krav på statlig kompensation och uppdaterad bedömning av intäktsbortfall och extra kostnader samt branschens nya vägledning. Deltagarna fick också ge lägesrapporter från respektive region samt berätta om sina viktigaste erfarenheter från vårens situation.

STORMÖTE OM CORONAKRISENS EKONOMISKA KONSEKVENSER

Under våren hölls ett digitalt stormöte för VD:ar och förvaltningschefer från alla regionerna tillsammans med SKR. Syftet med mötet var att skapa en samlad bild av det ekonomiska läget för att kunna göra en gedigen bedömning av konsekvenserna kring bortfall av intäkter och extra kostnader som tillkommit i samband med coronakrisen. Regionerna fick själva kommentera sin situation och som väntat var det en mycket stor resandeminskning och ett intäktsbortfall över hela landet.

JBS – JÄRNVÄGSBRANSCHENS SAMVERKANSFORUM

Satsningen på punktlighetsarbetet i tågtrafiken fortsätter. Eftersom JBS vanliga konferens inte gick att genomföra i år blev lösningen istället att nå ut med aktuella frågor, teman och initiativ via Trafikverkets Järnvägspodden. Med koppling till delprojektet TTT (Tillsammans för tåg i tid)

har Svensk Kollektivtrafik startat ett samverkansforum för ökad punktlighet med regionala punktlighetsansvariga, som träffats under året för att utbyta erfarenheter och diskutera åtgärder för ökad punktlighet.

KOLLEKTIVTRAFIK FÖR KVINNOR OCH MÄN

Hur skiljer sig kvinnor och mäns uppfattningar av kollektivtrafik? Under Transportforum i Linköping presenterade Svensk Kollektivtrafik statistik som bland annat visade att kvinnor åker mer kollektivtrafik och är mer positiva till det. Kvinnor åker även mer stads- och tätortsbuss och män väljer mer region- och länsbuss. Fler kvinnor säger att de åker kollektivt på grund av att det är miljövänligt medan män främst åker kollektivt på grund av att de slipper parkera.

UPPHANDLINGSSEMINARIUM SERVICERESOR

Den 12 maj arrangerades ett seminarium om serviceresor i samarbete med Svenska Färdtjänstföreningen med ett 40-tal uppkopplade deltagare. Nya rättsfall och lagtolkning, erfarenheter från upphandling, avtal och uppföljning samt påverkan utifrån förslaget om ett nytt biljettsystem var några av frågorna på programmet.



BUS NORDIC

Svensk Kollektivtrafik deltar både i den nordiska styrgruppen och arbetsgruppen för Bus Nordic, en gemensam uppsättning funktionskrav för bussar och rekommenderad standard för bussar i Norden. Fokus under året var att sprida kunskap och visa på nyttan med de gemensamma rekommendationerna.



PARTNER I 2030-SEKRETARIATET

Svensk Kollektivtrafik gick med som partner i 2030-sekretariatet, som är mycket aktiva i frågan om skattebefrielse för biodrivmedel och har påverkanskraft både i Sverige och EU rörande miljö- och transportfrågor.

SEMINARIUM OM GDPR OCH KAMERAÖVERVAKNING

I augusti hävdades tillståndstvånget för kamerabevakning i kollektivtrafiken och istället måste organisationen själv pröva utifrån GDPR om skälen att bevaka väger tyngre än integritetsintresset. Om detta pratade inbjudna gäster från Datainspektionen på ett seminarium. Dagen inleddes med en genomgång av jurister kring förändringar i GDPR som kan påverka branschen och avslutades med en gemensam diskussion och erfarenhetsutbyten.



MÖTE MED K2 OM FORSKNING

Behövs det mer forskning om kollektivtrafik? Ja, tyckte Svensk Kollektivtrafik när K2 bjöd in till möte och diskussion om framtiden och forskningen. K2 efterlyste vår syn på behovet av forskning och utbildning och bland önskemålen på fokusfrågor fanns klimatfrågorna, fördubbling, styrningsfrågor kring ekonomi, nordiska samarbeten, mobilitetstjänster och politiska beslut som påverkar kollektivtrafiken. Svensk Kollektivtrafik såg också ett fortsatt behov av ett forskningscentrum som kan samla kompetensen.

SAMVERKANSFORUM OM TRAFIKINFORMATION

Trafikverket hade ett regeringsuppdrag kring förbättrad trafikinformation där Svensk Kollektivtrafik deltog och till följd av detta uppdrag lyftes effektområdet Trafikinformati on upp som ett initiativ parallellt med TTT inom JBS. Svensk Kollektivtrafik har för att stötta arbetet bildat ett samverkansforum med deltagare från de flesta medlemmarna. I november arrangerades även ett seminarium inom ramen för detta, med punkter som utveckling av trafikinformation på järnvägssidan och ett projekt om att förutspå trängsel med hjälp av AI.



PARTNERSAMVERKAN FÖR EN FÖRBÄTTRAD KOLLEKTIVTRAFIK



Fördubblingsmålet, kollektivtrafikens bidrag för att uppnå klimatmålet och avtalsprocessen stod högst på aktivitetslistan för branschgemensamma Partnersamverkan under året. Taxiförbundet valde att gå ur.

WEBBINARIUM OM FÖRARLÖSA FORDON OCH FRAMTIDEN

Almedalsseminariet ersattes med ett välbesökt webinarium där rapporten "Förarlösa fordon – Utmaningar och möjligheter för kollektivtrafiken" presenterades av WSP. Därefter blev det en diskussion där Partnersamverkans parter medverkade.

KOLLEKTIVTRAFIKENS AVTALSKOMMITTÉ

Kolla har som uppgift att utveckla, förvalta och sprida kunskap om de dokument och verktyg som ingår i kollektivtrafikens avtalsprocess. Tre nya vägledningarna som stöd vid upphandling togs fram av Kolla tillsammans med representanter från hela branschen. Vägledningarna omfattar en för upphandling av kollektivtrafik, en för kvalitetsutvärdering och en för utveckling av avtal för tågtrafik. De presenterades för medlemmarna vid en rad webbseminarier.

INDEXRÅDET

Det branschgemensamma Indexrådet tog fram ett antal nya rekommendationer eftersom situationen med covid-19 kan komma att påverka utvecklingen av index och kostnader i upphandlingarna. Det var bl a rekommendationer om AKI, förutsättningar kring hur avtalen bör regleras och hur man bör tänka vid skolskjutsupphandlingar.

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 och hur kollektivtrafiken kan säkras efter pandemin. Annabelle Huet tog över arbetet att bevaka EU-frågor för de nordiska länderna i Bryssel och UITP samt producera nyhetsbrev. Hon medverkade på mötena och berättade om UITPs arbete och projekt som är på gång inom EU. I de nordiska länderna har alla brottats med liknande frågor men i olika grad – minskat resande, resenärernas oro, intäktsbortfall och myndigheternas beslut och regler att anpassa sig efter.

UITP - UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS

Svensk Kollektivtrafiks upprop till regeringen om att kollektivtrafiken blöder och behöver ett öronmärkt stöd inspirerade även UITP som skickades ett öppet brev till EU:s beslutsfattare med underskrifter från 80 beslutsfattare, bland annat flera medlemmar. Brevet belyste pandemins ekonomiska konsekvenser, kollektivtrafikens betydelse för ekonomin och inte minst kollektivtrafiken som nyckel i EU:s gröna omstart och därför måste värnas. Brevet följdes upp av möten med flera EU-kommissionärer. Flera digitala möten har hållits under året, både med EU-kommittén och UITP Marketing Commission. UITP tog även fram en undersökning som visade på låg smittspridning i kollektivtrafiken och skickades ut till medlemmarna samt överlämnades till Folkhälsomyndigheten.

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.



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



Det finns nästan 60 000 linjer och hållplatser i Sverige.



Ett vanligt år gör svenska folket 1,6 miljarder resor med våra medlemmars trafik. Det motsvarar 99 procent av landets busstrafik och mer än 80 procent av landets tågtrafik.



Ca 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.

MEDLEMSFRÅGOR OCH KRISHANTERING

Kommunikationen spelade en viktig roll under året, både gentemot medlemmar och externt. Under den inledande fasen av pandemin handlade det mycket om akut krishantering, söka kunskap, att förmedla myndigheternas rekommendationer och besvara medlemmars frågor. Det skapades i tidigt skede en särskild sändlista för att snabbt kunna nå ut med information till medlemmarna och kunna ställa frågor, samt en särskild medlemsida på webben med viktig information.

KOMMUNIKATIONSGRUPP MED MYNDIGHETERNA

Som stöd i arbetet att förebygga trängsel under sommaren samt höst- och jullov fick MSB i uppdrag att samordna arbetet med att ta fram en gemensam kommunikationsplattform för branschens aktörer, vilket resulterade i olika dokument med stöd och rekommendationer, bland annat den branschgemensamma vägledning som presenterades i augusti. Under hösten medverkade vi i transportmyndigheternas kommunikationsgrupp där MSB och Trafikverket diskuterat gemensamma budskap för branschen och vi presenterade goda exempel på kommunikationsinsatser och kampanjer från våra 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 men också aktuellt material rörande covidfrågan som lades upp löpande.

NYHETER OCH PRESS

Ett 20-tal pressmeddelanden skickades ut. Eftersom kollektivtrafiken var en så viktig fråga i samhället blev det många presskontakter och både vd och ordförande medverkade vid ett stort antal inslag och direktsändningar i tv och radio.



COVID-19 Pressträff med infrastrukturministern och resebolag
Så ska vi resa säkert i sommar

Störst intresse fick den branschgemensamma vägledningen, där vd Helena Leufstadius även medverkade vid myndigheternas pressträff och intervjuades i direktsändning för bland annat Ekot, Aktuellt och TV4. Hon medverkade även vid Folkhälsomyndighetens pressträff inför sommartrafiken. Även uppropet från kollektivtrafiken i hela Sverige med krav på kompensation för tappade intäkter samt årsrapporterna från ANBARO och Kollektivtrafikbarometern med tilläggsfrågor kring pandemin fick uppmärksamhet. Fackpressen tog löpande upp nyheter kring remissvar och andra aktuella frågor.

NYHETSBRIV

Under året publicerades sex nummer av det allmänna nyhetsbrevet, sju nummer av UITP Nordic News, Svensk Kollektivtrafiks nyhetsbrev om EU-frågor samt 14 nummer av Medlemsnytt, som vänder sig till aktiva och associerade medlemmar.

NÄTVERK

Svensk Kollektivtrafik driver ett antal olika nätverk som regelbundet träffas för erfarenhetsutbyte inom olika områden hos regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag. Att sprida kunskap och bidra till kompetensutveckling och erfarenhetsutbyte genom våra mötesplatser fortsätter att vara en av våra viktigaste uppgifter och är mycket uppskattat av våra medlemmar. Alla fysiska nätverksträffar och användarträffar från och med mars ersattes med digitala möten eller sköts fram.



VD/FÖRVALTNINGSCHEFER

Tillsammans med SKR genomförs regelbundet möten för vd:ar och förvaltningschefer. På årets möte informerade Trafikverket om punktlighetsarbetet inom TTT - Tillsammans för Tåg i Tid och Västtrafik berättade om undersökningen Hållplats 2019. Dessutom informerade Regeringskansliet om utredningen kring ett nationellt biljettsystem. Dagen bjöd också på diskussioner kring mobilitet i landsbygd samt en lägesrapport om arbetet med ekonomi och de regionala kollektivtrafikprogrammen i landet.

MILJÖ

Miljönätverket finns för alla som arbetar med miljöfrågor hos medlemmarna. På första mötet talade bland annat 2030-sekretariatet om framtidens drivmedel och Movia i Köpenhamn berättade om deras livscykelanalys för bussar. På det andra mötet var det lägesrapporter från medlemmarna samt frågor såsom skatt på HVO/RME efter 2021 och EUs nya statsstödsregler. Västtrafik berättade om sitt arbete kring biogas, Energimyndigheten presenterade "Drivmedel 2019". Dessutom diskuterades vad hållbar upphandling går ut på.

KOMMUNIKATION

Kommunikationsnätverket vänder sig till alla som arbetar med kommunikationsfrågor hos våra medlemmar. Två digitala nätverksträffar hölls under året samt tre avstämningsmöten kring pandemifrågor. På första mötet bjöds det på erfarenhetsutbyte och strategier under pandemivåren med kampanjer, problem och lösningar samt fördjupade presentationer. Under det andra mötet hölls en heldigital workshop kring en gemensam budskapsplattform. Det färdiga materialet ska finnas på vår webb med syfte att skapa en enhetligare hantering av budskap och argument hos medlemmarna under pandemin.

BILJETTROLL

Nätverket är till för alla som arbetar med biljettkontrollverksamhet och regelverk, både för administrativ och operativ personal. Under nätverksträffen handlade mycket om effekterna av covid-19, och hur det påverkat biljettkontrollverksamheten. Representanter från Ruter och Skys medverkade, vilket gav möjlighet att jämföra effekterna och vidtagna åtgärder i Sverige och Norge.

TRAFIKUTVECKLING

Ett nätverk för de som arbetar med trafikutveckling och trafikplanering hos våra medlemmar. På programmet på årets första möte fanns frågor kring tågstrategier med exempel från Östergötland, BRT i Örebro, framkomlighetsvinster i Stockholmsområdet samt kollektivtrafikens samverkan över Öresund. På andra mötet fick coronasituationen och planeringen för 2021 en framträdande plats, men även AI samt Skånetrafikens strategi och trängselinformation.

BUSSDEPÅER

Efter önskemål från medlemmar startades under året ett nytt nätverk för de som arbetar med frågor kring ny- och ombyggnad av bussdepåer. Ett första möte ägde rum, med representanter från fem svenska RKM och Ruter från Norge. På mötet fick alla deltagare presentera sina pågående och kommande depåprojekt för varandra.

JÄRNVÄG

Svensk Kollektivtrafik har ett nätverk för järnvägsfrågor där aktuella frågor och erfarenheter stäms av. Inga nätverksmöten hölls under året, istället hölls ett antal kortare möten kring specifika aktuella frågor och i olika konstellationer av medlemmar.

INNOVATION

Nätverket vänder sig till medlemmar som arbetar med innovationsfrågor som drivkraft för att utveckla kollektivtrafiken. Inga möten hölls under året.

TILLGÄNGLIGHET

Nätverket vänder sig till alla som arbetar med tillgänglighetsfrågor i den allmänna kollektivtrafiken. På årets träff gav deltagarna en lägesrapport om hur coronasituationen har påverkat tillgänglig-

het generellt, hur man hanterar rampservice och skyddsutrustning samt övriga aktuella tillgänglighetsfrågor i regionen. Träffen gav deltagarna goda exempel och erfarenhetsutbyte kring tillgängliga hållplatser, handlingsplaner, tillgänglighetsanpassade toaletter på buss, mål i trafikförsörjningsprogram, samverkan och digital tillgänglighet.

MERIT

MERIT är vårt största nätverk, med erfarenhetsutbyte inom serviceresor. Under året har nätverket regelbundet haft korta digitala avstämningsmöten där medlemmarna rapporterat läget och tagit upp frågor kopplade till pandemin. Ett större nätverksmöte hölls också, bl a kring nya regler för sjukresor i Skåne, bedömning av sjukresor i Ånge, rapporter från olika arbetsgrupper och framtidsfrågor för nätverket. Med hjälp av nätverkets deltagare togs en nationell vägledning för hantering av serviceresor under pandemi fram, som stöd till RKM och kommuner. Under året publicerades en nationell sammanställning av statistik och kostnader för sjukresor.

TRYGGHET

Trygghetsnätverket är ett nätverk för de som arbetar med frågor kring trygghet och säkerhet. En liten grupp från nätverket samlades för ett vårmöte som främst berörde revideringen av boken Trygghet i kollektivtrafiken, som stiftelsen Tryggare Sverige tog fram och där Svensk Kollektivtrafik och våra medlemmar aktivt deltagit i arbetet. Höstens nätverksmöte ersattes med deltagande på en digital konferens som Västtrafik och Länsstyrelsen Västra Götaland anordnade om säkerhet och trygghet i kollektivtrafiken.

FÖRETAGSFÖRSÄLJNING

Företagsförsäljning är vårt nätverk för alla som arbetar med erbjudanden till företag och organisationer. Under året hölls inga träffar.

UPNÄT

UPNÄT är nätverket som behandlar olika aspekter kring trafikupphandlingar. Vårens träff handlade mycket om modellavtalen, med grupparbeten kring hur användandet av dem kan ökas och erfarenhetsutbyte kring hur de används. På höstens möte diskuterades pandemin och konsekvenserna för trafikavtalen, både de som är i kraft och de som ska upphandlas.

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 en branschgemensam resvane-, kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Vid inledningen av pandemin kompletterades undersökningen med frågor för att kunna följa det förändrade beteendet hos resenärerna. Årsrapporten för 2019 fokuserade på skillnader och likheter i attityder och resande mellan stad/landsbygd. Användarträffen hölls digitalt med grupparbete kring 2020 års årsrapport samt utveckling av barometern där resultatet ligger till grund för 2021 års utvecklingsplan.



ANBARO

ANBARO är en branschgemensam undersökning för mätning av resenärens upplevda kvalitet för serviceresor. Under året uppdaterades undersökningsverktyget med nya funktioner och flera kommuner har anslutit till undersökningen. Dessutom kompletterades undersökningen med frågor för att kunna följa det förändrade resandet hos resenärerna. På grund av pandemin minskade antalet respondenter drastiskt. På användarträffen presenterades de första årsresultaten av undersökning HANBARO (handläggning för färdtjänst och riksfärdtjänst). Användarna deltog också i digitala grupparbeten kring analysportalen, enkäter och den kommande årsrapporten.



FRIDA

FRIDA är en miljö- och fordonsdatabas för att lagra, sammanställa och visa fordonsinformation och avtal så att medlemmarna enkelt kan följa upp sina avtal avseende fordon, drivmedelsförbrukning, miljöpåverkan, tillgänglighet och säkerhet, och även få svar på frågor kring sin egen verksamhet. På vårmötet presenterades anpassningar till kravbilagan Bus Nordic, användande av Energimyndighetens CO2-faktorer samt funktionalitet för stationskontroller. På höstmötet redogjordes för anpassningar till Miljökravbilaga 2018 och en tydligare avtalsöversikt. De diskuterade även visionerna för framtidens avtalsuppföljning.

Studentresekonceptet

Svensk Kollektivtrafik har ett koncept med gemensamma grundregler och symbol för studentrabatt i kollektivtrafiken. Konceptet handlar om att förenkla visering och biljettkontroll och möjliggöra digitalisering genom att skapa gemensamma grundregler kring vem som ska betraktas som en student, inte nivån för rabatter eller biljettyper. Under året ingick 11 medlemmar i konceptet och WeStudents anslöt som utgivare av student-ID. Det påbörjades också en översyn av avtalen för de deltagande utgivarna inför framtida samarbete.



Förarcertifiering – ett branschgemensamt utbildningskoncept



FÖRARCERTIFIERING FÖR BUSSFÖRARE

Förarcertifiering Buss är det branschgemensamma utbildningskonceptet för bussförare. Konceptet sätter service och bemötande i fokus och visar att föraren har en central roll som en god företrädare för varumärket. Under året fortsatte utvecklingen av konceptet med e-learning och flera nya användare tillkom.



FÖRARCERTIFIERING FÖR SERVICERESOR

Förarcertifiering Serviceresor är ett branschgemensamt utbildningskoncept för förare som kör serviceresor. En arbetsgrupp för utveckling av e-learningmodul arbetade med detta under våren och ett utkast presenterades för användargruppen. Flera nya användare tillkom i konceptet.

Snabba fakta om Kollektivtrafiken

90

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



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



85 procent av resenärerna kommer fram i tid.

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%

LOBBYING OCH OPINIONSBLDNING

Svensk Kollektivtrafik uppvaktar ministrar, statssekreterare, riksdagsledamöter och riksdagsutskott. Vi tar fram rapporter och andra faktaunderlag som stöd för opinionsbildning, skriver debattartiklar, pressmeddelanden och remissvar på statliga utredningar samt kommunicerar rapporterna medialt. Dessutom träffar vi myndighetsföreträdare, deltar vid hearings och utfrågningar, medverkar som experter i utredningar och samarbetar med andra organisationer i de frågor som vi driver.

POLITISKA OMVÄRLDSANALYSER

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

JÄRNVÄGSPOLITISK STRATEGIGRUPP

Svensk Kollektivtrafik har en järnvägspolitisk strategigrupp med syfte att samverka för att kunna skapa styrka i de politiska samtalen och påverkansarbetet kring järnvägsfrågor. Under året arbetade gruppen med fem fokuspunkter: Punktlighet, Kapacitet, Nationell plan, Förbättra grundstrukturen och skapa rätt förväntningar samt En sund hantering av ERTMS. Fördjupningar gjordes även kring den nationella inriktnings- och infrastrukturplaneringen.

DEBATTARTIKLAR OCH PRESSMEDDELANDEN



GLÖM INTE ARBETSPENDLARNÄ

Svensk Kollektivtrafik välkomnade i ett pressmeddelande regeringens satsning på 1 miljard kronor för underhåll av järnväg och väg, men betonade i en kommentar att Trafikverket måste planera dessa banarbeten tillsammans med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna så att arbetspendlarna inte drabbas av inställd trafik och ökad trängsel. Bakgrunden till satsningen var den kraftiga minskning av resande som coronapandemin medfört och möjligheten att utökade underhållsarbeten på järnvägen kan göras utan större trafikstörningar.

MINSKADE SKATTESUBVENTIONER VIKTIGT STEG

Svensk Kollektivtrafik välkomnade i ett pressmeddelande regeringens förslag om att minska skattesubventioneringen av förmånsbilarna. I dag subventioneras många bilmodeller med 10-20 000 kr per år. Effekten har blivit minskat kollektivtrafikresande och fler, större och ofta mindre miljövänliga bilar som körs mer än de annars skulle gjort. Skattesubventioneringen av förmånsbilarna ökar klimatutsläppen med 18 000 ton varje år och kostar staten 1,5-2 miljarder kr i minskade skatteintäkter, visar en ny rapport som WSP tagit fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik.

MINSKA INTE REDUKTIONSPLIKTEN

Biobaserade drivmedel har en nyckelroll för den svenska omställningen av transporter. I år ska regeringen sätta nya mål för reduktionsplikten – sänk inte kraven, uppmanade aktörer inom transport- och drivmedelsbranschen, inklusive Svensk

Kollektivtrafik i en debattartikel i Ny Teknik. För att nå målen för transportsektorn behövs en snabb utveckling av produktionen av biodrivmedel i Sverige och en ökad tillgång till globala hållbara drivmedel.

LÅT KOLLEKTIVTRAFIKEN SLIPPA MOMSEN

Mitt under coronakrisen har Finanspolitiska rådet och Omstartskommissionen föreslagit att dagens tre moms-satser ska ersättas med en moms-nivå. För kollektivtrafiken innebär förslaget att momsen skulle mer än tredubblas. Det kommer att minska kollektivtrafikresandet med 20 procent. I stället för grön omställning får vi en fossil återställare, skrev Svensk Kollektivtrafik i Dagens Samhälle.

RESEAVDRAGEN SKAPAR FUSK

Istället för att bidra till en levande landsbygd går reseavdraget framförallt till högavlönade män i storstadsregionerna som reser med bil, trots att bra kollektivtrafik finns, skrev företrädare för Svensk Kollektivtrafik i Svenska Dagbladet. 2,4 miljarder per år, över 40 procent av kostnaderna för reseavdraget, beror på fusk och fel visar ny statistik från Skatteverket. I artikeln lägger Svensk Kollektivtrafik fram en rad förslag för att minska fusket och för att underlätta för människor att bo och verka i hela landet.

SPRID UT SKOLSTARTERNA

För att minska risken för ökad trängsel när rekommendationen om distansundervisningen togs bort under 2020 uppmanade Svensk Kollektivtrafik i ett pressmeddelande huvudmännen för både de kommunala skolorna och de fristående skolornas styrelser att omgående inleda en dialog med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och den regionala smittskyddsläkaren kring möjligheterna att sprida ut skolstarterna på morgonen.

NU MÅSTE DET BLI SLUT PÅ TJUVÅKANDET

Tjuvåkningen i kollektivtrafiken har mångdubblats under coronapandemin och alltfler utnyttjar pandemin för egen vinning. I förlängningen blir tjuvåkare medskyldiga till att förare kan komma att behöva sägas upp, avgångar dras in och hela linjer läggs ner pga underskott i verksamheten. Det är dags att börja ta ansvar, och det gäller alla, från enskild individ till regering och riksdag, skrev 16 RKM-ordföranden i en debattartikel i GP.

FÖR LITE OCH FÖR SENT MED 2 MILJARDER

Regeringen presenterade under våren ett paket för grön återhämtning med ett riktat stöd till kollektivtrafiken. Men för att fortsätta att köra alla bussar och tåg behövs 6 miljarder ytterligare redan i år och en miljard för varje månad som pandemin fortsätter. Paketet är ett steg i rätt riktning, men det är för lite och för sent för att undvika indragna turer, nedlagda linjer och höjda biljettpreiser nästa år med sparkade bussförare och ökade klimatutsläpp

som följd, det skrev Svensk Kollektivtrafik i ett av flera pressmeddelanden om att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna måste kompenseras fullt ut för biljettintäktsförlusterna.

UPPROP FRÅN KOLLEKTIVTRAFIKEN I SVERIGE

Kollektivtrafiken blöder ekonomiskt. Utan kompensation för tappade intäkter och merkostnader väntar ett stålbad för branschen redan om ett par månader. Nu behövs en garanti om att samtliga merkostnader kopplat till kollektivtrafikens samhällsinsats i coronakrisen kompenseras av staten. Det skrev Svensk Kollektivtrafik och ordförandena för samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter i ett upprop i Svenska Dagbladet under våren.

KOM TILL SANS OM ERTMS

ERTMS-projektet kräver eftertanke från politiskt håll, men det är bråttom att fatta kloka beslut. Ett scenario skulle kunna vara att Sverige moderniserar existerande signalanläggning och sedan tar rygg på Tysklands ERTMS-projekt, om och när det slutligt klubbas igenom. Samtidigt bör staten lämna finansiellt stöd för investeringen och risker till fordonsägarna. Då skulle effekten av införandet av ett nytt signalsystem kunna optimeras både operativt och tekniskt, skrev Svensk Kollektivtrafik i debattartikel i Altinget.

NOTAN FÖR ERTMS KAN BLI 16 MILJARDER

Enligt en rapport från Ramboll, som på uppdrag av Trafikverket skrivit en rapport om införandet av ERTMS i Sverige, kommer kostnaderna för den svenska persontrafiken att bli än högre än befarat. För landets trafikoperatörer kan kostnaden komma att landa på 6,2 miljarder. Den direkta kostnaden för trafikoperatörer och konsumenter väntas bli över 13 miljarder, och ytterligare 3 miljarder beräknas indirekt försvinna när gods- och persontrafik tvingas flytta från järnväg till väg. Regeringen måste omedelbart dra i nödbromsen för en onödig miljardrullning vars nyttor tycks minska för varje dag som går, skrev vi i ett pressmeddelande.

HEJDA MILJARDRULLNING FÖR SIGNALSYSTEMET

Det europeiska signalsystemsprojektet ERTMS har försenats åtskilliga gånger och utvecklingen blivit mångdubbelt dyrare än utlovat. Sverige och EU måste nu dra i nödbromsen, skrev ordförandena för Svensk Kollektivtrafik i Svenska Dagbladet den 12 juni. De statliga miljarder som signalsystemet beräknas kosta gör bättre nytta som investeringar i regional infrastruktur och insatser för kollektivtrafiken. Därför måste regeringen använda pengarna bättre.



UPPVAKTNINGAR OCH MYNDIGHETSMÖTEN

MINISTERMÖTEN MED RKM-ORDFÖRANDEN

Infrastrukturminister Tomas Eneroth samlade alla ordföranden i RKM till ett digitalt möte i början av april för att informera om läget kring Folkhälsomyndighetens nya riktlinjer för kollektivtrafiken. De blev en bra och konstruktiv dialog med budskapet att de som ansvarar för kollektivtrafiken måste hjälpa till att minska smittspridningen, upprätthålla en samhällskritisk funktion och möjliggöra ett återupptagande av trafiken efter krisen. Branschen lyfte kraven på kompensation för intäktsförlusten och fordon med stängda främrdörrar. Tomas Eneroths budskap var fortsatt uthållighet och att upprätthålla kapacitet för att minska smittspridningen.

KONKRETA FÖRSLAG TILL MINISTERN

Regering och riksdag måste fullt kompensera kollektivtrafiken för intäktsförlusterna under pandemin. De kan dessutom bidra till att minska kollektivtrafikens kostnader samt förbättra förutsättningarna för att kunna öka kollektivtrafikresandet igen när pandemin väl är över. Det var budskapet i den skrivelse som överlämnades vid ett möte med infrastrukturminister Tomas Eneroth och företrädare för kollektivtrafikbranschen.

HEARING OM NYA STAMBANOR

Trafikverket fick i uppdrag av regeringen att redovisa hur mycket nya stambanor man får för 205 miljarder kronor. På en hearing redovisade myndigheten för Svensk Kollektivtrafiks medlemmar vad de hittills kommit fram till. I de nya förslagen hade möjligheter att bedriva storregional trafik och att knyta samman stationsorterna och dess omland minskat kraftigt, vilket därmed även minskade de samhällsnyttorna som Sverige förhandlingen motiverade höghastighets-satsningen med.



BRANSCHEN UPPVAKTADE TRAFIKUTSKOTTET

Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tåg företagen uppvaktade Riksdagens Trafikutskott med konkreta förslag till åtgärder för att undvika att det minskade kollektivtrafikresandet och intäktsförlusterna under corona-krisen leder till en nedåtgående spiral med indragna turer och nedlagda linjer. Vid mötet överlämnades den gemensamma skrivelsen "Kollektivtrafik för grön omställning" till ledamöterna i utskottet.

MÖTE NYA STATSSEKRETERAREN

Johan Wadman, tillträdande vd på Svensk Kollektivtrafik, samt Lars Sandberg hade ett möte med Malin Cederfeldt Östberg, ny statssekreterare hos Tomas Eneroth på Infrastrukturdepartementet. Vid mötet diskuterades aktuella coronafrågor, bland annat det minskade resandet med kollektivtrafiken, de stora intäktsförlusterna och behovet av ytterligare kompensation till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

ÅTGÄRDER FÖR ETT RESURSEFFEKTIVARE SAMHÄLLE

Svensk Kollektivtrafik och Västra Götalandsregionen har under två år deltagit i ett projekt med IVA som resulterade i en handlingsplan "Resurseffektiv transport och mobilitet – Vad behövs?" Rapporten överlämnades till Trafik-

utskottet och redovisade 24 åtgärder för att nå ett resurseffektivt samhälle, exempelvis genom att undvika onödiga transporter, samordna mer och öka transporterens fyllnads- och nyttjandegrad.

KLART FÖR KAMERAÖVERVAKNING OMBORD

Riksdagen fattade beslut om att avskaffa kravet på tillstånd för kameraövervakning i kollektivtrafiken, där Svensk Kollektivtrafik deltog i expertgruppen som bistod den statliga utredningen. I beslutet framgick att tillstånd för kameraövervakningen inte ska behövas i kollektivtrafiken och vid bevakning av vissa spårrområden, om syftet är att bekämpa brott, förhindra olyckor eller upprätthålla ordningen.



BRYSSELMÖTE OM SKATTEBEFRIAT BIODRIVMEDEL

Svensk Kollektivtrafik medverkade vid ett möte med de högsta tjänstemännen och expertisen hos EU-kommissionen i Bryssel i slutet av januari. Vid mötet diskuterades krav på fortsatt undantag från statsstödsreglerna för att ge möjlighet till fortsatt skattebefrielse för svenska biodrivmedel. Hösten 2020 förlängdes undantaget ett år till 31 december 2021. Utan fortsatt skatteundantag efter 2021 riskerar rena biodrivmedel att bli så dyra att marknaden för dessa försvinner.

RAPPORTER, PM OCH BROSCHYRER

FOLDER OM KOLLEKTIVTRAFIKENS NYTTA

Rapporten om att kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna presenterades i en folder. Genom att kollektivtrafiken gör det smidigt och billigt för människor att nå många arbetsplatser vidgas deras arbetsmarknader och företagen får lättare att rekrytera personal med rätt kompetens. Det uppstår en matchningseffekt som ökar produktiviteten i ekonomin, höjer lönerna i landet med över 9 miljarder kronor per år och ökar sysselsättningen med 106 000 arbeten. Härigenom ökar kollektivtrafiken skatteintäkterna för regionerna med en miljard kronor och för kommunerna med nästan två miljarder kronor per år. Dessutom minskar kollektivtrafiken regionernas vårdkostnader genom att minska antalet dödade och skadade i trafiken, liksom bullerstörningarna.

FÖRMÅNSBESKATTNINGEN SKADAR KLIMATET

Förmånsbilarna är kraftigt skattesubventionerade. Det leder till minskat kollektivtrafikresande och till fler, större och ofta mindre miljövänliga bilar, visade en rapport som WSP tog fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik. Subventionen ökar klimatutsläppen med 18 000 ton och kostar staten 1,5-2 miljarder kr per år i minskade skatteintäkter. Om förmånsskatten på kollektivtrafikkort togs bort skulle kollektivtrafikresandet öka med 5,5 procent och utsläppen av koldioxid minska med 28 000 ton.

KRITIK MOT REGRESSRÄTTEN

Svensk Kollektivtrafik presenterade ett PM kring hur medlemmarna upplever processen med regressrättsansökningar mot Trafikverket, i samarbete med OneRepay. Slutsatserna i PM:et visade på bristande hantering och praxis, administrativa trösklar och regler som motverkar syfte. Under året har ett projekt bedrivits tillsammans med Trafikverket och Tåg företagen för att skapa bättre hantering.

BILJETTPRISUNDERSÖKNING

Högre priser, men också nya produkter och kontaktlös kortbetalning på många platser i Sverige. Det visade resultatet av Svensk Kollektivtrafiks interna sammanställning av medlemmarnas priser och biljettprodukter. Snittpriset för en enkelresa var 30,60 kr - en ökning med 3% jämfört med året innan. Ett 30-dagarskort (vuxen) för tätortsresande kostade i snitt 634 kr. Periodkortet hade gått upp i pris med 2,6%. Generellt låg prisökningarna något högre än inflationstakten.

FÖRARLÖST MINSKAR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Förarlösa fordon kommer att få stor påverkan på kollektivtrafiken och samhället i övrigt. Kostnaderna kommer att sjunka drastiskt när det inte längre behövs förare för att köra bussar, tåg, spårvagnar och tunnelbanor. Resandet med kollektivtrafik kommer att minska 25-70 procent när taxibilarna och kollektivtrafiken blir förarlös. Det visade rapporten *Förarlösa fordon – Utmaningar och möjligheter för kollektivtrafiken*, som WSP tog fram på uppdrag av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik.

ÖKADE KOSTNADER FÖR SJUKRESORNA

Sjukresorna i landet ökar, under 2019 genomfördes mer än 6,9 miljoner resor och de flesta resenärerna var nöjda med kvalitén. Det framkom i ett PM baserat på den statistik som Svensk Kollektivtrafik samlat in under våren. Men trots att tre av fyra resor bokades och samordnades via beställningscentraler är kostnaderna fortsatt höga och ökande, under 2019 mer än 2,4 miljarder kr. Kostnaderna beror bland annat på att många av resorna bokas med kort framförhållning, vilket gör att samordningen försvåras.



SKRIVELSER OCH REMISSVAR

SKRIVELSER

SKRIVELSE TILL INFRASTRUKTURMINISTERN

Regering och riksdag måste kompensera kollektivtrafiken fullt ut för intäktsförlusterna under pandemin, bidra till att minska kollektivtrafikens kostnader och förbättra förutsättningarna för att öka resandet när pandemin är över. Det var budskapet i den skrivelse med konkreta förslag på beslut som överlämnades vid möte med infrastrukturminister Tomas Eneroth.

GRÖN OMSTÄLLNING TILL TRAFIKUTSKOTTET

Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen överlämnade skrivelsen "Kollektivtrafik för grön omställning" till Riksdagens trafikutskott. Dokumentet innehöll konkreta förslag till åtgärder som måste genomföras för att undvika att det minskade kollektivtrafikresandet och stora intäktsförlusterna under Coronakrisen leder till en nedåt-

gående spiral med indragna turer och nedlagda linjer. En utveckling som kommer att leda till minskat kollektivtrafikresande, ökade klimatutsläpp, krympande arbetsmarknadsregioner och reducerad tillgänglighet i hela Sverige.

SLOPA BANAVGIFTERNA UNDER CORONAPANDEMIN

För att hjälpa järnvägssektorn under coronakrisen har EU antagit nödgärder för en hållbar järnvägsmarknad, bland annat genom att reducera eller helt slopa banavgifterna. Därför föreslog Svensk Kollektivtrafik i en skrivelse att även regeringen i Sverige ska reducera samtliga banavgifter för resten av året, helt ta bort trängselavgiften i banavgiften (passageavgift storstad) samt kreditera samtliga banavgifter 2020.

SKILDA BUDSKAP SKAPAR PROBLEM

Vad är det som gäller? Arbetsmiljöverkets regionala beslut om att

bussarna måste hålla framdörarna stängda eller plexiglas, som fått godkänt i vissa regioner och uppfyller Folkhälsomyndighetens krav på minskat trängsel och distans för resenärerna? Den frågan ställde Svensk Kollektivtrafik i en skrivelse till Arbetsmiljöverket och Folkhälsomyndigheten med en uppmaning om ett snabbt och entydigt beslut som skyddar både förare och resenär i kollektivtrafiken.

SPRID UT SKOLSTARTERNA

Folkhälsomyndighetens besked att gymnasieeleverna ska återgå till skolan efter sommaren ökade omedelbart oron hur kollektivtrafiken hanterade trängselsituationen. En skrivelse om att sprida ut skolstarterna under morgonen för att minska smittspridningen skickades till alla Sveriges kommuner, regionala smittskyddsmyndigheter, Skolverket samt Folkhälsomyndigheten.



ÖNSKAN OM NATIONELL BEDÖMNING OM FRAMDÖRRAR

Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag skickade en skrivelse till Arbetsmiljöverkets generaldirektör, med önskan om att de gör en enhetlig nationell bedömning vid beslut om öppen eller stängd framdörr på bussar. Att tillåta användning av en barriär för förarens skydd och därmed kunna ha framdörrarna öppna, borde vara en åtgärd som skapar en säker miljö för föraren så långt det är möjligt samt ge förutsättningar för ett godtagbart kapacitetsnyttjande. På så sätt undviks oklarheter som i förlängningen ger en säkrare och effektivare tillämpning av fattade beslut.

PRIORITERA SERVICERESEFÖRARE

Prioritera provtagning av covid-19 för förare som kör serviceresor i första hand. De arbetar till största delen i mindre fordon och väldigt nära de resenärer som hör till de mest sårbara i samhället, framgick i en skrivelse till Folkhälsomyndigheten. I andra hand gäller det bussförare och ombordpersonal på kollektivtrafikens bussar och tåg. Att kunna transportera medborgare både i vardag och i kris är oerhört viktigt för samhället.

REMISSER

BÄTTRE OCH EFFEKTIVARE JÄRNVÄGSUNDERHÅLL

Utredningen Framtidens järnvägsunderhåll innehåller många goda förslag som skapar förutsättningar för att förbättra och effektivisera, framgick av remissvaret till Infrastrukturdepartementet. Gå från avhjälpande till förebyggande underhåll, använd den information som finns i big data från de fordon som trafikerar spåren för analyser, skapa bättre avtalsrelationer med entreprenörer, ta ansvar för investeringskostnader och skaffa mer kunskap om anläggningen. Där poängterades även vikten av att förbättra

dialogen med RKM och järnvägsföretag i banarbetsplanering så att effekterna för resenärerna minimeras.

NEJ TILL STRIKTARE REGELVERK

Svensk Kollektivtrafik avstyrkte förslaget att öka Konkurrensverkets möjligheter till ingripande genom att meddela förläggande och förbud, samt förslagen om höjning av upphandlings-skadeavgiften, förlängd tidsfrist och möjlighet att utdöma viten. Det framgick av svaret till Finansdepartementet om förslag till utvecklad reglering av upphandlingstillsynen. Det som behövs är förenkling och effektivisering i regelverket för offentlig upphandling, inte ett ännu striktare regelverk.

POSITIVT FÖRSLAG FÖRENKLAR ELREGLER

Regeringskansliets förslag "Elförbrukare vid spårbunden trafik" kommer att förenkla administrationen kring den spårbundna tågtrafiken, skrev Svensk Kollektivtrafik i sitt remissvar och bedömde att de förändringar som föreslås inte heller får någon negativ påverkan på kostnaderna för medlemmarna. I svaret bifogades även en särskild önskan om att staten ser över och förenklar beskattningsregelverk för elanvändning i exempelvis depåer och uppställningsanläggningar.

OFÖRUTSÄGBAR TIMTAXA

Svensk Kollektivtrafik upprepade sin kritik till Transportstyrelsen i ett svar kring avgifter för tillståndspliktiga redovisningscentraler och beställningscentraler. Transportstyrelsen föreslår en avgiftsmodell med löpande timtaxa, men den är helt oförutsägbar för den som råkar ut för tillsyn. Istället vore det mer rimligt att en fast tillsynsavgift tas ut, som inte påverkas av tillsynsmyndighetens enskilda medarbetares kunskap och ambition.

POSITIVT MED SKATTEBEFRIAD BIOGAS

Biogas är ett viktigt drivmedel för kollektivtrafiken på samma sätt som HVO och RME. Det är därför mycket positivt att regeringen nu lämnat in

en ansökan till EU om 10-årig skattebefrielse för biogas, svarade Svensk Kollektivtrafik i remissvaret angående utredningen *Mer Biogas* för ett hållbart Sverige. I svaret betonas även vikten av bättre distribution, flexibla distributionsnät, minskat beroende av lokala monopol och regeringens påverkan av biodrivmedelsfrågor i EU.

FÖRSLAG UTAN NEGATIVA KONSEKVENSER

Svensk Kollektivtrafik bedömer att de föreslagna ändringarna i upphandlingsförordningen och förordningen om kollektivtrafik inte kommer att ha några negativa effekter för våra medlemmar. Det framgick av remissvaret på Finansdepartementets PM som bland annat tar upp vad en annons om offentlig upphandling ska innehålla.

NYA ORSAKSKODER

Det är positivt att Trafikverkets orsaks-koder anpassas efter branschens behov, men det finns också risker med förslagen, svarade Svensk Kollektivtrafik till Trafikverket som efterfrågat synpunkter på förslag om ytterligare orsaks-koder. Koderna används för att rapportera avvikelser, men de används också som underlag för bl a utbetalning av kvalitetsavgifter, regressrättsanspråk och vem som ansvarar för rotorsaken och måste användas och ändras med försiktighet.

VÄLKOMNAR ETT NATIONELLT BILJETTSYSTEM

Svensk Kollektivtrafik välkomnar regeringens strävan efter ett nationellt biljettsystem. Det är bra med nationell samordning och öppenhet kring kollektivtrafikdata och biljetter, men det skulle inte heller ge någon större ökning av kollektivtrafikresandet. Till det kommer att tidplanen är orealistisk. Svensk Kollektivtrafiks anser att utredningen underskattar de ekonomiska investeringar som krävs och om det blir obligatoriskt för landets regionala kollektivtrafikmyndigheter att ansluta sig till ett nationellt biljettsystem, bör staten finansiera systemet fullt ut. Dessutom måste staten kompensera

REMISSVAR

de regioner som behöver anpassa sina regionalt utvecklade system till det nationella systemet.

DISPENSER FÖR TAXAMETER

Infrastrukturdepartementet föreslog en senareläggning av taxametertvånget inom trafik i hyrverks- och samhällsregi. Dessa verksamheter har haft möjlighet att söka dispens från taxameter, vilket många av medlemmarna nyttjat. Genom en lagändring skulle dock dispenserna upphöra i 2021. Svensk Kollektivtrafik ställde sig positiva till möjligheten till fortsatt dispens, eftersom lagändringen är kostnadsdrivande och inte kommer att komma till rätta med svarttaxiproblemet. Departementet valde dock att inte gå vidare med sitt eget förslag, varför taxametertvång infördes 2021.

FÖRBUD MOT ALLMÄNNA SAMMANKOMSTER

Svensk Kollektivtrafik svarade på justitiedepartementets PM angående *Förbud mot att hålla allmänna sammankomster och offentliga tillställningar med fler än åtta deltagare*.

I yttrandet bedömer Svensk Kollektivtrafik att förslagen om förbud mot att hålla allmänna sammankomster och offentliga tillställningar med fler än åtta deltagare inte kommer att få någon direkt påverkan på kollektivtrafiken. Svensk Kollektivtrafik hade därför inga invändningar mot förslagen i promemorian.

ALTERNATIV OM NYA STAMBANOR

Under hösten presenterade Trafikverket alternativa lösningar för nya stambanor. I remissvaret riktade Svensk Kollektivtrafik kritik till förslagen eftersom de saknade djupare analyser kring de negativa effekterna på samhällsnytta, resande, trafiklösningar och bristande avlastning av kapacitet på befintliga banor.

SLÖSERI AV KAPACITET VID SPÅRTILLDELNINGEN

Svensk Kollektivtrafik riktade kritik mot Trafikverket i ett remissvar om Järnvägsnätsbeskrivningen. Där ska förutsättningarna anges för att ansöka och tilldelas kapacitet samt bedriva trafik, men tyvärr saknas förutsättningsskapande regler och dokument i samrådet, vilket skapar bristande möjlighet att påverka från branschen. En annan kritik som lyftes är att det är allvarligt att järnvägsföretag kan söka och tilldelas kapacitet, men kan välja att låta bli att köra trafiken utan att det får konsekvenser. Det innebär att kapacitet blockeras och förblir outnyttjad, ett rent slöseri på en redan hårt belastad järnväg.



COVID 19-LAGEN TRUBBIGT VERKTYG I KOLLEKTIVTRAFIKEN

Svensk Kollektivtrafik ställde sig positiva till att det införs en tillfällig covid 19-lag för att förhindra spridningen av sjukdomen. Men i remissvaret till regeringen framhålls att lagen på kollektivtrafikområdet är ett trubbigt verktyg för att försöka minska trängseln. Den riskerar negativa effekter för samhällsviktiga verksamheter och utsatta grupper och det saknas praktisk analys. I första hand krävs åtgärder som minskar antalet resenärer, t ex genom distansarbete, distansundervisning, differentierade skoltider och minskat utbud av fritids- och nöjesaktiviteter.

EU-FÖRSLAG GER ÖKADE UTSLÄPP OCH MINSKAD INNOVATION

EU-kommissionens taxonomi riskerar att leda till ökade klimatutsläpp och hindra innovation. Det skrev Svensk Kollektivtrafik i sitt konsultationssvar till kommissionen. Svaret gav stöd för tankarna bakom taxonomin, men påpekade vikten av att förordningen stöder hållbar utveckling och är anpassad till andra EU-direktiv om hållbarhet. Initiativet som det är formulerat kommer att innebära nya hinder och riskerar att försvåra innovation och framsteg. För att minska beroendet av fossil energi och minska klimatutsläppen är biodrivmedel en viktig komponent, och alla typer av biodrivmedel behövs i övergången.

POSITIVT MED MÄRKNING AV DRIVMEDEL

Svensk Kollektivtrafik svarade på två remisser från Energimyndigheten, en angående skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel och en om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen. Svaren var likalydande och mycket positiva inför Energimyndighetens miljöinformation och märkning av drivmedel på pump, som ett sätt att jämma ut de komparativa nackdelar biodrivmedel har idag mot sina fossila konkurrenter.

ORGANISATION

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

Svensk Kollektivtrafiks medlemmar

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

Finansiering

Svensk Kollektivtrafiks verksamhet finansieras på flera sätt:

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

Personal

Kontoret har under året haft följande anställda:

- Mattias Adell
- Mattias Andersson
- Helena Leufstadius (t o m oktober 2020)
- Annarella Löfblad
- Caj Rönnbäck (inhyrd t o m juni 2020)
- Lars Sandberg
- Anita Stenhardt
- Agneta Weissglas
- Ann Dahlin (konsult)

STYRELSE

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

Styrelseledamöter

- Mona Modin Tjulin (S)
Länstrafiken i Jämtlands län
- Lenita Ericsson (S)
RKM i Norrbotten (t o m 13 oktober 2020)
- Sverker Åslund (V)
Region Uppsala
- Fredrik Ahlstedt (M)
Mälardalstrafik
- Carina Zachau (M)
Region Skåne
- Thomas Andersson (C)
Länstrafiken i Jämtlands län
- Eva Johnsson (KD)
Region Kronoberg
- Johan Wifralius (SD)
Region Skåne

Adjungerad

- Monica Johansson (S)
Mälardalstrafik (fr o m 11 december 2020)

Styrelsesuppleanter

- Alex Bergström (S)
Västra Götalandsregionen
- Margareta Rönngren (S)
Länstrafiken i Västerbotten
- Jens Sjöström, (S)
Trafikförvaltningen SLL
- Ulrika Thulin (S)
Region Skåne
- Marcus Eskdahl (S)
Region Jönköping
- Carina Bengtsson (C)
Region Kronoberg
- Andreas Löwenhök (M)
Länstrafiken i Västerbotten
- Peter Hermansson (M)
Västrafik
- Sara Svanström (L)
Trafikförvaltningen SLL
- Karl Henriksson (KD)
Trafikförvaltningen SLL
- Roland Johansson (SD)
Trafikförvaltningen SLL

LEKMANNAREVISORER

Ordinarie

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

Suppleanter:

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



EKONOMISK REDOVISNING

Svensk Kollektivtrafik, föreningen Org nr 802002-1500

Styrelsen avger följande årsredovisning
för räkenskapsåret 2020.

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

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

Förvaltningsberättelse

RESULTAT OCH STÄLLNING

Resultatet för 2020 innebär en förlust om -22 892 kr. Resultatet förs över i ny räkning.

FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)

	2020	2019	2018	2017	2016
Allmänna förutsättningar					
Antal medlemmar	22	23	23	22	22
Medelantalet anställda	7	6	5	3	0

	2020	2019	2018	2017	2016
Resultat (tkr)					
Verksamhetens intäkter	10 619	10 125	10 410	7 494	1 349
Verksamhetens kostnader	-10 638	-10 699	-10 678	-8 059	-4 381
Verksamhetens resultat	-19	-574	-268	-565	-3 032
Resultat finansiella investeringar	-4	494	2 000	3 600	-1
Årets resultat	-23	-82	1 722	3 032	-3 032

	2020	2019	2018	2017	2016
Ekonomisk ställning					
Eget kapital (tkr)	1 657	1 680	1 762	40	-2 992
Soliditet (%)	21,1	23,9	24,9	0,7	0,0

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
Årets resultat	-22 892	-22 892
Belopp vid årets utgång	1 657 377	1 657 377

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

Resultaträkning

	Not	2020	2019
VERKSAMHETENS INTÄKTER			
Medlemsavgifter		3 200 000	3 202 580
Kursintäkter		0	0
Övriga verksamhetsintäkter		7 418 941	6 922 196
Summa verksamhetens intäkter		10 618 941	10 124 776
VERKSAMHETENS KOSTNADER			
Direkta kostnader		0	-184 830
Övriga externa kostnader		-703 161	-1 895 310
Personalkostnader	2	-9 934 693	-8 618 616
Summa verksamhetens kostnader		-10 637 854	-10 698 756
Verksamhetsresultat		-18 913	-573 980
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA POSTER			
Resultat från värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar		0	500 000
Räntekostnader och liknande resultatposter		-3 979	-5 736
Summa resultat från finansiella poster		-3 979	494 264
Resultat efter finansiella poster		-22 892	-79 716
Resultat före skatt		-22 892	-79 716
Skatt		0	-1 785
ÅRETS RESULTAT		-22 892	-81 500

Balansräkning

	Not	2020-12-31	2019-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	3	1 000 000	1 000 000
Summa anläggningstillgångar		1 000 000	1 000 000
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		2 263 107	550 000
Fordringar hos koncernföretag		0	1 071 646
Övriga kortfristiga fordringar		18 617	1 257
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		7 000	259 414
		2 288 724	1 882 317
Kassa och bank		4 550 705	4 146 611
Summa omsättningstillgångar		6 839 429	6 028 928
SUMMA TILLGÅNGAR		7 839 429	7 028 928
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
EGET KAPITAL			
Balanserat kapital		1 680 269	1 761 769
Årets resultat		-22 892	-81 500
Summa eget kapital		1 657 377	1 680 269
LÅNGFRISTIGA SKULDER			
Skulder till koncernföretag		0	0
Summa långfristiga skulder		0	0
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		145 352	201 487
Skulder till koncernföretag		140 567	0
Skatteskulder		0	12 639
Övriga kortfristiga skulder		798 856	827 226
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		5 097 277	4 307 307
Summa kortfristiga skulder		6 182 052	5 348 659
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		7 839 429	7 028 928

Noter

• Not 1. REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER

Allmänna upplysningar

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

Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med föregående år.

Intäktsredovisning

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

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

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

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

har reglerats eller på annat sätt upphört.

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

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

Låneskulder och leverantörsskulder redovisas initialt till anskaffningsvärde efter avdrag för transaktionskostnader. Skiljer sig det redovisade beloppet från det belopp som ska återbetalas vid förfallotidpunkten periodiseras mellanskillnaden som räntekostnad över lånets löptid med hjälp av instrumentets effektivränta. Härigenom överensstämmer vid förfallotidpunkten det redovisade beloppet och det belopp som ska återbetalas.

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

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

Nyckeltalsdefinitioner

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

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

• **Not 2. MEDELANTALET ANSTÄLLDA**

	2020-12-31	2019-12-31
Medelantalet anställda	7	6

• **Not 3. ANDELAR I KONCERNFÖRETAG**

	2020-12-31	2019-12-31
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 medlemmars verksamhet och ekonomi även under 2021. För Svensk Kollektivtrafik påverkar det verksamheten genom att det mesta arbetet sker på distans och att stor fokus ligger på fortsatt stöd i frågan till medlemmarna.

Stockholm den 1 april 2021

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 Tjulin	Sverker Åslund
Thomas Andersson	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 2020-01-01 – 2020-12-31.

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 2020 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 2020-01-01 – 2020-12-31. 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 12 april 2021

Deloitte AB
Per Svensson
Auktoriserad revisor

Stockholm den 12 april 2021

Daniel Portnoff
Lekmannarevisor

Peter Wretlund
Lekmannarevisor

EKONOMISK REDOVISNING

Svensk Kollektivtrafik Service AB Org nr 556412-2983

Styrelsen och verkställande direktören avger följande
årsredovisning för räkenskapsåret 2020.

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

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

Förvaltningsberättelse

FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)	2020	2019	2018	2017
Nettoomsättning	15 269	17 505	14 869	16 344
Resultat efter finansiella poster	2 708	2 276	4 441	4 969
Soliditet (%)	40,2	32,6	38,9	37,5

FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	1 000 000	200 000	2 738 489	1 351 612	5 290 101
Disposition enligt beslut av årets årsstämma:			1 351 612	-1 351 612	0
Utdelning			-500 000		-500 000
Årets resultat				1 492 466	1 492 466
Belopp vid årets utgång	1 000 000	200 000	3 590 101	1 492 466	6 282 567

RESULTATDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

Balanserad vinst	3 590 101
Årets vinst	1 492 466
	5 082 567
disponeras så att i ny räkning överföres	5 082 567
	5 082 567

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

Resultaträkning

	Not	2020-01-01 -2020-12-31	2019-01-01 -2019-12-31
RÖRELSEINTÄKTER, LAGERFÖRÄNDRINGAR M M			
Nettoomsättning		15 269 452	17 505 111
Övriga rörelseintäkter		13 635 033	12 815 869
Summa rörelseintäkter, lagerförändringar m m		28 904 486	30 320 980
RÖRELSEKOSTNADER			
Övriga externa kostnader		-26 127 360	-27 932 576
Personalkostnader	2	-22 728	-52 542
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-37 607	-22 342
Övriga rörelsekostnader		-8 707	-31 034
Summa rörelsekostnader		-26 196 402	-28 038 493
Rörelseresultat		2 708 084	2 282 487
FINANSIELLA POSTER			
Resultat från övriga finansiella anläggningstillgångar		0	0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		-	-
Räntekostnader och liknande resultatposter		-119	-6 394
Summa finansiella poster		-119	-6 394
Resultat efter finansiella poster		2 707 965	2 276 094
BOKSLUTSDISPOSITIONER			
Förändringar av periodiseringsfonder		-740 000	-484 000
Summa bokslutsdispositioner		-740 000	-484 000
Resultat före skatt		1 967 965	1 792 094
SKATTER			
Skatt på årets resultat		-475 499	-440 482
ÅRETS RESULTAT		1 492 466	1 351 612

Balansräkning

	Not	2020-12-31	2019-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	3	181 123	75 869
Summa materiella anläggningstillgångar		181 123	75 869
Summa anläggningstillgångar		181 123	75 869
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		6 669 329	7 071 853
Fordringar hos koncernföretag		140 567	0
Övriga fordringar		211 414	1 416 487
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		1 896 527	1 719 929
Summa kortfristiga fordringar		8 917 837	10 208 269
Kassa och bank			
Kassa och bank		11 176 092	9 896 347
Summa kassa och bank		11 176 092	9 896 347
Summa omsättningstillgångar		20 093 929	20 104 616
SUMMA TILLGÅNGAR		20 275 052	20 180 485

Not	2020-12-31	2020-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER		
EGET KAPITAL		
Bundet eget kapital		
Aktiekapital, 1000 aktier	1 000 000	1 000 000
Reservfond	200 000	200 000
Summa bundet eget kapital	1 200 000	1 200 000
Fritt eget kapital		
Balanserat resultat	3 590 101	2 738 490
Årets resultat	1 492 466	1 351 612
Summa fritt eget kapital	5 082 567	4 090 102
Summa eget kapital	6 282 567	5 290 102
OBESKATTADE RESERVER		
Periodiseringsfonder	2 380 000	1 640 000
Summa obeskattade reserver	2 380 000	1 640 000
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	1 647 258	3 652 365
Skulder till koncernföretag	0	551 674
Skatteskulder	56 976	0
Övriga skulder	1 262 740	922 988
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	8 645 511	8 123 356
Summa kortfristiga skulder	11 612 485	13 250 383
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	20 275 052	20 180 485

Tilläggsupplysningar

• Not 1. REDOVISNINGSG- OCH VÄRDERINGS-PRINCIPER

Allmänna upplysningar

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

Avskrivningar

Tillämpade avskrivningstider:

Inventarier, verktyg och installationer, 5 år

Nyckeltalsdefinitioner

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

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

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

UPPLYSNINGAR TILL RESULTATRÄKNINGEN

• Not 2. PERSONAL

	2020-01-01 -2020-12-31	2019-01-01 -2019-12-31
Medelantalet anställda	0	0

UPPLYSNINGAR TILL BALANSRÄKNINGEN

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

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärden	414 634	328 563
Inköp	142 861	86 071
Försäljningar/utrangeringar	-80 480	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	477 015	414 634
Ingående avskrivningar	-338 765	-316 423
- Försäljningar/utrangeringar	80 480	-
- Årets avskrivningar	-37 607	-22 342
Utgående ackumulerade avskrivningar	-295 892	-338 765
Utgående redovisat värde	181 123	75 869

• **Not 6.** VÄSENTLIGA HÄNDELSER EFTER RÄKENSKAPSÅRETS SLUT

Coronapandemin fortsätter att påverka medlemmars verksamhet och ekonomi även under 2021. För Svensk Kollektivtrafik påverkar det verksamheten genom att det mesta arbetet sker på distans och att stor fokus ligger på fortsatt stöd i frågan till medlemmarna.

Stockholm den 25 mars 2021

Kristoffer Tamsons
Ordförande

Tommy Levinsson

Ulrika Frick

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 2020-01-01 - 2020-12-31. Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i allväsentliga avseenden rättvisande bild av Svensk Kollektivtrafik Service ABs finansiella ställning per den 31 december 2019 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar. Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

GRUND FÖR UTTALANDEN

Vi har utfört revisionen enligt *International Standards on Auditing* (ISA) och god 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 2020-01-01 - 2020-12-31 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 därav 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 12 april 2021

Deloitte AB

Per Svensson
Auktoriserad revisor



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik
Götgatan 14, 1 tr.
118 46 Stockholm

www.svenskkollektivtrafik.se