

**Svenska Bussbranschens Riksförbund**  
– bussföretag och bussresearrangörer i samverkan

# Årsredovisning 2006





# Innehållsförteckning

BR stärker den svenska bussbranschen .....	4
”Förrarekrytering – en ödesfråga för branschen” Förord av Jan-Erik Kjellberg, förbundsdirektör .....	5

---

## VERKSAMHETSBERÄTTELSE

Linjetrafik .....	6
Expressbusstrafik (interregional trafik) .....	7
Turist- och beställningstrafik .....	8
Trygghet och säkerhet .....	8
Miljö.....	9
Internationella frågor .....	10
Svenskt mästerskap för bussförare.....	10
Nya kör- och vilotidsregler.....	10
Information till våra medlemmar och vår omvärld.....	10
Lobbying i många politiska frågor .....	11
Mässor.....	12

---

## EKONOMISK REDOVISNING

Ekonomisk redovisning för år 2006 .....	13
Resultaträkning koncernen .....	13
Balansräkning koncernen .....	14
Tilläggsupplysningar.....	15
Noter .....	15

---

FÖRBUNDSSTYRELSE OCH FÖRBUNDSKANSLI .....	18
---	----

# 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 samt arbetar med opinionsbildning och samhällskontakt.

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.

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, som 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 dels ett förbundsråd och dels ett ordförandesamråd sammankallats de senaste åren. Dessa har kommit att utvecklas till några av BRs viktigaste forum för medlemsamråd.

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

BR hade vid 2006 års utgång cirka 400 busstrafikföretag och bussresearrangörer som aktiva 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 medfört att många företag avvecklats eller försatts i konkurs. Antalet överlåtelser och företagsnedläggningar har fortsatt att öka också till följd av att successionen i många familjeföretag har brutits. Vid årsskiftet fanns ungefär 80 procent av alla bussar i yrkestrafik registrerade i BRs medlemskrets.



# Förarrekratering – en ödesfråga för branschen

Kollektivtrafiken hotas av akut bussförarbrist de närmaste åren. Situationen kommer att förvärras av stora pensionsavgångar och skärpningen av EUs kör- och vilotidsregler för yrkesförare. De nya reglerna medför att förarna måste köra kortare pass och därför behövs fler förare anställas. Bara under de närmaste åren måste 5 000 nya bussförare rekryteras.

BR har i många år arbetat för att en treårig utbildning med inriktning på persontransporter inom gymnasieskolan ska inrättas. En serviceinriktad yrkesutbildning som skulle kunna ge intresserade ungdomar en rak väg in i bussbolagen. Hittills har detta försvårats av att man inte får ta busskort förrän vid 21 års ålder, en regel som finns inom hela EU. Men när EUs utbildningsdirektiv antogs häromåret tändes en strimma av nytt hopp inför framtiden. Enligt direktivet får medlemsstaterna nu själva bestämma om man vill sänka bussföraråldern till 18 år, generellt eller enbart för mindre bussar. Från BRs sida tog vi snabbt kontakt med regeringen och dess utredare när denna möjlighet öppnades. Vi fick också med oss arbetsgivarorganisationerna och SLTF på vår linje. Men hur reagerade regeringen med dåvarande infrastrukturministern Ulrica Messing? Inte alls. Hon duckade i frågan.

Tyvärr ser det nu ut som om den nya regeringen med Åsa Torstensson i spetsen inte heller vill ta branschens stora framtidsproblem på allvar. Varför? Jo, det vanligaste argumentet är att yngre förare är överrepresenterade vid trafikolyckor. Detta stämmer visserligen när det gäller yngre personbilsförare. Men det går inte att dra några generella slutsatser om yngre bussförare, som efter tre års utbildning kör buss professionellt hela dagarna, på basis av statistik som gäller bilister som på sin höjd kör privat någon timme per dag efter en vanlig kort körkursutbildning. Och statistiken till trots; regeringen hyser ingen tvekan inför att låta 18-åringar köra tunga lastbilar ute på vägarna utan annan särskild utbildning än de veckor som behövs för att ta ett lastbilskort.

Den tyska delstaten Baden-Württemberg har under ett års tid gjort försök med sänkt åldersgräns till 18 år för bussförare, som genomgått en särskild gymnasieutbildning. Den oberoende utvärderingen av försöket visar att de unga förarna fick höga betyg för säker och ansvarsfull körning.

I vårt grannland Finland har man sett så allvarligt på den framtida förarbristen att man beslutat sänka bussföraråldern till 18 år, givetvis efter en yrkesanpassad treårig gymnasieutbildning, precis på det sätt som vi också föreslår. För att höja säkerhetsgraden vill vi också att de yngre förarna efter avslutad gymnasieutbildning ska börja med att köra mindre bussar (upp till 16 passagerare) på kortare

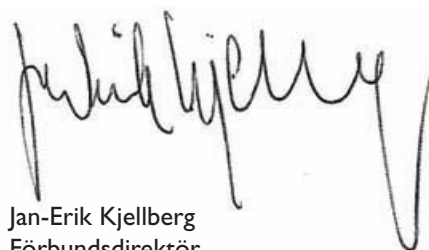
sträckor (inom en 50 km-radie) och att de successivt får börja köra större fordon och på längre sträckor.

Åtgärder måste sättas in nu! När bussresenärerna kommer för sent till jobbet för att det saknas bussförare väljer de bilen i stället. Då kan regeringen sätta in vilka åtgärder de vill för att försöka stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft i syfte att minska klimatutsläppen. Ett förtroende tar sekunder att rasera, men år att bygga upp igen.

Vinnarna med att sänka åldern för busskort är många. Resenärerna får en tillförlitligare kollektivtrafik. Många ungdomar får jobb direkt med sin yrkesinriktade gymnasieutbildning som grund. Utsläppen av klimatgaser minskas. Vi kan också få in fler kvinnor i bussföraryrket.

Det är nu Näringsdepartementet har möjlighet att undvika den kommande bussförarbristen. När resenärerna väl står och väntar på bussar som inte kommer är det för sent. Vad väntar du på Åsa Torstensson?

Stockholm i maj 2007



Jan-Erik Kjellberg  
Förbundsdirektör



# Verksamhetsberättelse

## Linjetrafik

BRs arbete med att förbättra villkoren inom lokal och regional linjetrafik sker till stora delar inom en grupp, som går under benämningen LINK. LINK-gruppen, som består av representanter från medlemsföretagen och från BRs kansli, arbetar efter ett handlingsprogram där prioriterade frågor tas upp. Några av dessa frågor är:

### Standardiserade krav på fordon

För att öka likformigheten kring bussens utformning över hela landet och samtidigt minimera omställningskostnaderna vid fordonsflyttningar mellan olika delar av landet har BR tillsammans med Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) utarbetat skriften "Buss 2000". "Buss 2000" beskriver funktionskrav för bussar som tillsammans med EUs bussdirektiv tjänar som underlag vid trafikhuvudmännens upphandlingar. För att hålla "Buss 2000" levande och aktuellt krävs regelbundna uppdateringar som följer både samhällets utveckling och lyssnar till passagerarnas krav. Under 2006 utgavs därför en ny version av "Buss 2000".

### IT-standardisering i branschen

BRs LINK-grupp har tillsammans med SLTF, Samtrafiken och representanter från respektive organisations medlemsföretag sedan början av 2005 arbetat med att finna ett branschgemensamt format för dataöverföring. Under året kom aktörerna överens om ett branschgemensamt gränssnitt och en förvaltningsorganisation har satts.

Nästa steg i arbetet var att titta på IT-standardisering av hårdvara och nätverk ombord på buss. Under 2006 tillsatte BR och SLTF en ny arbetsgrupp som fick till uppgift att försöka hitta möjligheter till standardisering ombord på fordonen. Syftet var att minska driftkostnader, förenkla fordonsflyttningar och samtidigt öka kvalitén. Arbetsgruppen har, under arbetets gång, haft nära samarbete med flera av busstillverkarna som fått möjlighet att kommentera projektgruppens arbete. En första remiss gick under 2006 ut till ett urval berörda aktörer och ambitionen är att en mer komplett version av ett standardiseringsförslag ska komma ut på remiss under första halvåret 2007.

### Standardisering av förarplatser i bussar

Idag kan förarplatsen i en buss se mycket olika ut, vilket kan skapa problem när föraren ska använda en för honom/henne ny typ av buss och till exempel inte vet var olika reglage sitter eller vad en viss varningsignal betyder. Detta påverkar både förarnas arbetsmiljö och säkerhet samt passagerarnas säkerhet.

Under slutet av 2005 startades ett projekt vars syfte var att standardisera förarplatsen på låggolvbussar. Tanken var att komplettera en internationell ISO-standard för förarplatsen med nationella tillägg. Denna specifikation ska komplettera det avsnitt om förarplatsen som finns i "Buss 2000". Projektet har delfinansierats av Vägverket och projektledare har varit Kollega (Kollektivtrafikens utbildningsorganisation). Projektet kommer att slutföras under första kvartalet 2007.

### Buss 2010 Design Award 2006

Som en del i strävan att utveckla kollektivtrafikbranschen och speciellt fordonen utlyste arbetsgruppen bakom "Buss 2000" en design tävling – "Buss 2010 Design Award 2006". Syftet var att få fram nya idéer på framtidens buss som möter det moderna samhällets krav och samtidigt förenar form, funktion och ekonomi. Vidare var tanken med tävlingen att stimulera utvecklingen av nya bussar genom att lyfta fram goda exempel och nya idéer som höjer kvalitén på resandet och tillvaratar olika passagerargrupperns behov. Målgruppen för tävlingen var industridesignstudenter. Segrande förslag blev "The Return of Nature", utarbetat av Joakim Oscarsson, Konstfack, som fick en segerpremie på 30 000 kronor. Vinnarna presenterades på mässan Persontrafik 2006 i Stockholm i oktober.

### Prisbelönt examensarbete om kollektivtrafik presenterades i Linköping

I samband med Transportforum i januari i Linköping delades för åttonde året i rad ut pris för bästa examensarbete kring kollektivtrafik. Vinnarna i årets uppsatstävling blev Lars Eriksson och Ann-Catrin Norman vid Karlstads universitet med sin uppsats "Elektronisk tjänstekvalitet – Kollektivtrafikinformation i Värmland". Prissumman var på



10 000 kronor. Tävligen, som samlar deltagare från hela landet, arrangeras av Kollektivtrafikakademien i samarbete med Centrum för tjänsteforskning vid Karlstad universitet, SLTF och BR.

### Index-problem under 2006

I samband med utvecklingen av den pensionsplan som gällde till och med 1995 kom Svenskt Näringsliv och LO överens om att eventuellt överskott skulle återbetalas till arbetsgivarna i form av reducerade pensionspremier. Under 2006 genomfördes överenskommelsen i form av premiebefrielser som i sin tur fick till följd att arbetskostnadsindex (AKI) sjönk långt under de nivåer som gällde för 2005. Eftersom de flesta avtal mellan trafikhuvudmän och bussföretag innehåller en stor AKI-andel skulle bussföretagen därmed riskera att få kraftigt sänkta ersättningar. Om överskotten i stället hade återbetalats på vanligt sätt skulle AKI inte ha påverkats.

För att komma till rätta med detta problem inledde BR tillsammans med Bussarbetsgivarna (BuA) förhandlingar med Statistiska Centralbyrån (SCB) för att få fram ett AKI som var neutralt och opåverkat av denna tillfälliga premie-rabatter. Även Svenskt Näringslivs ledning agerade för

att denna önskade effekt av pensionsöverenskommelsen inte skulle påverka de olika arbetskostnadsindexen. Under slutet av första kvartalet fick frågan en för branschen lyckosam lösning genom att SCB presenterade nya neutrala AKI-serier.

### Kollektivtrafikordbok på nätet

BR startade under 2006 tillsammans med SLTF och Samtrafiken ett projekt för att sammanställa olika termer som används inom den svenska kollektivtrafiken. Målet med projektet är att skapa en kollektivtrafikordbok på nätet som innehåller terminologi och synonymer som är relevanta för branschen. Förhoppningen är att under 2007 komma med förslag på ett urval av begrepp som branschen kan enas om.

### Ny uppdaterad version av "Rollerna spelar roll"

"Rollerna spelar roll" är branschens gemensamma policydokument för parternas respektive roller och ansvar i den upphandlade kollektivtrafiken. Under 2006 kom en uppdaterad version. Efter flera års arbete kunde BR och SLTF under 2006 enas om en, för båda parter, mer rättvis indexmodell som nu återfinns i det nya indexkapitlet i "Rollerna spelar roll".

## Expressbusstrafik (interregional linjetrafik)

BR arbetar för att stärka expressbussens roll i den svenska kollektivtrafiken. Arbetet med att se över handikappanpassning, kvalitetsmärkning och andra specifika frågor inleddes under året tillsammans med Vägverket. Detta gemensamma arbete ska utmytna i en serie avsiktsförklaringar från de båda parterna och i en ny gemensam handlingsplan under 2007.

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, samlade under året in statistik kring expressbussverksamheten. En rapport väntas under våren 2007. BR har aktivt deltagit i utformningen av frågorna för att säkerställa att för branschen relevant och användbar data samlats in.

### Stationer och hållplatser

Arbetet fortgick med att förbättra villkoren för expressbussar i kommande och befintliga resecentrumanläggningar. BR publicerade under oktober en rapport – "Vem tar hand om Expressbussen?" – om hur villkoren ser ut på de tjugo största stationerna i landet. Resultatet var nedslående, endast i 25 procent av anläggningarna behandlas expressbussarna på liknande villkor som övrig linjetrafik. Under året har BR aktivt drivit frågorna kring förbättrade villkor i främst Uppsala, Göteborg och Malmö, ofta med dåligt gensvar från den ansvariga kommunen eller trafikhuvudmannen.

Inom ramen för samarbetet inom Samtrafikens stationskommitté utvecklades riktlinjer för en framtida medfinansiering av stationsanläggningar för trafikutövarna. Som bas för finansieringen sattes kundnyttoperspektivet. En samarbetsgrupp mellan Statens stationsråd och sta-

tionskommittén, kallad SAMS, har bildats för att fördjupa kontakterna mellan statens aktörer och representanter för trafikutövarna.



## Turist- och beställningstrafik

---

BRs arbete med att förbättra villkoren för turist- och beställningstrafiken bedrivs inom ett speciellt handlingsprogram, TURBO. Under TUR-mässan 2006 presenterade BR statistik för turistresor med buss under 2005. Siffrorna visar en allmän nedgång i såväl antal resor som marknadsandel av det totala resandet.

Under 2006 har BR inlett arbetet med att koppla olika kostnadsökningar till resandeutvecklingen för att se om det finns några samband. Under året deltog BR också i Näringslivets regelrådets projekt "Företagens totala regelkostnader", som avsåg att identifiera vilka kostnader olika lagar och regler medför för företagen.

Projektet "Säker bussresa" tillsammans med NTF och sex pensionärsföreningar syftar till att föreningar i första hand ska välja ett medlemsföretag i BR vid sina resor. Under TUR 2006 undertecknades ett nytt avtal mellan BR och NTF.

### Resegaranti

BR har kartlagt resegarantins omfattning för företag som arrangerar, marknadsför och säljer paketresor, för att hitta nya lösningar på hur garantiåtaganden kan finansieras. BR har i möten med olika försäkringsbolag och försäkringsmäklare diskuterat olika finansiella lösningar. Några förslag på finansiering har lämnats till BR, men tyvärr har de inte varit acceptabla rent ekonomiskt.

Sedan ett par år tillbaka har BR tillsammans med andra aktörer inom turismen arbetat för att Kammarkollegiet via sin webbplats ska redovisa vilka researrangörer som ställt

resegaranti. Under 2006 gav arbetet resultat och Kammarkollegiet lanserade den efterfrågade webbtjänsten.

### Storstadsregioner

Under 2006 tillät Stockholm för första gången trafik med 13.99-meters bussar på stora delar av gatunätet. Detta är ett resultat av BRs och regionala föreningens tidigare aktiviteter i frågan. Stockholm upplät under 2006 även fler säsongsparkeringar för bussar. BR har också under 2006 aktivt arbetat med att få tillstånd för turistbussar att nyttja kollektivkörfält på samtliga infarter till Stockholm. Frågan ligger nu för beslut hos Vägverket.

I Malmöregionen har BR tillsammans med regionala föreningen uppvaktat Öresundsbron i frågor gällande pris-sättningar för broöverfarter med buss. Ett av branschens förslag, prisnedsättning under kvällar, behandlades av Öresundsbronns styrelse. Styrelsen beslöt dock att inte anta förslaget men BR inbjöds att komma med fler förslag som stimulerar till ökat resande i regionen.

### Pris till evenemangssektorn

Under TUR-mässan 2006 delades för andra året ett pris ut till det evenemangsbolag som uppvisat det bästa samarbetet med bussresearrangörer. Priset gick till Julius Production. BR vill med denna aktivitet visa på goda exempel, eftersom rutiner kring bokning och betalning av evenemangsbiljetter i många fall upplevs som ett problem för bussresearrangörer.

## Trygghet och säkerhet

---

2006 som var ett mörkt trafiksäkerhetsår för bussbranschen. Året inleddes med en svår bussolycka i Arboga, med nio omkomna och flera svårt skadade. Även när det gäller hot- och våldshändelser mot personal inom kollektivtrafiken var 2006 ett dystert år med rån, kniv- och pistolhot etc. Ökad trafiksäkerhet är ett högt prioriterat område inom BRs verksamhet. BR har fortsatt verkat i enlighet med Trafiksäkerhetsprogrammet 2004-2008. På det internationella planet bedrevs arbetet med att lyfta fram goda exempel på säkerhetsarbete inom Europa. Säkerhetsfrågorna diskuterades även under ordförandekonferensen i mars.

BR har under 2006 deltagit och drivit ett antal projekt kring säkerhet och trygghet:

- Utveckling av system för trafikhändelse-rapportering – *pågående*
- Buss ISA (intelligent stöd för hastighetsanpassning) i Lund – *pågående*
- Tung räddning – *rapport klar*
- 30 km/h vid hållplats – *pågående*
- [www.bussbälte.nu](http://www.bussbälte.nu) – *pågående*
- Alkolås i skolskjutsar, tillsammans med IQ och Svenska Taxiförbundet – *pågående*

### Hastigheter

Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är hastigheter en mycket viktig fråga. Trots att den yrkesmässiga trafiken bör vara ett föredöme så är frågan om bussarnas hastigheter tyvärr ständigt aktuell. BR har nolltolerans mot hastighetsöverträdelse och i vårt trafiksäkerhetsarbete prioriterar vi denna fråga genom att initiera och delta i olika projekt. BR deltar till exempel i flera projekt kring hur olika tekniska lösningar, som ISA (intelligent stöd för hastighetsanpassning) och Trafiksäkerhetskameror (ATK), kan användas i bussföretagens interna arbete för att sänka hastigheterna.

Under våren och försommaren genomfördes ett försök med synlig hastighetsvisning på Ekerö utanför Stockholm, för att undersöka om hastighetsdisplayer påverkar dels passagerarnas upplevda trygghet, dels bussarnas faktiska hastighet. Försöket är ett led i BRs och SLTFs satsning på ökad trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken. Resultatet, som presenterades på Persontrafik 2006, visade att synlig hastighetsvisning ger lägre hastighet och tryggare passagerare men mer stressade förare.

BR och SLTF införde under hösten gemensamma rekommendationer om hastighetsanpassning för bussar vid olika hårda vindstyrkor i hela landet. Bakgrunden till beslutet är att bussar har visat sig vara mycket känsliga för hårda vindar. Olyckor har skett med bussar som har

blåst av vägen. Rekommendationerna är ett resultat av ett projekt som genomförts längs Norrlandskusten där bussar anpassat sin hastighet till rådande vindstyrka. Erfarenheter från försöket och de nya rekommendationerna presenterades på Persontrafik 2006.

Under senhösten gick BR tillsammans med Vägverket och Sveriges Åkeriföretag ut med ett gemensamt pressmeddelande som presenterade resultatet av hastighetsmätningar av tung trafik som NTF genomfört på uppdrag av Vägverket. Trots att mätningen visade en avsevärd förbättring för busstrafikens del jämfört med tidigare mätningar krävs ökade kunskaper, förändrade attityder och tekniska hjälpmedel för att nå en 100-procentlig laglighet. BR och Sveriges Åkeriföretag för diskussioner om en gemensam webbaserad utbildning, som syftar till att påverka attityderna till hastigheter hos både förare och företagsledning.

### Alkohol

Var tredje fordonsförare som omkommer i trafiken har alkohol i kroppen. Att på olika sätt minska de alkoholrelaterade problemen i trafiken är en mycket viktig del av BRs trafiksäkerhetsarbete. Bussbranschen skärpte därför sina rekommendationer till medlemsföretagen kring alkohol och yrkesmässig körning och ställde sig i förbundets remissyttrande positivt till att alkohol blir obligatoriskt i

busstrafiken om vissa förbehåll uppfylls. Dessutom deltog BR tillsammans med Svenska Taxiförbundet och IQ-initiativet, ett dotterbolag till Systembolaget som arbetar med att minska alkoholkonsumtionen och alkoholskadorna, i en opinionsbildningskampanj för alkohol i alla skolskjutsar.

### Vinterväghållning

Under våren genomförde BR en enkätundersökning som visar att medlemsföretagen arbetar aktivt med att införa policy och handlingsprogram för säkerhet. Enkäten visade även att vinterväghållningen upplevs som allt sämre runt om i landet. Tillsammans med Sveriges Åkeriföretag, Taxiförbundet och Transportarbetareförbundet uppvalde BR därför Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö i frågan kring vinterväghållning. Uppvakningen innebar positiva åtgärder från Vägverket, som beslutade att återgå till tidigare startkriterier för plogning och saltning/sandning.

### Hot och våld i kollektivtrafiken

BR genomförde under 2006 tillsammans med SLTF och Kommunalarbetareförbundet fem regionala seminarier kring hot och våld inom kollektivtrafiken. I april 2006 uppmanade BR tillsammans med Bussarbetsgivarna, KFS och SLTF landets samtliga trafik huvudmän att ta fram regionala handlingsplaner för att åtgärda händelser kring hot och våld.

## Miljö

### Miljö och miljözoner

Miljözonerna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund förkortar bussarnas livslängd från tolv till sex år och driver upp busstrafikens kostnader och därmed biljettpriserna. BR har under flera år arbetat för att bussar i första hand ska bli undantagna från miljözonsreglerna och i andra hand få till stånd en lägsta nivå för att få vistas i zonen.

Under första halvåret 2006 kom ett nytt förslag på nationellt regelverk för miljözoner som regeringen i samarbete med Göteborgs stad tagit fram. BR har under flera års tid stridit för en mer rättvis behandling av bussarna i miljözonsstäderna Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund. Trots ihärdiga protester valde tyvärr regeringen att gå vidare med det nya förslaget. BR har tidigare i brev till EU-kommissionen ifrågasatt lagligheten med nuvarande regelverk dels gentemot Rom-fördraget dels gentemot den svenska lagstiftningen. För att ytterligare öka fokus på miljözonsfrågan har BR också involverat de internationella branschorganisationerna IRU och UITP för att få en internationell aktion mot de sinsemellan olika regelverk som allt fler städer i Europa nu diskuterar.

Det svenska förslaget till regelverk kring miljözoner skickades till EU-kommissionen för godkännande under våren 2006. EU-kommissionen gav ett svar till den svenska regeringen efter sommaren där man begärde förklaringar samt förtydliganden på en rad punkter i miljözonsförslaget. Trots EU-kommissionens och BRs synpunkter på det nya regelverket valde den nya regeringen, den 23 november 2006, att införa nya regler för färd i miljözon. Under årets

sista dagar valde BR att, genom ett medlemsföretag, överklaga Göteborgs beslut att införa de nya reglerna för färd i miljözon. Vägverket väntas fatta beslut i frågan till sommaren 2007.



## Internationella frågor

---

Genom medlemskap i UITP, International Association of Public Transport, och i IRU, International Road Transport Union, har BR god hjälp i sitt arbete med att påverka villkoren för branschen på internationell och europeisk nivå. BR deltar också aktivt i UITPs och IRUs arbete via olika

arbetsgrupper och kommittéer. Tillsammans med SLTF och vår norska systerorganisation har BR under året finansierat en resurs för lobbying och omvärldsbevakning på plats i Bryssel.

## Svenskt mästerskap för bussförare

---

Under september genomfördes Svenskt Mästerskap för Bussförare 2006 för fjärde året i rad. Segraren i SM för bussförare blev Stig Brattberg från Uddevalla Omnibus, som mottog sitt pris i samband med mässan Persontrafik 2006 på Stockholmsmässan. Arrangörer av tävlingen var

BR, SLTF, Kollega och Scania Sverige AB. Tävlingen genomfördes med assistans från Falck Ambulans. Arrangemanget gav bra genomslag i media och är ett led i strävan att öka intresset för den kvalificerade yrkesrollen samt för utbildningsfrågor.

## Nya kör- och vilotidsregler

---

I mars fattades beslutet om nya kör- och vilotider inom EU/EES. Den viktigaste förändringen var slopandet av 12-dagars-regeln för tillfällig internationell trafik med buss. Denna förändring genomfördes trots protester från en

samlad europeiskt bussbransch. BR har under 2006 arbetat aktivt inom IRU med flera lösningar för att minimera konsekvenserna av de nya reglerna, exempelvis genom att utforma en adresspool för företag inom EU.

## Information till våra medlemmar och vår omvärld

---

Under året gav vi ut 45 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 medlemssidorna på webbplatsen. Genom BR-Info får BRs medlemmar snabb och relevant information som de har nytta av i det dagliga arbetet.

Nytt i bussbranschen – BRs publika nyhetsbrev – relanserades i december. Planerad utgivning är ett nummer ungefär varannan månad. Nyhetsbrevet sänds ut brett och syftar till att skapa opinion och informera politiker, myndighetspersoner, media, medlemmar och kollektivtrafiktresserade om busstrafiken och bussbranschen.

Under året skickade vi ut ett tjugotal pressmeddelanden, som även återfinns på webbplatsen. Flera av dessa gav stort genomslag i media, med bland annat artiklar i både rikstäckande och lokala tidningar och flera inslag i radion.

En generell presentationsfolder av svensk kollektivtrafik och BR togs fram i samband med Persontrafikmässan "Bussen – motorn i svensk kollektivtrafik". Allt informationsmaterial som vi tagit fram under året finns tillgängligt på vår webbplats, antingen som nedladdningsbara pdf-filer eller via beställningsfunktionen.

BR slöt 2005 avtal med Utbudet om distribution av förbundets folder "Boka bra buss" till lärare, elevråd, klassföräldrar samt rese- och turistutbildningar. Genom samarbetet har vi i december 2006 nått ut med över 2 000 foldrar till skolorna med viktig information om vad de bör tänka på när de beställer bussar och bokar bussresor.

BR svarade ensam eller tillsammans med andra organisationer på ett femtontal remisser från departement och myndigheter. Remissvaren återfinns på vår webbplats.

Under året har BR också skrivit ett tiotal debattartiklar, som vi antingen ensam eller tillsammans med andra organisationer undertecknat och fått publicerade i både lokal- och riksmidia. Dessa återfinns på vår webbplats. Där finns också de rapporter som vi, i egen regi eller i samarbete med andra, tagit fram under 2006. Bland rapporterna kan nämnas statistik över svenskarnas turistresande 2005, en rapport tillsammans med Svenska Naturskyddsföreningen (SNF) om reseavdraget och en genomgång av expressbusstrafikens villkor i de 20 största städerna i landet.

### Ständig utveckling av webben

På BRs webbplats pågår ett ständigt utvecklingsarbete för att göra webbplatsen mer innehållsrik och aktuell samt mer lättanvänd. BR har, för att ge medlemmar och andra webbesökare uppdaterad information och funktionalitet av hög kvalitet, valt att koncentrera sina resurser på utvecklingen och uppdateringen av [www.bussbranschen.se](http://www.bussbranschen.se). Därför stängdes [www.busstorget.com](http://www.busstorget.com) under våren.

Den största förändringen som skett under året är lanseringen av en ny startsida. Den nya ingångssidan ger en bättre överblick över nyheter, aktuella händelser och uppdateringar på webbplatsen. En fråga/svarsfunktion har också lanserats. Via denna funktion blev det möjligt för vetgiriga att ställa frågor till BR. Frågor och svar som är av allmänt intresse publiceras på webbplatsen.

De satsningar som under året gjorts på hemsidan har gett resultat, bland annat genom att antalet besökare och antalet visade sidor stadigt ökat.

## Nytt medlemsregister ska ge ökad medlems-service

Under 2006 har ett arbete med att utarbeta ett helt nytt medlemsregister tagit fart. Resultaten kommer att presenteras under 2007 bland annat genom att det blir lättare

att söka och komma i kontakt med våra medlemsföretag, förbättrad och utökad medlemservice via vår webbplats samt i form av en sökmotor för turistbussresor kallad [www.busstorget.se](http://www.busstorget.se). Denna kraftfulla satsning har varit möjlig tack vare bidrag från NUTEK.

## Lobbying i många viktiga politiska frågor

Flera för busstrafiken viktiga politiska händelser inträffade under 2006. Den socialdemokratiska regeringen lade sin sedan länge utlovade transportpolitiska proposition. Mervärdesskattesatsutredningen föreslog att momsens på kollektivtrafik skulle tredubblas. Alkolåsutredningen lade förslag om att alkolås ska bli obligatoriskt i bussar år 2010. De borgerliga partierna vann riksdagsvalet och lade om transport- och skattepolitiken. Under hösten föreslog den nya regeringen att trafikförsäkringen ska ta över alla kostnader för personskador i trafiken, intäkterna från trängsel-skatten bara ska användas till vägbyggen och att regler för att få göra reseavdrag ska skärpas.

Många lobbying- och opinionsbildningsaktiviteter genomfördes under 2006. Här beskrivs några av alla de aktiviteter som BR genomförde under året:

### Premiehöjningar i trafikförsäkringen slår hårt mot bussen

Trots att bussen är det trafiksäkraste fordonet på våra vägar kommer bussen att få de största premiehöjningarna när ansvaret för alla kostnader för personskador i trafiken förs över till trafikförsäkringen. BR har genomfört ett intensivt opinionsbildnings- och lobbyingsarbete mot förslaget. Samma dag som regeringen lade förslaget i budgetpropositionen skickade BR ut ett pressmeddelande där vi pekade på konsekvenserna av förslaget. Många medier uppmärksammade vårt utspel, bland annat Dagens Eko, vilket resulterade i att infrastrukturminister Åsa Torstensson gick i svaromål. Dessutom deltog BRs förbundsdirektör i en radiodebatt om trafikförsäkringen.



### Kampanj för förändrade reseavdrag

Under våren genomförde BR en kampanj för att förändra reseavdraget från ett mer eller mindre rent bilavdrag till ett mer kollektivtrafikkvänligt kilometeravdrag. BR tog fram en rapport som bland annat pekade på att det är en missuppfattning att reseavdraget främst görs av långpendlare i den norrländska glesbygden. Reseavdrag görs framförallt i regionerna kring landets tre största städer. Tillsammans med Svenska Naturskyddsföreningen (SNF) skrevs sex debattartiklar som publicerades runt om i landet och ett seminarium genomfördes. Rapporten och de två pressmeddelandena, som sändes ut om reseavdraget, fick mycket stor uppmärksamhet i media.

### Utfrågning om trafikpolitik på förbundsstämman

I samband med BRs förbundsstämma i juni genomfördes en trafikpolitisk utfrågning mellan fyra ledamöter i riksdagens trafikutskott. Det fanns en bred enighet om att inte höja momsens och att all kollektivtrafik ska vara befriad från trängselskatt. Andra frågor som debatterades var trafikhuvudmännens roll, fortsatt avreglering av kollektivtrafiken och dieselskatten.

### Branschgemensam aktion mot momsförslag

Mervärdesskattesatsutredningens förslag om att tredubbla momsens på kollektivtrafik till nästan 22 procent skulle slå hårt mot bussföretagen och kollektivtrafikens resenärer. Därför fortsatte BR sina aktiviteter tillsammans med SLTF, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Skärgårdsredarna, Svenskt Flyg, fackförbundet SEKO och arbetsgivarorganisationerna BuA och KFS för att förhindra att förslaget genomfördes. Under året uppvakade organisationerna utredningen, undertecknade en gemensam debattartikel och skickade ut ett gemensamt pressmeddelande samma dag som utredningen lade sitt slutbetänkande.

### Informella branschdiskussioner i samband med Persontrafik

Inför höstens persontrafikmessa genomförde BR en mycket välbesökt båtturné i Stockholms skärgård. Till båtturen hade ledande trafikpolitiker, trafikhuvudmän och bussbranschföreträdare bjudits in för att på ett informellt och lättamt sätt diskutera branschens möjligheter och

problem. Vid borden diskuterades bland annat konsekvenserna av regeringens trafikförsäkringsförslag, sänkt fordonsskatt för bussar, behovet av att göra reseavdraget avståndsberoende och möjligheterna att tillåta expressbustrafik inom länen.

### Bussförarbrist hotar kollektivtrafiken

Den akuta bussförarbristen hotar kollektivtrafiken. Därför agerade BR tillsammans med SLTF, Kollega och de två arbetsgivarorganisationerna BuA och KFS för att en gymnasieutbildning för bussförare ska skapas och att buskörkortsåldern ska sänkas. Organisationerna agerade bland annat genom att uppvakta Yrkesförarkompetensutredningen, underteckna en gemensam debattartikel och tillsammans skriva ett remissyttrande.

### TUR 2006

BR deltar årligen på TUR, Skandinavien största rese- och turistmässa, i syfte att visa på svensk bussturismens betydelse inom turistbranschen.

BRs evenemang Busstorget på TUR 2006 lockade såväl branschfolk som resenärer. Under branschdagarna den 23-24 mars genomfördes en rad seminarier, debatter och prisutdelningar på Busstorget.

Bland annat korades Tomas Isaksson från Ramkvillabuss till Årets turistbussförare 2005 av medlemmarna i Sve-Guide, Sveriges Guideförbund.

Evenemangsbolaget Julius Production AB utsågs av bussbranschen till Årets evenemangsbolag och mottog pris, blommor och utmärkelser Guldbussen på Busstorgets scen.

För första året delades även pris ut till bästa bussresewebbplats och det blev MK Bussresor som tog emot utmärkelserna.

Ledande busstillverkare ställde ut ett antal nya turistbussmodeller på Busstorget och i medlemsmontern strax bredvid visade bussresearrangörer på ett brett utbud av bussresor.

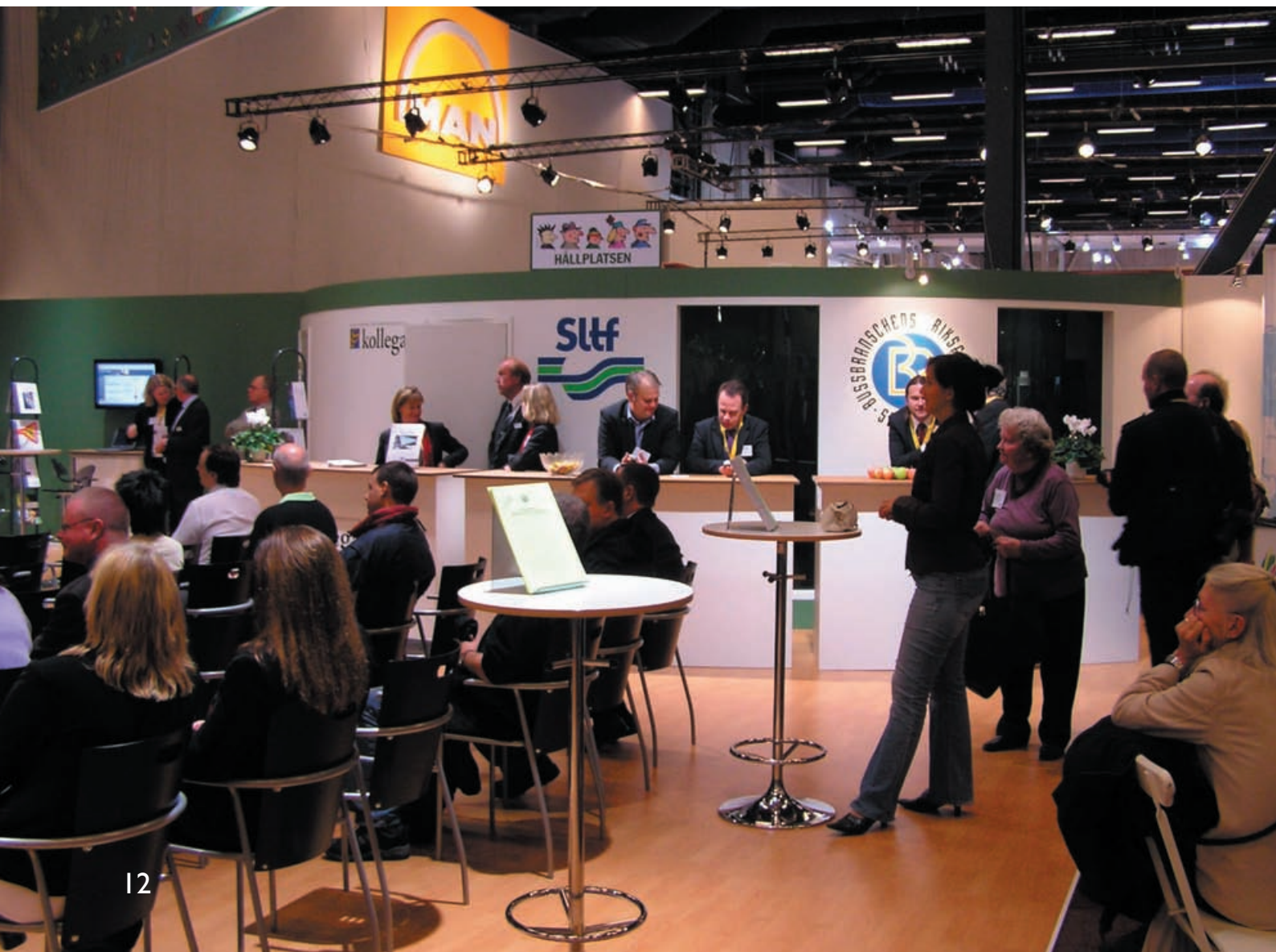
Som en del TUR-mässans officiella program höll BR ett välbesökt och uppskattat seminarium med titeln "Rikta marknadsföringen rätt och locka bussturister".

### Persontrafik 2006

BR arrangerade den 19-21 oktober, tillsammans med SLTF, Persontrafik 2006 på Stockholmsmässan i Älvsjö. Persontrafik är branschens stora mässa och mötesplats och går av stapeln vartannat år. Genom att alternera utställningsort mellan Göteborg och Stockholm når man fler besökare främst bland BRs medlemsföretag. Både mässa och kongress var välbesökta, med över 5 000 mässbesökare och cirka 550 kongressdeltagare.

Under tre intensiva dagar visade över 120 utställare upp hela den bredd som nordisk kollektivtrafik idag erbjuder. Seminarier och workshops pågick parallellt med den stora utställningen där fordon, tillbehör och ny teknik visades för besökarna. I olika välbesökta seminarier under kongressdelen presenterades bland annat slutrapporter från flera projekt. En välbesökt debatt om kontanthandlingen i kollektivtrafiken kan också nämnas bland höjdpunkterna.

I samband med Persontrafik 2006 korades också vinnaren i tävlingen "Mästerskap för bussförare" som arrangeras av Kollega, i samarbete med BR och SLTF. Vinnaren i BRs och SLTFs designtävling Buss 2010 Design Award 2006 korades och förslagen från samtliga finalister fanns till beskådande på Hållplatsen – BRs och SLTFs gemensamma monter.





# Balansräkning koncernen

	<u>2006-12-31</u>	<u>2005-12-31</u>
(kronor)		
<b><u>TILLGÅNGAR</u></b>		
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>		
<b>MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>		
Inventarier (Not 4)	<u>13.572</u>	<u>28.282</u>
<b>SUMMA MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>	<u>13.572</u>	<u>28.282</u>
<b>FINANSIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>		
Andra aktier (Not 5)	30.000	30.000
Aktier i intresseföretag (Not 6)	129.101	129.101
Andra långfristiga värdepappersinnehav (Not 7)	2.541.383	2.541.383
Andra långfristiga fordringar (Not 2)	<u>1.150.000</u>	<u>920.000</u>
<b>SUMMA FINANSIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>	<u>3.850.484</u>	<u>3.620.484</u>
<b>SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>	<b>3.864.056</b>	<b>3.648.766</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>		
<b>KORTFRISTIGA FORDRINGAR</b>		
Kundfordringar	197.679	104.675
Skattefordran	140.405	334.265
Övriga fordringar	-	272.718
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	<u>581.164</u>	<u>683.556</u>
<b>SUMMA KORTFRISTIGA FORDRINGAR</b>	<u>919.248</u>	<u>1.395.214</u>
<b>KASSA OCH BANK</b>	<u>3.613.405</u>	<u>3.211.674</u>
<b>SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>	<u>4.532.653</u>	<u>4.606.888</u>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>8.396.709</b>	<b>8.255.654</b>
<b><u>EGET KAPITAL OCH SKULDER</u></b>		
<b>EGET KAPITAL</b> (Not 8)		
<b>BUNDET</b>		
Bundna reserver	<u>3.014.003</u>	<u>3.014.003</u>
<b>SUMMA BUNDET KAPITAL</b>	<u>3.014.003</u>	<u>3.014.003</u>
<b>FRITT</b>		
Fria reserver	2.860.946	3.298.323
Årets resultat	<u>86.363</u>	<u>- 437.377</u>
<b>SUMMA FRITT KAPITAL</b>	<u>2.947.309</u>	<u>2.860.946</u>
<b>SUMMA EGET KAPITAL</b>	<u>5.961.312</u>	<u>5.874.949</u>
<b>AVSÄTTNINGAR</b>		
Uppskjuten skatt	<u>338.940</u>	<u>338.940</u>
<b>SUMMA AVSÄTTNINGAR</b>	<u>338.940</u>	<u>338.940</u>
<b>KORTFRISTIGA SKULDER</b>		
Leverantörsskulder	846.935	832.451
Övriga skulder	393.602	379.104
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	<u>855.920</u>	<u>830.210</u>
<b>SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER</b>	<u>2.096.457</u>	<u>2.041.765</u>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>8.396.709</b>	<b>8.255.654</b>
<b>STÄLLDA PANTER</b>	-	-
<b>ANSVARSFÖRBINDELSER</b>		
Pensionsutfästelse (Not 2)	1.150.000	920.000

# 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 1:00 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 balansomslutningen.

# Noter

## Not 1 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER

### KONCERNEN

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

	<u>2006</u>	<u>2005</u>
Mats Ohrner, Osborne Johnsons Revisionsbyrå AB		
Revisionsuppdrag	59.000	63.500
Andra uppdrag	<u>6.500</u>	<u>14.000</u>
	65.500	77.500
Arvode förtroendevalda revisorer	<u>2.382</u>	<u>3.152</u>
	<b>67.882</b>	<b>80.652</b>

## Not 2 PERSONAL

### KONCERNEN

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

	<u>2006</u>	<u>2005</u>
Kvinnor	2	2
Män	<u>5</u>	<u>4</u>
Totalt	7	6

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

	<u>2006</u>	<u>2005</u>
Styrelsen och verkställande direktören		
- Löner och ersättningar	1.179	1.176
- Pensionskostnader	375	418
Övriga anställda		
- Löner och ersättningar	2.311	1.675
- Pensionskostnader	255	168
Sociala avgifter	<u>1.263</u>	<u>1.029</u>
Totalt för koncernen	<b>5.383</b>	<b>4.466</b>

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.

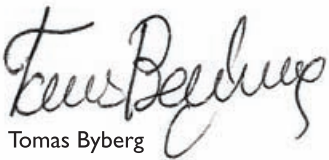
# Noter, forts.

Not 3	<b>RÄNTEINTÄKTER OCH LIKNANDE RESULTATPOSTER</b>		
		<u>2006</u>	<u>2005</u>
	Delåterköp kapitalförsäkring	300.000	-
	Ränteintäkter	<u>19.190</u>	<u>16.048</u>
		<b>319.190</b>	<b>16.048</b>
Not 4	<b>INVENTARIER</b>	<u>2006-12-31</u>	<u>2005-12-31</u>
	<b>KONCERNEN</b>		
	Ingående anskaffningsvärden	192.991	776.312
		<u>2006-12-31</u>	<u>2005-12-31</u>
	<u>Årets förändringar</u>		
	- Utrangering	---	- 583.321
	Utgående anskaffningsvärden	<u>192.991</u>	<u>192.991</u>
	Ingående ackumulerade avskrivningar	- 164.709	- 728.682
	<u>Årets förändringar</u>		
	- Återförda avskrivningar	-	583.321
	utrangerade inventarier	-	-
	- Avskrivningar	<u>- 14.710</u>	<u>- 19.348</u>
	Utgående ackumulerade avskrivningar	- <u>179.419</u>	- <u>164.709</u>
	Bokfört värde	<b>13.572</b>	<b>28.282</b>
Not 5	<b>ANDRA AKTIER</b>	<u>2006-12-31</u>	<u>2005-12-31</u>
	AB Svensk Bilprovning 1.200 aktier (3 %)	<b>30.000</b>	<b>30.000</b>
Not 6	<b>AKTIER I INTRESSEFÖRETAG</b>		
	<b>KONCERNEN</b>		
		Antal <u>aktier</u>	Nom. <u>värde</u>
			Kapital <u>andel</u>
			Bokfört <u>värde</u>
	Kollektivtrafikens utbildningsorganisation AB – KOLLEGAB (org.nr 556590-9032)	300	120.001
	TRAC – Travel Academy AB (org.nr 556306-8427)	1.400	18.200
			17,7 %
			<u>9.100</u>
			<b>129.101</b>
Not 7	<b>ANDRA LÅNGFRISTIGA VÄRDEPAPPERSINNEHAV</b>		
	<b>KONCERNEN</b>	<u>2006-12-31</u>	<u>2005-12-31</u>
	Räntefonder	1.000.000	1.000.000
	Övriga fonder	<u>1.541.383</u>	<u>1.541.383</u>
		<b>2.541.383</b>	<b>2.541.383</b>

Marknadsvärdet på värdepappersinnehavet per 2006-12-31 är kronor 2.857.589.

Not 8	<b>EGET KAPITAL</b>	<u>Bundet</u>	<u>Fritt</u>
	<b>KONCERNEN</b>		
	Behållning per 2006-01-01	3.014.003	2.860.946
	Årets resultat		<u>86.363</u>
	Behållning per 2006-12-31	<b>3.014.003</b>	<b>2.947.309</b>

Stockholm den 23 april 2007



Tomas Byberg



Lars-Börje Björfjäll



Jan Bosaeus



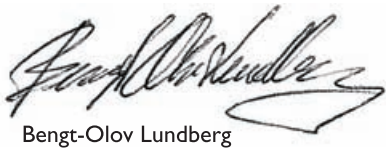
Johan Ekman



Ken Forsberg



Carl Magnus Jarnegren



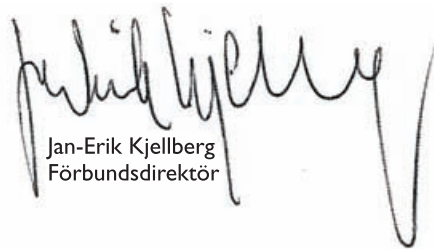
Bengt-Olov Lundberg



Eva Nilsson



Anna-Karin Norberg



Jan-Erik Kjellberg  
Förbundsdirektör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 10 maj 2007



Margareta Olsson



Anders Åström



Mats Ohrner  
Auktoriserad revisor

# Svenska Bussbranschens Riksförbund

## FÖRBUNDSSTYRELSE

### 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

Carl Magnus Jarnegren

Ölvemarks Holiday AB

Bengt-Olov Lundberg

Sjöströms Bussar Vännäs AB

Anders Lundström\*

Veolia Transport Sverige AB

Eva Nilsson

Sandhems Busstrafik AB

Anna-Karin Norberg

Anna Norbergs Buss AB

### Suppleanter:

Ken Forsberg

Forsbergs Buss AB

Susanne Holm

Smålandsbussen AB

Mikael Nilsson

Tjörnarps Buss och Åkeri AB

## FÖRBUNDSKANSLI

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

\* Lämnade styrelsen i början på 2007





**Svenska Bussbranschens Riksförbund**  
– bussföretag och bussresearrangörer i samverkan  
Läs mer på [www.bussbranschen.se](http://www.bussbranschen.se)

Box 17548, 118 91 Stockholm  
Besöksadress: Swedenborgsgatan 2  
Telefon: 08-442 72 70 • Fax: 08-462 97 50

Medlem i UITP och IRU