



Svenska Bussbranschens Riksförbund
Årsredovisning 2005





Innehåll

BR stärker den svenska bussbranschen	3
”Det bidde en tumme...” Förord av Jan-Erik Kjellberg, förbundsdirektör	4
Bussen är motorn i svensk kollektivtrafik	6
Välj bussen för en trygg, trafiksäker och miljövänlig resa med hög kvalitet	9
Samarbeten, lobbying, opinionsbildning och kommunikation stärker bussens konkurrenskraft	11
Ekonomisk redovisning för år 2005	14

BR stärker den svenska bussbranschen

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är branschorganisationen för busstrafikföretag och bussresearrangörer som bedriver yrkesmässig verksamhet. BR företräder medlemsföretagens intressen gentemot politiker, myndigheter och andra organisationer. Att främja det kollektiva resandet med buss, för rättvisa och sunda konkurrensförhållanden, god affärsetik och förbättrade villkor för bussföretagen är andra av BRs huvudsakliga arbetsuppgifter. BR ger även medlemsföretagen råd och service inom olika områden.

BRs verksamhet har under 2005 bedrivits enligt förbundets prioriterade och övergripande verksamhetsområden:

- Opinionsbildning och intressebevakning
- Information och medierelationer
- Samhällskontakt
- Avtalsvillkor
- Medlemsservice

BR driver många frågor som är av avgörande betydelse för en framtida stark svensk bussbransch. Frågorna är organiserade i ett antal program och inom dessa program prioriterar vi aktuella ämnen som kommuniceras både internt och externt. I denna årsredovisning lyfter vi fram några av de viktigaste händelserna under året.

BR representerar hela landet

Basen för BRs verksamhet är det arbete som utförs – oftast ideellt – i de 11 regionala bussbranschföreningarna. Föreningarna fungerar som BRs förlängda arm och driver viktiga frågor lokalt och regionalt. Varje förening är i sig en självständig organisation, som utformar sina egna handlingsprogram inom ramen för de stadgar och riktlinjer som BRs förbundsstämma fastställt.

BRs högsta beslutande organ är Förbundsstämman, som äger rum en gång per år. Stämman består av 75 valda

ombud från hela landet, vilka beslutar om förbundets ekonomi, övergripande mål och verksamhet samt utser förbundsstyrelse och revisorer. Detta finns reglerat i BRs stadgar.

I syfte att ytterligare utveckla föreningsverksamheten och stärka banden med BRs centrala funktioner har ett Förbundsråd sammankallats de senaste åren. Förbundsrådet 2005 hölls i Göteborg, i anslutning till TUR-mässan. Förbundsrådet har kommit att utvecklas till ett av BRs viktigaste forum för medlemssamråd.

BRs styrelse har nio ledamöter och tre suppleanter. De representerar bussföretag av olika storlek, med olika verksamhet och med geografisk spridning över landet. Styrelsen har till sitt förfogande ett centralt kansli, beläget i Stockholm. Kansliet leds av en förbundsdirektör.

Färre medlemmar men fler bussar

BR hade vid 2005 års utgång cirka 400 busstrafikföretag och bussresearrangörer som medlemmar. Till detta ska läggas ett 90-tal associerade medlemmar, det vill säga tillverkare och leverantörer av fordon och utrustning samt andra företag med anknytning till branschen.

Antalet medlemsföretag har under hela 2000-talet minskat till följd av omstruktureringar. De större företagen har vuxit via trafikhuvudmännens upphandlingar och företagsköp samtidigt som pressade prisnivåer, ofördelaktiga index, hårdnande konkurrens och vikande konjunkturen har medfört att många företag avvecklats eller försatts i konkurs. Antalet överlåtelse- och företagsnedläggningar har fortsatt att öka också till följd av att successionen i många familjeföretag har brutits.

Samtidigt som antalet företag i BR minskar ökar medlemsföretagens andel av den yrkesmässiga trafiken, räknat i antal bussar. Vid årsskiftet fanns ungefär 90 procent av alla y-märkta bussar registrerade i BRs medlemskrets.

”Det bidde en tumme..”



Så kom den då äntligen i mars i år, den sedan länge emottedda och nästan två år försenade Transportpolitiska propositionen! Efter årtal av mastodontutredningar och kilometervis av promemorior och utredningar kunde infrastrukturminister Ulrika Messing stolt presentera resultatet. Men efter en snabb genomläsning av bara sammanfattningen kunde läsaren dock konstatera att den tyvärr mest innehöll ord och inga visor att sjunga några hyllningar med.

Propositionen visade med all önskvärd tydlighet att regeringen och dess stödpartier inte förmått enas om ett enda för kollektivtrafikens utveckling positivt förslag. Om man nu inte vill se bevarandet av Sjs monopol på lönsam tågtrafik som radikalt och positivt för resenärerna, förstås. Och med kollektivtrafik avser jag först och främst busstrafiken, som svarar för 70 procent av det kollektiva resandet i landet. Ett faktum som inte satt några spår i regeringens uppgörelse med sina stödpartier om den framtida trafikpolitiken. Ingen av de många goda idéer som diskuterats i de många utredningarna som föregått propositionen har resulterat i några konkreta förbättringar av villkoren i vår bransch. I bästa fall har några av dem tagits upp som lämpliga att gräva ner ännu en gång i nya utredningar.

Sverige är ett av de få länder inom EU som inte har något särskilt departement för trafik och transporter och följaktligen inte heller någon trafikminister.

Propositionen är ett talande bevis på vad det kan få för konsekvenser. Det finns helt enkelt ingen i regeringen som kan stå upp för den kollektiva trafikens betydelse för trafiksäkerheten, miljön och människors möjligheter att ta sig till arbete, skola och fritidsaktiviteter utan att behöva skaffa en egen bil.

Politik är att vilja. Men inom bussbranschen kan vi inte se regeringens nygamla trafikpolitik som annat än ovilja. Bidde det ens en tumme...?

Önskelista gav framgångar

Bussföretagare är ett segt släkte som är vana vid att kämpa i motvind och få ny drivkraft med hjälp av små ljuspunkter i tillvaron. Vi som arbetar med och för våra medlemsföretag kommer att oförtrutet försöka förbättra villkoren för busstrafik och bussresor. I fjolårets årsberättelse listades ett antal viktiga frågor som jag hoppades skulle få en lösning under 2005. Glädjande nog kan vi nu ett år senare konstatera att vi nått vissa framgångar men att det samtidigt återstår en del områden där vi ännu inte nått ända fram. Nedan finns min ”önskelista” för 2005.

Bättre villkor/ny indexmodell

En översyn av det viktiga policydokumentet ”Rollerna spelar roll” har påbörjats. En ny indexmodell, som bland annat reducerar de negativa effekterna av KPI, har tagits

fram av BR och godkänts av SLTF. En ny omarbetad version av "Rollerna spelar roll" kommer att ges ut under 2006.

Avskaffad fordonsskatt

Målet om att avskaffa fordonsskatten eller åtminstone sänka den till den nivå som rådde fram till 1999/2000 står fast. Vi fortsätter att uppvakta Vägtrafikskatteutredningen. En relativt betydande sänkning av fordonsskatten sker från och med hösten 2006 för Euro 4-bussar.

Sänkta dieselskatter

Målet står fast och även här kommer BR att fortsätta uppvakta Vägtrafikskatteutredningen. En viss framgång är att samarbetspartierna ändå övertygats om att inte årsvis höja skatten på det sätt som man tidigare aviserat.

Inga nya miljözonsregler

BR har i ett brev till EU-kommissionen ifrågasatt lagligheten med nuvarande regelverk dels gentemot Rom-fördraget, dels gentemot den svenska lagstiftningen. Trots starka påtryckningar på regeringen från miljözonsstäderna har de nya strängare reglerna från och med 2005 ännu inte kunnat införas.

Gå vidare med avregleringen

Inget förslag i denna riktning finns med i den trafikpolitiska propositionen, men kan tas upp i någon av de utredningar som föreslås. Några trafikhuvudmän har under året visat en öppnare attityd till bussföretag, som velat köra "inomlänstrafik" i egen regi.

Ökad standardisering

Under året har en omarbetning av Buss 2000-dokumentet påbörjats. Arbetet har som mål att även ta fram en mer framåtsyftande kravspecifikation. Det råder idag en betydligt större samsyn mellan trafikhuvudmän/SLTF och bussföretagen/BR om de stora ekonomiska fördelarna med att reducera antalet specialutformningar och avvikelser vid tillverkningen av bussar.

Längre bussar i Stockholm

Sedan BR bildades 1993/94 har denna fråga stått mycket högt upp på dagordningen. Efter ett oräkneligt antal uppvaktningar av politiker och tjänstemän samt officiella framställningar och skrivelser till stadens myndigheter fattades inför sommaren ett politiskt beslut som närmar sig de maxlängder, som EU fastställt. Nu tillåts bussar upp till 14 meter på tre axlar och med styrbar boggi. Beslutet innebär för BRs del att det fortsatta arbetet nu inriktas på att få Stockholms stad att även acceptera tvåaxliga bussar, som är längre än 12 meter.

Ny terminal i Göteborg

En överenskommelse har träffats mellan Västtrafik, Jernhusen och BR om att ersätta den så kallade Kruthusterminalen med en ny terminal, i direkt anslutning till den befintliga Nils Ericson-terminalen. Under projekteringsarbetet har det visat sig att åtminstone expressbussarna skulle kunna beredas plats i denna nya terminal utan kostsamma ombyggnader. Frågan kan förväntas få sin slutliga lösning under 2006.

Slopad förmånsbeskattning på månadskorten

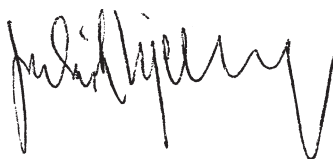
Något förslag om slopad förmånsbeskattning finns inte med i den Transportpolitiska propositionen, men frågan kommer att tas upp på nytt i någon av de utredningar som föreslås tillsättas.

Bussförarutbildning genom gymnasieskolan

BR har med stöd av bland annat SLTF, BuA, KFS och Kollega protesterat mot att den statliga utredningen om införandet av EUs utbildningsdirektiv inte lyssnade på branschens krav på en sänkning av bussföraråldern. Sänkt ålder är en förutsättning för en särskild utbildning i gymnasieskolan, som ger eleverna möjlighet att bli bussförare direkt efter avslutad skolgång. Vi kommer att fortsätta ansträngningarna att övertyga regeringen om att detta är en ödesfråga för vår bransch. Parallellt har Skolverket och branschen under året arbetat med en utbildningsplan för en sådan yrkesinriktad gymnasieutbildning.

Har vi lyckats i våra föresatser? Det är naturligtvis en fråga i första hand för våra medlemsföretag och omvärlden att bedöma. Styrkan hos en branschorganisation ligger inte i det arbete vi på kansliet eller något av våra medlemsföretag kan göra individuellt. Det helt avgörande är vad vi kan uppnå tillsammans. Och vi har trots allt ett starkt framgångsrecept. Miljövänlighet, trafiksäkerhet och flexibilitet till jämförelsevis låga kostnader talar för bussen!

Stockholm i maj 2006



Jan-Erik Kjellberg
Förbundsdirektör

Bussen är motorn i svensk kollektivtrafik

Ungefär 70 procent av den svenska kollektivtrafiken bedrivs med buss och omsätter omkring 13 miljarder kronor per år. Branschens företag ägs idag till 98 procent av privata aktörer. De utländska ägarintressena ökar och mer än hälften av den yrkesmässiga busstrafiken är nu i utländsk ägo.

Branschen brukar delas upp i fyra verksamhetsinriktningar: upphandlad linjetrafik, expressbusstrafik, skolresor samt turist- och beställningstrafik. I den upphandlade linjetrafiken dominerar branschen av några få mycket stora företag som innehar närmare 50 procent av Sveriges bussflotta. I övrigt består bussbranschen av många små, ofta familjeägda företag; oräknat de 20 största medlemsföretagen har det genomsnittliga bussföretaget inom BR färre än 10 bussar.

Linjetrafiken dominerar

Upphandlad linjetrafik är den klart dominerande formen av svensk busstrafik. Ungefär 70 procent av all busstrafik utgörs av linjetrafik. BR inledde 2003 ett arbete för att förbättra villkoren inom lokal, regional och interregional linjetrafik. Arbetet genomförs i projektform på basis av ett handlingsprogram, LINK, som leds av en styrgrupp med representanter från BRs medlemsföretag. Under året har fordonskrav, IT-standardisering och indexfrågor varit i fokus för LINK-gruppens arbete.

Branschens fordonskrav regleras i det med SLTF gemensamma dokumentet "Buss 2000". En ny uppdaterad version med smärre justeringar låg klar i början av 2005. För att hålla "Buss 2000" levande och aktuellt krävs regelbundna uppdateringar som följer samhällets utveckling och tar till vara passagerarnas krav och önskemål. Därför startade SLTF tillsammans med BR i början av året en större översyn med syfte att se över både innehåll och utformning. För att få in konstruktiva förslag och synpunkter skickades dokumentet ut på remiss till aktörer med koppling till kollektivtrafik med buss. En ny, reviderad upplaga av "Buss 2000" kommer enligt plan under 2006.

BR arbetar för standardiserad IT

En komplex IT vardag med många olika system och gränssnitt hos trafikhavudmän och bussbolag gör att branschens IT-kostnader ökar för varje år. BRs medlemmar har

påtalat att branschen är i stort behov av ett branschgemensamt format för överföring av data mellan aktörerna. LINK-gruppen, tillsammans med representanter från medlemsföretagen, inledde i början av året diskussioner med SLTF och trafikhavudmännen om att hitta standardiseringar av IT-lösningar.

Under andra halvåret 2005 enades parterna om ett branschgemensamt och leverantörsberoende gränssnitt som de ansåg ha den största potentialen att bli standard för branschen. Samtidigt presenterades också ett förslag på förvaltningsorganisation. Förslagen gick i slutet av året ut på remiss till ett urval av branschens aktörer, för att få in relevanta synpunkter inför slutfasen av projektet. Målsättningen vid årsskiftet var att under första kvartalet 2006 få klartecken till gränssnittet och organisationsförslaget, för att därefter sjösätta projektet.

Ny indexmodell överenskommen

Under 2004 presenterade BR ett förslag till ny indexmodell och under året som gått har BR och SLTF diskuterat den nya modellen. Vid årsskiftet var parterna överens och målet är att en uppdaterad version av det gemensamma policydokumentet "Rollerna spelar roll", inklusive ett nytt indexkapitel, ska vara klart under första halvåret 2006.

Index för drivmedel kom att hamna i fokus under 2005. På grund av händelser i omvärlden, som naturkatastrofer och konflikter mellan länder, och inhemska skattehöjningar, steg priset på drivmedel kraftigt. Under hösten gav BR ut en särskild rekommendation till medlemsföretagen där vi uppmanade de företag som inte hade drivmedelsindex i sina avtal att ta ut ett extra drivmedelstillägg samt att, om möjligt, införa drivmedelstillägg i pågående avtal.

Prisbelönt examensarbete om kollektivtrafik

I samband med Transportforum i Linköping i januari delades det för sjunde året i rad ut pris för bästa examensarbete kring kollektivtrafik. Vinnaren i 2005 års uppsatstävling blev Lars Wellner från Högskolan i Kalmar med sin uppsats "Personlig trafikantinformation inom kollektivtrafiken". Prissumman var på 10 000 kronor. Tävlingen arrangeras av Kollektivtrafikakademien i samarbete med Centrum för tjänsteforskning vid Karlstad universitet, BR och SLTF.

Expressbussens roll stärks

Expressbusstrafiken omfattar bussar som kör efter tidtabell på linjer som passerar minst en länsgräns. I Sverige omsatte den interregionala linjetrafiken under 2005 cirka 500 miljoner kronor och omfattade ungefär 400 av totalt 12 500 bussar i yrkesmässig trafik.

En arbetsgrupp för att bevaka branschfrågorna – EXPRESSBUSSGRUPPEN – bildades under hösten 2005. Diskussioner mellan BR och Vägverket inleddes också under året kring en förnyelse av den gällande avsiktsförklaringen om att stärka expressbussens roll i den svenska kollektivtrafiken.

Under 2005 arbetade BR aktivt med att öka förståelsen för branschens behov och villkor i resecentrumanläggningar. Anläggningarna i Göteborg och Uppsala samt i Härnösand, Karlstad och Örebro har granskats med kritiska ögon och slutsatsen är att branschens behov inte tillgodosetts.

En inventering av landets viktigaste busstationer och resecentrumanläggningar utfördes av BR. Vi kommer under 2006 att genomföra ytterligare aktioner för att öka servicen och standarden för expressbussresenärerna med hjälp av den kunskap som denna inventering gett oss.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) och BR enades under året om hur statistik för den interregionala busstrafiken ska tas fram. Insamlingen av statistik, som rör 2005 års verksamhet, sker under mitten av 2006.

BR driver sedan några år tillsammans med Vägverket projektet "Kvalitetsmärkt expressbuss". Projektet har diskuterats under året och troligen kommer inriktningen på denna kvalitetsmärkning att breddas under 2006.

Skolresorna ökar

Antalet skolskjutsberättigade barn och ungdomar ökar, bland annat beroende på våra ändrade flytt- och levnads-mönster, möjligheten att välja skola i ett annat upp-tagningsområde och delad vårdnad av barn. Barn och ungdomar är den största resenärgruppen inom kollektivtrafiken – förutom fritidsresor bidrar skolresor till detta. Omkring 400 000 barn och ungdomar reser dagligen med skolskjuts, i buss och taxi.



För att säkerställa att barn och ungdomar reser tryggt och säkert krävs kompetenta förare, säkra bussar samt säkra hållplatser och vägar till och från bussen. Tillsammans med bland annat Sveriges Kommuner och Landsting driver BR frågor kring ökad kunskap om branschens villkor bland upphandlare, föräldrar och även inom branschen som sådan.

Under 2005 publicerade Sveriges Kommuner och Landsting en handbok för skolskjutsförare, i samarbete med bland annat BR. Vi är också delaktiga i det arbete med att skriva en ny bok för skolskjutshandläggare, som under 2005 inleddes på Sveriges Kommuner och Landsting.

Turistbussen tog marknadsandelar

Turist- och beställningstrafik med buss är vid sidan av den upphandlade linjetrafiken den andra dominerande verksamheten inom bussbranschen. I mars, på TUR 2005, presenterade BR statistik över turistresor med buss för 2004. Siffrorna visade att bussen ökar sin marknadsandel av det totala turistresandet. Det totala antalet resor minskade dock, särskilt i chartertrafiken.

Inom BR bedrivs arbetet med att förbättra villkoren för beställnings- och turisttrafiken i ett speciellt handlingsprogram, TURBO. Under 2005 prioriterades följande områden i arbetet kring turist- och beställningstrafiken: Resegaranti, evenemangssektorn, storstadsregioner, infrastruktur, tillgänglighet och internationell momshantering.

Resegaranti

BR skickade hösten 2004 tillsammans med andra aktörer inom turismen en skrivelse till finansdepartementet där vi krävde att Kammarkollegiet via sin webbplats skulle redovisa vilka researrangörer som ställt resegaranti. Skrivelsen medförde att Kammarkollegiet under 2005 intensifierade arbetet och från och med mars 2006 redovisar Kammarkollegiet dessa uppgifter via sin webbplats.

Under hösten fick BR, via lobbyarbete, in en riksdagsmotion om resegarantin. Motionen föreslog bland annat en översyn av Kammarkollegiets regler och rutiner samt ny lagstiftning som öppnar för andra resegarantilösningar än bank- och försäkringsgarantier, till exempel fondlösningar.

Pris till evenemangssektorn

BR instiftade under 2005 ett pris till det evenemangsbolag som uppvisar det bästa samarbetet med bussresearrangörer. Priset gick till 2Entertain AB. I samband med prisutdelningen på TUR 2005 passade BR på att lyfta problemen kring boknings- och betalningsrutiner.

Bättre framkomlighet för turistbussar

I mars lades bussparkeringen på Norra Bantorget i Stockholm ned. BR intensifierade då arbetet med att verka för att staden ska erbjuda nya parkeringar. Vid ett möte i april presenterade Stockholms stad kortsiktiga lösningar på kort- och långtidsuppställning. Vid detta möte inbjöds BR att delta i det strategiska arbetet med att utveckla både parkeringsmöjligheter och av- och påstigningszoner för turistbussar i Stockholm.

Vid kontinuerliga möten med Vägverket har BR också verkat för att turistbussar ska få använda kollektivtrafikkörfält, där den lokala och regionala linjetrafiken inte störs. Ett sådant försök genomförs under sommaren 2006.

Infrastruktur och tillgänglighet

Vid möten med Vägverket har problemen med framkomligheten till populära besöksmål stått på agendan. Detta resulterade i en rapport – ”Färre bilar till arenan” – finansierad av Vägverket. BR har också under möten med Vägverket framfört att antalet vägar av högsta bärighetsklass måste utökas och att dessa måste tjälsäkras så att de har högsta bärighetsklass oavsett årstid. Även högre prioritering av turistbussar vid överfarter med Vägverkets färjor har diskuterats.

Internationell momshantering

I en rad olika forum under 2005 har BR framfört tydliga ståndpunkter kring momshantering. Vi har också diskuterat frågan med våra nordiska systerorganisationer. I ett brev till EU i april beskrev BR problemet samt våra fyra ståndpunkter i ämnet, där det viktigaste kravet är att internationella transporter med kollektiva färdmedel ska ha en momsats på noll procent.

Under året har BR tillsammans med Sveguide utformat en checklista för bussförare, reseledare och guider. Tillsammans med NTF och sex pensionärsorganisationer har BR utarbetat ett gemensamt bussreseavtal och gemensamma villkor samt tagit fram en utbildningspärm för 2 180 reseombud i pensionärsföreningar runt om i landet.

Välj bussen för en trygg, trafiksäker och miljövänlig resa med hög kvalitet

För att busstrafiken ska utvecklas och för att kollektivtrafiken ska kunna locka nya resenärer krävs det att alla i hela branschen ständigt arbetar för högre kvalitet. I bussbranschen har mycket av de senaste årens kvalitetsarbete berört miljö- och trafiksäkerhetsfrågor.

Säkerhet och trygghet i fokus

År 2005 var jämfört med de tio senaste åren positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt, med endast en omkommen person i buss och tio omkomna utanför buss. När det gäller tryggheten för bussförare kan vi tyvärr konstatera att hot- och våldshändelser ökat.

BR har under 2005 arbetat i linje med Trafiksäkerhetsprogrammet för åren 2004-2008. Prioriterade insatsområden var: Hastighet, alkohol och droger, bältesanvändning, trötthet, kör- och vilotider, underhåll och kontroll av fordon samt gator och vägar. Under året har BR deltagit i ett antal projekt kring trafiksäkerhetsfrågor:

- Säkerheten och tillgängligheten i den regionala och interregionala busstrafiken
- Hastighet i hård vind (pågår)
- Trafikhändelserapportering (pågår)
- Säker bussresa
- Förarplatsprojekt tillsammans med Kollega (pågår)
- Buss-ISA (pågår)
- Tung räddning (pågår)
- 30 km/h vid hållplats (pågår)

I mars uppdaterades säkerhetspaketet "Safety on Bus and Coach" med nytt innehåll och utseende. En handledning för trafiksäkerhetsarbete i bussföretag lanserades i juni. Under året har vi kommunicerat trafiksäkerhetsarbetet såväl internt som externt vid möten och seminarier. I december fick BR bidrag från Vägverkets skyltfond för projektet "Hastighetsvisning för passagerare", som genomförs under 2006.

BR presenterade i juni, tillsammans med SLTF, två handlingsprogram kring ökad trygghet och säkerhet inom kollektivtrafiken. Handlingsprogrammen baseras på det policydokument som lanserades under 2004. Under året initierades två delprojekt kopplade till handlingsprogrammen; hot och våld samt trafikhandelsrapportering.

Mot bakgrund av terroristattacker i Londons kollektivtrafiksystem deltog BR i en arbetsgrupp inom IRU. I november presenterades en handledning kring säkerhetsarbete "Voluntary Security Guidelines for Bus, Coach and Taxi Operators and Drivers".





Stark kritik av miljözonerna

BRs kritiska remissvar från sommaren 2004 om ändrade miljözonsregler i Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund ledde under 2005 till flera möten med miljözonsstäderna. BR är fortfarande mycket kritisk till att bussar över huvudtaget ska beröras av miljözonsreglerna. Vi anser att bussbranschen självklart ska ta sitt miljöansvar. Men eftersom cirka 70 procent av den yrkesmässiga busstrafiken inte berörs av miljözonsreglerna, dels på grund av trafikhuvudmännens många gånger hårdare miljökrav, dels på grund av den stora andelen nyare bussar som automatiskt klarar miljözonsreglerna, blir det frågan om en mycket marginell miljöeffekt när man riktar in sig på den lilla grupp bussar som återstår.

Ett annat viktigt argument för att undanta bussarna från miljözonsreglerna är trafiksäkerhetsaspekten. Om fler bussar med yrkeschaufförer kan användas för transporter som till exempel idrottsresor och gruppresor till och från miljözonsstäderna minskar risken för olyckor. BR anser det vara kontraproduktivt att begränsa busstrafiken med miljözonsregler samtidigt som man tillåter biltrafik utan krav. Den ringa miljöeffekt som det är frågan om borde med enkelhet kunna räknas hem på annat sätt.

Läget vid årsskiftet 2005/2006 var låst för de fyra miljözonsstäderna när det gäller att få igenom sina förslag på förändrade regler, bland annat på grund av att BR anser att förslaget är lagstridigt. Vi har i detta fall även stöd av Vägverket. BR har också skrivit till EU-kommissionen och påtalat att regelverkets innehåll är att betrakta som ett handelshinder. De fyra miljözonsstäderna har nu vänt sig till regeringen för att få fram en lagändring, som kan ge städerna rätt att gå vidare med sina förslag till nya skärpta miljözonsregler. Näringsdepartementet har tagit fram ett förslag till en sådan lagändring, som skickades ut på remiss, och som är tänkt att ge kommunerna rätt att utöver ålderskrav även kunna ställa krav på fordonens beskaffenhet och utrustning – en rätt som enbart Vägverket har i dag. Både Vägverket och BR har gått emot även detta lagförslag, som vi anser strider mot andra lagar och författningar.

BR har under året fortsatt att arbeta för att bussar i första hand ska bli helt undantagna från miljözonsbestämmelserna och i andra hand för att få till stånd ett "golv" eller en lägsta nivå för att få vistas i miljözon. Legalitetsprövningen av miljözonsreglerna har ännu inte givit något resultat. EU-kommissionen har ännu inte svarat på BRs skrivelse där vi påtalar bristerna i systemet samt varnar för följderna om varje stad i Europa skulle få införa sina egna miljözonsbestämmelser. Under 2006 planerar BR att ytterligare öka fokus på miljözonsfrågan genom att involvera den världsomspännande organisationen för transportfrågor, IRU, i arbetet.

Samarbeten, lobbying, opinionsbildning och kommunikation stärker bussens konkurrenskraft

De högst prioriterade uppgifterna för BRs verksamhet är opinionsbildning och samhällskontakt, tillsammans med information och medierelationer. De verktyg som vi aktivt och kontinuerligt använder är debattartiklar, pressmeddelanden, omvärldsanalys, nyhetsbrev, mediekontakter, brev, rapporter, uppvaktningar, myndighets-samarbete, remissvar och koalitioner med andra intresseorganisationer som har gemensamma intressen med oss. Genom att kraftsamla, ha god framförhållning, arbeta långsiktigt och bygga vårt politiska arbete på gedigen kunskap och trovärdighet kan vi stärka vårt arbete för att påverka omvärlden och politiken i vår färdriktning.

Tillsammans är vi starka

Ett viktigt verktyg för att stärka det politiska arbetet och samtidigt öka genomslaget i media är att samarbeta och skapa koalitioner med andra organisationer. BR samarbetar därför med en rad nationella och internationella organisationer:

➔ Svenska Lokaltrafikföreningen, **SLTF**, är BRs viktigaste samarbetspartner vad det gäller vår gemensamma strävan att utveckla och stärka den lokala och regionala linjetrafiken med buss. Samarbetet är ömsesidigt reglerat i respektive organisations stadgar.

➔ BR samarbetar i flera frågor med de två arbetsgivarorganisationerna Bussarbetsgivarna, **BuA**, som är en del av Svenskt Näringsliv och **KFS**, som organiserar de kommunalt ägda bussföretagen.

➔ **Buss & Samhälle** är ett nätverk som arbetar med lobbying, opinionsbildning och samhällskontakter för att stärka bussens konkurrenskraft. De största bussföretagen och ledande busstillverkarna utgör tillsammans med BR detta nätverk.

➔ **Kollega** är branschens utbildningsbolag och ägs gemensamt av BR, SLTF, BuA och KFS. Kollega anordnar kurser och seminarier för olika personalkategorier inom kollektivtrafiken.

➔ **TRAC**, Travel Academy AB, anordnar utbildning som leder in till olika befattningar inom rese- och turistsektorn. Huvudägare är Svenska Resebyråföreningen, SRF. BR är näst största aktieägare tillsammans med bland andra SAS, SJ och Passagerarrederiernas Förening, PRF.

➔ Under året har BR återinträtt som medlem i **RTS**, Rese- och Turistindustrins Samarbetsorganisation. Detta sedan RTS omstrukturerats och verksamheten koncentrerats på färre frågeställningar – frågeställningar som

BR anser betydelsefulla inom ramen för turist- och beställningstrafikens utveckling. Ett av de viktigaste projekten är arbetet med en gemensam portal, www.helaresan.se.

➔ **Vägverket** är vår viktigaste samarbetspartner bland de statliga myndigheterna genom sitt övergripande sektorsansvar för all yrkesmässig busstrafik. BR deltar kontinuerligt i olika arbetsgrupper, referensgrupper och projekt som leds av Vägverket. BR har också tagit fram ett målinriktat åtgärdsprogram för förbättring av villkoren för såväl linjetrafik som turist- och beställningstrafik, som avstäms med Vägverket kvartalsvis. Sedan början av 2000-talet arbetar vi gemensamt med ett särskilt handlingsprogram för den långväga expressbusstrafiken. Den viktigaste frågan de kommande åren är arbetet med att uppfylla riksdagens så kallade tillgänglighetsmål så att även denna del av busstrafiken är anpassad för funktionshindrade senast år 2010.

➔ **Näringsdepartementets enhet för transportpolitik** ansvarar för utformning av de flesta nya lagar och förordningar som berör vår bransch. BR är remissinstans och ges oftast möjlighet att framföra synpunkter i förarbetena inför lagstiftning. BR biträder också departementet med expertsynpunkter kring den internationella busstrafikens villkor vid så kallade vägtransportförhandlingar med andra länder, främst utanför EU.

➔ **Sveriges Kommuner och Landsting** är en viktig samarbetspartner i frågor som rör kommunal infrastrukturplanering, trafiksäkerhet och skolskjutsverksamheten.

➔ BR är medlem i **NTF**, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, och har under året samarbetat kring flera trafiksäkerhetsprojekt.

➔ BR är minoritetsägare i **AB Svensk Bilprovning** och delar växelvis med Svenska Taxiförbundet och Sveriges Åkeriföretag på en styrelseplats i bolaget. BR samarbetar också med Bilprovningen i några projekt med inriktning på trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

➔ BR samarbetar med **Sveriges Åkeriföretag** och **Svenska Taxiförbundet** i flera frågor, till exempel ekonomiska och juridiska krav för att ges tillstånd till att bedriva yrkesmässig trafik. Trafiksäkerhet och framkomlighet i väg- och gatunätet är andra gemensamma intressen. När det gäller den internationella trafiken samordnar BR och Sveriges Åkeriföretag ofta sina ståndpunkter och med Taxiförbundet sker samarbete kring "Eget-på-väg"-kurser.

➔ **Samtrafiken i Sverige** ansvarar för informations- och bokningssystemet ”Resplus” på Internet. Inom ramen för detta har Samtrafiken i samarbete med BR utarbetat en särskild sökdela för den långväga expressbusstrafiken. BR ingår också i **Samtrafikens Stationskommitté** tillsammans med SLTF och Tågoperatörerna. Stationskommitténs uppdrag har varit att samordna trafikhuvudmännens och buss- och tågoperatörers intressen gällande nyttjande av stationer och terminaler, som förvaltas av Jernhusen. Stationskommittén har under året även biträtt BR i frågor som gällt tillgänglighet för expressbussar och turistbussar i terminaler som ägs av trafikhuvudmän och kommuner.

Internationellt samarbete

Sveriges tioåriga EU-medlemskap präglar alltmer BRs arbete på det internationella planet. Eftersom transportfrågorna är några av de högst prioriterade uppgifterna inom EU styrs villkoren för vår bransch i ökande utsträckning av de direktiv och förordningar som beslutas av parlamentet.

BR har god hjälp av medlemskapen i **UITP**, International Association of Public Transport, och **IRU**, International Road Transport Union, i sitt arbete med att påverka villkoren för branschen. UITP bevakar i första hand frågor kring lokal och regional linjetrafik medan IRU mer koncentrerar sig på den internationella linjetrafiken och turist- och beställningstrafiken.

Båda organisationerna har de senaste åren satsat mer av sina resurser på att bygga upp kraftfulla lobbyingsverksamheter i Bryssel, en utveckling som BR stöttat och aktivt deltagit i. BR finansierar tillsammans med SLTF och vår norska systerorganisation en tjänst inom UITPs **Euroteam** för detta ändamål. BRs tidigare förbundsdirektör Rolf Waara har sedan 1998 arbetat som lobbyist i Euroteam och löpande rapporterat om viktiga utredningar och förslag.

BR deltar också aktivt i UITPs och IRUs arbete via olika arbetsgrupper och kommittéer. Organisationerna vänder sig också allt oftare till BR för att få ta del av vårt utvecklingsarbete främst kring trafiksäkerhet, upphandlingsfrågor och aktiva insatser för att förenkla och harmonisera villkoren för utlandstrafik med buss. Under det gångna året har framför allt samarbetet med IRU i Bryssel utvecklats i mycket positiv riktning. Genom IRU får vi dessutom det mesta av underlaget till vår uppskattade utlandsdatabas på vår webbplats www.bussbranschen.se.

I anslutning till EUs arbete med att utforma ett direktiv för upphandling av kollektivtrafik, PSR – Public Service Requirements, har också allt fler länder visat intresse för den så kallade svenska modellen. BR har i flera internationella sammanhang anlitats för att

informera om våra erfarenheter av anbudsupphandling i konkurrens.

Därutöver har flera delegationer från våra tyska och ryska systerorganisationer besökt Sverige varvid BR organiserat studieprogram och möten med trafikhuvudmän och olika medlemsföretag i BR.

Ett händelserikt politiskt år

Fjölåret var ett händelserikt politiskt år. Här beskriver vi några av de händelser som var särskilt aktuella för busstrafiken under året och där BR har agerat.

Kraftig momshöjning motarbetades

Den statliga mervärdesskatteutredningen föreslog att dagens tre moms-satser 25, 12 och 6 procent skulle ersättas med en enhetlig moms-nivå på 21,7 procent.

För busstrafiken skulle det innebära en momshöjning med nästan 16 procentenheter från dagens 6 procent. Om förslaget blir verklighet skulle busstrafikens konkurrenskraft försämrats kraftigt. Därför skapade BR tillsammans med Buss & Samhälle, SLTF, Tågoperatörerna, Taxi-förbundet, Sweref, SEKO, KFS, Transportgruppen och Almega en koalition för att motarbeta förslaget. Inom ramen för detta samarbete skrev organisationerna en nationell debattartikel, ett stort antal regionala debattartiklar, ett remissvar och skickade ut pressmeddelanden. Kampanjen fick ett mycket stort genomslag i media.

Lobbying för ökad trafiksäkerhet vid skolskjuts gav resultat

De flesta olyckor i anslutning till skolskjutsar inträffar i samband med på- och avstigning. Därför har BR sedan 2003 arbetat för ett obligatoriskt stopp för bilar vid stillastående skolbussar. Opinionsbildning och uppvaktning av infrastrukturminister Ulrica Messing gav resultat. Regeringens beslut att vid årsskiftet inleda ett försök i fem kommuner med hastighetsbegränsning till 30 kilometer i timmen när man passerar ett fordon i linjetrafik eller skolskjuts som stannat för på- eller avstigning, var ett viktigt steg i rätt riktning.

Busstrafiken – en av de viktigaste nycklarna för säkert och miljöanpassat resande

Utredningen om en handlingsplan för hållbar konsumtion för hushållen lämnade sitt slutbetänkande. Enmansutredaren, som hade till uppgift att föreslå en handlingsplan för ekologisk, social och ekonomisk konsumtion, rekommenderade bland annat att skattesystemet ska användas för att stärka buss- och kollektivtrafikresandet. BR ställde sig i sitt remissvar positivt till utredningens förslag om att reseavdraget ska grundas på avståndet mellan hem och arbete samt att arbetsgivare ska kunna köpa busskort till sina anställda utan att behöva betala sociala avgifter och utan att de anställda förmånsbeskattas.

Försökslagen om kommunala bussföretag permanentades

Försökslagen gav kommunala bussföretag rätt att bedriva linjetrafik utanför det egna geografiska området. Statskontorets utvärdering av lagen resulterade i ett förslag om att försökslagstiftningen borde avvecklas eftersom konkurrensen på busslinjemarknaden ansågs vara god. Regeringen gick emot myndighetens förslag och lade fram en proposition om att lagen skulle permanentas. Den nya lagen trädde i kraft vid årsskiftet.

Skatt på Svinesundsbroarna försämrar bussens konkurrenskraft

Finansdepartementet föreslog i ett PM att skatt ska tas ut för alla fordon som passerar över Svinesundsbroarna mellan Sverige och Norge. Eftersom biltrafikens skatt rabatteras innebar departementets förslag att bussen tvingas konkurrera på sämre villkor. Som en del av lobbyarbetet för att stärka bussens konkurrenskraft skrev BR ett remissvar tillsammans med förbundets regionala förening Västra Sveriges Bussbranschförening om att busstrafiken bör undantas från beskattning vid färd över Svinesundsbroarna.

Förslag om ny lag om utbildning av bussförare

Den statliga utredningen om förarkrav för vägtransporter föreslog att utbildningen av yrkesförare i tung trafik ska vara minst 280 timmar och ge förarna en vidare yrkeskompetens än körskicklighet. Redan yrkesverksamma förare kommer att behöva bygga på sin kompetens med en obligatorisk fortbildning. Fortbildningen ska vara minst 35 timmar lång och förarna måste genomgå denna kurs vart femte år för att få fortsätta att arbeta som yrkesförare. Utredarens förslag bygger på ett EU-direktiv som ska införas i svensk lagstiftning hösten 2008.

Som en del av BRs arbete för att täcka det stora rekryteringsbehovet, stärka kompetensförsörjningen och öka trafiksäkerheten har BR – tillsammans med Kollega, SLFT, BuA och KFS – verkat för att sänka åldersgränsen för bussförare och införa en gymnasieutbildning för bussförare.

Information till våra medlemmar och vår omvärld

Under året gav vi ut 29 nummer av BR-Info, vårt interna nyhetsbrev till medlemmar. Nyhetsbrevet skickas per e-post eller fax till samtliga aktiva medlemmar och finns även tillgängligt på de lösenordsskyddade medlemsidorna på vår webbplats.

BRs webbplats är under ständig utveckling. I början av 2005 lanserade vi en uppdaterad webbversion av vårt medlemsregister, vilket gör det lättare för besökarna att hitta rätt bussföretag för resan. Under våren fick också medlemsidorna ett nytt utseende och i slutet av

året lanserades en utvecklad sökfunktion. Detta är exempel på aktiviteter i en pågående omstrukturering av BRs webbplats för att ge såväl våra medlemmar som externa besökare utökad information, bättre tillgänglighet och nytta.

Vi skickade under 2005 ut ett femtontal pressmeddelanden, som även återfinns på vår webbplats. Flera av dessa gav stort genomslag i media, med bland annat artiklar i både rikstäckande och lokala tidningar samt flera inslag i radio och TV. BR svarade ensam eller tillsammans med andra organisationer på ett femtontal remisser under året samt skrev fem debattartiklar, som publicerades i flera olika tidningar. De flesta återfinns på vår webbplats, www.bussbranschen.se.

Under året har BR tagit fram nytt informationsmaterial, som till exempel "Handledning för trafiksäkerhetsarbete i företag", samt uppdaterat befintligt material, bland annat säkerhetspaketet "Safety on Bus and Coach". Allt informationsmaterial som vi tagit fram finns tillgängligt på vår webbplats.

BR slöt under året ett avtal med Utbudet om distribution av foldern "Boka bra buss" till lärare, elevråd, klassföräldrar samt rese- och turistutbildningar. Genom samarbetet får branschen möjlighet att nå ut till skolorna med viktig information om vad de bör tänka på när de beställer bussar och bokar bussresor.

Mässor - en viktig mötesplats

BR deltar årligen på TUR, Skandinavien största turistmässa, i syfte att visa på svensk bussturisms betydelse inom turistbranschen. BRs evenemang Busstorget på TUR 2005 lockade såväl branschfolk som resenärer. Under branschdagarna genomfördes en rad seminarier, debatter och prisutdelningar på Busstorget. Ledande busstillverkare ställde ut ett antal nya turistbussmodeller och i medlemsmontern strax bredvid visade bussresearrangörer ett brett utbud av bussresor. Som en del av TUR-mässans officiella program höll BR ett välbesökt seminarium "Ta bussen till stjärnorna" tillsammans med Riksidrottsförbundet och representanter för sport- och nöjesarrangörer.

Under året togs beslut om att Persontrafik, Nordens största branschmässa som vi tillsammans med SLTF arrangerar vartannat år, hålls i Stockholm år 2006. Arbetet med att planera mässan inleddes under hösten.

Ekonomisk redovisning för år 2005

Koncernen består förutom av Förbundet av dotterbolaget Svenska Bussbranschens Riksförbunds Service Aktiebolag (org.nr 556465-4647) som i sin tur är moderbolag till Aktiebolaget Busskonsult (org.nr 556086-5999).

VERKSAMHET

Den affärsmässiga verksamheten bedrivs i Svenska Bussbranschens Riksförbunds Service AB och omfattar uppdrag och tjänster i tekniskt och ekonomiskt hänseende i form av konsultationer, utredningar och därmed jämförlig service åt medlemmarna.

FLERÅRSJÄMFÖRELSER

Koncernens ekonomiska utveckling i sammandrag (tkr):

	2005	2004	2003	2002	2001
Nettoomsättning	11.408	13.553	12.834	11.770	11.687
Resultat efter finansiella poster	- 481	497	800	1.072	1.078
Balansomslutning	8.256	8.780	8.833	7.401	6.876
Soliditet %	71	72	68	75	74
Antal anställda	6	6	6	5	5

Nyckeltalsdefinitioner framgår av bokslutskommentarerna.

RESULTATDISPOSITION

Koncernens fria egna kapital uppgår enligt koncernbalansräkningen till kronor 2.860.946.

Till förbundsstämmans förfogande står enligt moderföreningens balansräkning:

Fria reserver	1.863.943:46
Årets resultat	14.193:--
Summa	1.878.136:46

Styrelsen föreslår att det fria kapitalet, kronor 1.878.136:46, överförs i ny räkning.

Resultaträkning koncernen

(kronor)

RÖRELSEN

Nettoomsättning

RÖRELSENS KOSTNADER

Uppdragskostnader

Övriga externa kostnader

Personalkostnader

Avskrivning inventarier

RÖRELSERESULTAT

RESULTAT FRÅN FINANSIELLA

INVESTERINGAR

Aktieutdelning Svensk

Bilprovning

Ränteintäkter och liknande
resultatposter

Räntekostnader och liknande
resultatposter

RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER

Skatt på årets resultat

Uppskjuten skatt

ÅRETS RESULTAT

	2005	2004
Nettoomsättning	11.408.279	13.553.157
Uppdragskostnader	- 3.009.836	- 4.580.557
Övriga externa kostnader	- 4.383.119	- 4.056.537
Personalkostnader	- 4.624.966	- 4.553.553
Avskrivning inventarier	- 19.348	- 35.477
RÖRELSERESULTAT	- 12.037.269	- 13.226.124
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR	- 628.990	327.033
Aktieutdelning Svensk		
Bilprovning	140.040	124.080
Ränteintäkter och liknande resultatposter	16.048	54.954
Räntekostnader och liknande resultatposter	- 8.070	- 9.359
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER	- 480.972	496.708
Skatt på årets resultat	- 22.065	- 182.686
Uppskjuten skatt	65.660	10.304
ÅRETS RESULTAT	- 437.377	324.326

Balansräkning koncernen

(kronor)

TILLGÅNGAR

ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Inventarier	Not 3	<u>28.282</u>	<u>47.630</u>
SUMMA MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		<u>28.282</u>	<u>47.630</u>

FINANSIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Andra aktier	Not 4	30.000	30.000
Aktier i intresseföretag	Not 5	129.101	29.100
Andra långfristiga värdepappersinnehav	Not 6	2.541.383	2.541.383
Andra långfristiga fordringar	Not 2	<u>920.000</u>	<u>690.000</u>
SUMMA FINANSIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		<u>3.620.484</u>	<u>3.290.483</u>
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		<u>3.648.766</u>	<u>3.338.113</u>

OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR

KORTFRISTIGA FORDRINGAR

Kundfordringar		104.675	190.580
Skattefordran		334.265	557.005
Övriga fordringar		272.718	128.677
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		<u>683.556</u>	<u>880.282</u>
SUMMA KORTFRISTIGA FORDRINGAR		<u>1.395.214</u>	<u>1.756.544</u>

KASSA OCH BANK

SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		<u>4.606.888</u>	<u>5.441.700</u>
SUMMA TILLGÅNGAR		<u>8.255.654</u>	<u>8.779.813</u>

EGET KAPITAL OCH SKULDER

EGET KAPITAL

BUNDET

Bundna reserver		<u>3.014.003</u>	<u>3.179.914</u>
SUMMA BUNDET KAPITAL		<u>3.014.003</u>	<u>3.179.914</u>

FRITT

Fria reserver		3.298.323	2.808.086
Årets resultat		<u>- 437.377</u>	<u>324.326</u>
SUMMA FRITT KAPITAL		<u>2.860.946</u>	<u>3.132.412</u>
SUMMA EGET KAPITAL		<u>5.874.949</u>	<u>6.312.326</u>

AVSÄTTNINGAR

Uppskjuten skatt		<u>338.940</u>	<u>404.600</u>
SUMMA AVSÄTTNINGAR		<u>338.940</u>	<u>404.600</u>

KORTFRISTIGA SKULDER

Leverantörsskulder		832.451	994.688
Övriga skulder		379.104	303.778
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		<u>830.210</u>	<u>764.421</u>
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER		<u>2.041.765</u>	<u>2.062.887</u>
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		<u>8.255.654</u>	<u>8.779.813</u>

STÄLLDA PANTER

ANSVARSFÖRBINDELSER

Pensionsutfästelse	Not 2	920.000	690.000
--------------------	-------	---------	---------

2005-12-31

2004-12-31

Tilläggsupplysningar

VÄRDERINGSPRINCIPER

Årsredovisningen har upprättats enligt Årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd.

Tillämpade redovisnings- och värderingsprinciper är oförändrade jämfört med föregående år.

Koncernredovisningen har upprättats enligt förvärvsmetoden. Redovisningsrådets rekommendation RR 1:96 har tillämpats. Fakturering och inköp mellan Förbundet och dotterbolagen har ej förekommit under året.

Fordringar har upptagits till de belopp varmed de beräknas inflyta.

Övriga tillgångar och skulder har upptagits till anskaffningsvärden där inget annat anges.

Periodisering av inkomster och utgifter har skett enligt god redovisningssed.

AVSKRIVNINGAR PÅ ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Avskrivningar enligt plan beräknas på ursprungliga anskaffningsvärden och baseras på tillgångarnas bedömda ekonomiska livslängd. Avskrivningstiden är fem år.

NYCKELTALSDEFINITIONER

Soliditet

Eget kapital och obeskattade reserver (med avdrag för latent skatteskuld) i förhållande till balansslutningen.

Noter

Not 1 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER

KONCERNEN

Övriga externa kostnader inkluderar arvoden och kostnadsersättningar till bolagets externrevisor och har uppgått till:

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
Mats Ohrner Osborne Johnsons Revisionsbyrå AB		
Revisionsuppdrag	63.500	63.000
Andra uppdrag	<u>14.000</u>	<u>15.000</u>
	77.500	78.000
Arvode förtroendevalda revisorer	<u>3.152</u>	<u>3.088</u>
	80.652	81.088

Not 2 PERSONAL

Medelantalet anställda, med fördelning på kvinnor och män har uppgått till:

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
Kvinnor	2	2
Män	<u>4</u>	<u>4</u>
Totalt	6	6

Löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader har uppgått till (tkr):

Styrelsen och verkställande direktören		
– Löner och ersättningar	1.176	1.218
– Pensionskostnader	418	332
Övriga anställda		
– Löner och ersättningar	1.675	1.672
– Pensionskostnader	168	179
Sociala avgifter	<u>1.029</u>	<u>1.045</u>
Totalt för koncernen	4.466	4.446

Dotterbolaget, Svenska Bussbranschens Riksförbunds Service AB, har till dess verkställande direktör utfäst pensioner att utbetalas i tre år från 62 års ålder. Kapitalvärdet av utfästa pensioner motsvarar värdet av en kapitalförsäkring som tryggar pensionerna.

Not 3 INVENTARIER

	<u>2005-12-31</u>	<u>2004-12-31</u>
Ingående anskaffningsvärden	776.312	776.312
Årets förändringar		
– Utrangering	<u>– 583.321</u>	<u>–</u>
Utgående anskaffningsvärden	<u>192.991</u>	<u>776.312</u>
Ingående ackumulerade avskrivningar	<u>– 728.682</u>	<u>– 693.205</u>
Årets förändringar		
– Återförda avskrivningar	583.321	–
utrangerade inventarier	<u>– 19.348</u>	<u>– 35.477</u>
– Avskrivningar	<u>– 164.709</u>	<u>– 728.682</u>
Utgående ackumulerade avskrivningar	<u>– 164.709</u>	<u>– 728.682</u>
Bokfört värde	28.282	47.630

Not 4 ANDRA AKTIER

AB Svensk Bilprovning 1.200 aktier (3 %)	30.000	30.000
---	---------------	---------------

Not 5

AKTIER I INTRESSEFÖRETAG

Kollektivtrafikens utbildningsorganisation AB
 – KOLLEGAB (org.nr 556590-9032)
 TRAC–Travel Academy AB (org.nr 556306-8427)

Antal aktier	Nom. värde	Kapital andel	Bokfört värde
300	120.001	25 %	120.001
1.400	18.200	17,7 %	9.100
			129.101

Not 6

ANDRA LÅNGFRISTIGA VÄRDEPAPPERSINNEHAV

Räntefonder
 Övriga fonder

2005-12-31	2004-12-31
1.000.000	1.000.000
<u>1.541.383</u>	<u>1.541.383</u>
2.541.383	2.541.383

Marknadsvärdet på värdepappersinnehavet per 2005-12-31 är kronor 2.938.762.

Not 7

EGET KAPITAL

Behållning per 2005-01-01
 Förskjutning mellan bundet och fritt kapital
 Årets resultat
 Behållning per 2005-12-31

Bundet	Fritt
3.179.914	3.132.412
– 165.911	165.911
	<u>– 437.377</u>
3.014.003	2.860.946

Stockholm den 17 maj 2006



Tomas Byberg



Lars-Börje Björfjäll



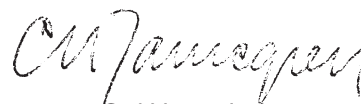
Jan Bosaeus



Johan Ekman



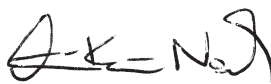
Per-Åke Hallgren



Carl Magnus Jarnegren




Bengt-Olov Lundberg



Anna-Karin Norberg




Pelle Svensson

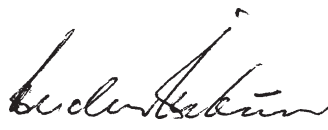


Jan-Erik Kjellberg
 Förbundsdirektör

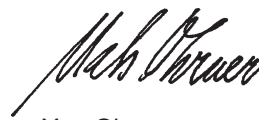
Vår revisionsberättelse har lämnats den 7 juni 2006



Ingvar Skogsgårdh



Anders Åström



Mats Ohrner
 Auktoriserad revisor

Svenska Bussbranschens Riksförbund

FÖRBUNDSSTYRELSE FRÅN OCH MED SEPTEMBER 2005

Ordförande:

Tomas Byberg Byberg & Nordins Busstrafik AB

Vice ordförande:

Jan Bosaeus Swebus AB

Ledamöter:

Lars-Börje Björfjäll	Göteborgs Spårvägar AB
Johan Ekman	Ekmanbuss Flexibussitet AB
Per-Åke Hallgren	Hallgrens Buss & Taxi AB
Carl Magnus Jarnegren	Ölvemarks Holiday AB
Anna-Karin Norberg	Anna Norbergs Buss AB
Bengt-Olov Lundberg	Sjöströms Bussar Vännäs AB
Pelle Svensson	Connex Sverige AB

Suppleanter:

Ken Forsberg	Forsbergs Buss AB
Monica Holmgren	Norsjöbuss AB
Mikael Nilsson	Tjörnarps Buss och Åkeri AB

FÖRBUNDSKANSLI FRÅN OCH MED SEPTEMBER 2005

Mattias Andersson	Förbundssekreterare, expressbuss- och skolskjutsfrågor
Annelie Carlsson	Ekonomi
Helena Gibson Ek	Information och mediefrågor
Fredrik Gustavsson	Linjetrafik, miljö och kvalitetsfrågor
Jan-Erik Kjellberg	Förbundsdirektör
Göte Persson	Medlemsservice och fordonstekniska frågor
Lars Sandberg	Opinionsbildning, samhällskontakt och projektledare Buss & Samhälle
Tommie Vesterlund	Turism, trygghet och säkerhet



SVENSKA BUSSBRANSCHENS RIKSFÖRBUND
– bussföretag och bussresearrangörer i samverkan.
Läs mer på www.bussbranschen.se

Box 17548, 118 91 Stockholm
Besöksadress: Swedenborgsgatan 2
Tel: 08-462 06 50 Fax: 08-462 97 50
E-post: info@bussbranschen.se

Medlem i
UITP och IRU

