

# Statistik från trafikhuvudmäns redovisningssystem

Cecilia Henriksson, Jacob Boëthius, Tina Schagerström

Inregia AB, januari 2004  
på uppdrag av SIKÅ



# Innehåll

Sammanfattning	4
1 Bakgrund	6
2 Metod	7
3 Efterfrågad statistik	8
3.1 Intäkter	8
3.2 Kostnader	11
4 Kartläggning	14
4.1 Trafikhuvudmannskapet	14
4.2 Redovisningssystem	17
4.3 Avtalsformer med entreprenörerna	19
4.4 Biljettsystem	20
4.5 Övrigt	21
5 Analys	22
5.1 Hinder 1 – Åtkomst	22
5.2 Hinder 2 – Begrepp och definitioner	23
5.3 Hinder 3 – Redovisningssystem	23
5.4 Hinder 4 – Trafikhuvudmännens behov av statistik	24
5.5 Slutsatser	25
6 Rekommendationer och diskussionspunkter	28
6.1 Diskussionspunkter	30
Bilaga 1 – Kartläggning av intäkter och kostnader	32
Bilaga 2 – Intervjuguide	34

# Sammanfattning

SIKA har regeringens uppdrag att utveckla ett statistiksystem för kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. På uppdrag av SIKA har Inregia studerat möjligheterna att erhålla statistik ur trafikhuvudmännens (THM) ekonomiska redovisningssystem.

Inregia har närmare studerat ekonomisystemen i fem organisationer spridda över landet och med olika typer av organisation av kollektivtrafiksystem.

Inregia kan konstatera att *det inte går att hämta statistik direkt ur ekonomisystemen* såsom de ser ut idag, vilket beror på olika typer av hinder. Dessa tillhör fyra kategorier:

- Åtkomst – THM har delegerat beställar- och utföransvar till ett flertal organisationer
- Begrepp och definitioner – för flera viktiga faktorer saknas entydiga definitioner/begrepp
- Redovisningssystem – ekonomisystemen erbjuder inga enkla uttag
- THMs behov av statistik – det finns inget manifesterat behov hos THM av den efterfrågade statistiken

Inregia anser att åtgärder kan vidtas som möjliggör ett visst uttag direkt ur ekonomisystem för en begränsad del av den efterfrågade statistiken. De åtgärder som behöver vidtas är att:

- Klarlägga och förankra begrepp och definitioner
- Kartlägga hur länen har organiserat ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken. Upprätta rampopulation.
- Finna en för THM och SIKA gemensam syn på högt prioriterad statistik som möjliggör en förändring av kontoplaner hos THM och av THM utsedda beställare

Den statistik som då kan produceras omfattar inte alla delar i SIKAs förslag till statistik över kollektivtrafik och samhällsbetalda resor utan begränsas till följande:

## Intäkter

Statistik om trafikantintäkter, bidrag från landsting, kommuner, stat respektive övriga och sidointäkter är möjligt att hämta ur ekonomisystemen.

## Kostnader

Statistik om kostnader går att ta fram för: entreprenörskostnader (trafik brutto), egna trafikeringskostnader (inklusive kapitalkostnad för fordon), egna

administrativa kostnader, kostnader för sidointäkter samt kapitalkostnad trafik (exklusive fordon).

Dessa intäkts- och kostnadsposter kan dessutom fördelas på typ av kollektivtrafik (allmän/särskild) färdmedelsslag (med bil och buss sammanslaget) och lokal/regional trafik respektive interregional trafik.

Under arbetets gång har det dykt upp en rad frågor som Inregia bedömer att det finns behov av att diskutera. Dessa rör exempelvis hur åtkomsten av ekonomisk statistik från THM påverkas av att samarbetet över länsgränserna blir allt vanligare eller hur man ska betrakta biintäker som sänker kostnaden för THM (godsintäkter eller hyresintäkter från fastigheter i anslutning till kollektivtrafik som kan hyras ut).

# 1 Bakgrund

SIKA ska på uppdrag av regeringen utveckla ett statistiksystem för kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. I statistiksystemet ska bland annat variabler om kollektivtrafikens intäkter och kostnader inkluderas. Inregia har på uppdrag åt SIKA studerat trafikhuvudmäns (THM) ekonomiska redovisningssystem. Syftet med studien är att utreda huruvida det är möjligt att använda trafikhuvudmännens ekonomiska redovisningssystem för att samla in statistik om intäkter och kostnader inom kollektivtrafiken.

## 2 Metod

SIKA har i samarbete med SLTF valt ut fem organisationer från fyra län för att ingå i studien. Inregia har studerat samtliga fem organisationers ekonomiska redovisningssystem. Studien av ekonomisystemen består av tre delar; studie av kontoplan, enkätundersökning och intervju. Information har även hämtats från årsredovisningar, månadsredovisningar, budget och organisationernas hemsidor. Intervjuer har främst skett med respektive organisations ekonomiansvarig.

För att särredovisa olika typer av intäkter och kostnader är kontoplanen av central betydelse. Ofta behövs fler dimensioner än konton för detta (exempelvis kostnads/intäktsställe, resultatenhet, motpart eller statistikfält) – särskilt om särredovisningen innefattar flera variabler som kräver summering på olika led. Vi har därför studerat den del av kontoplanen som avser trafikintäkter och -kostnader, samt eventuellt andra kodplaner som är relevanta (t ex kostnads/intäktsställe, projektlista, resultatenhet, motpart eller statistikfält).

Organisationerna har valts ut för att representera län med olika former av trafikhuvudmannaskap, typ av avtal med entreprenör, kollektivtrafikens omfång och andel av trafikarbetet i länet.

De län (organisationer) som har valts är:

- Jämtlands län (Jämtlandstrafiken AB)
- Stockholms län (SL)
- Kronobergs län (Länstrafiken i Kronoberg)
- Värmlands län (Värmlandstrafiken AB och Karlstadsbuss)

Rapporten inleds med en redogörelse för efterfrågad statistik uppdelad på kostnader och intäkter. I det efterföljande avsnittet beskrivs de intervjuade organisationernas organisationsstruktur och verksamhet, redovisningssystem m.m. I detta avsnitt går resultaten igenom utifrån ett antal faktorer som vi funnit betydelsefulla för möjligheten att ta fram den efterfrågade statistiken med hjälp av redovisningssystemen varefter en detaljerad genomgång av vilka intäcks- och kostnadsposter som är möjliga att hämta från ekonomisystemen görs. I avsnitt 5 görs en analys av möjligheterna att hämta statistik från redovisningssystemen. Slutligen ges rekommendationer om vilken statistik som kan inhämtas och vad det kräver av beställaren. I avsnittet finns även ett antal punkter som bör diskuteras inför ett beslut om framtida statistikinsamling. För detaljerad information för respektive intervjuad organisation hänvisas till bilagorna. Intervjuguiden som ligger till grund för undersökningen finns i bilagan.

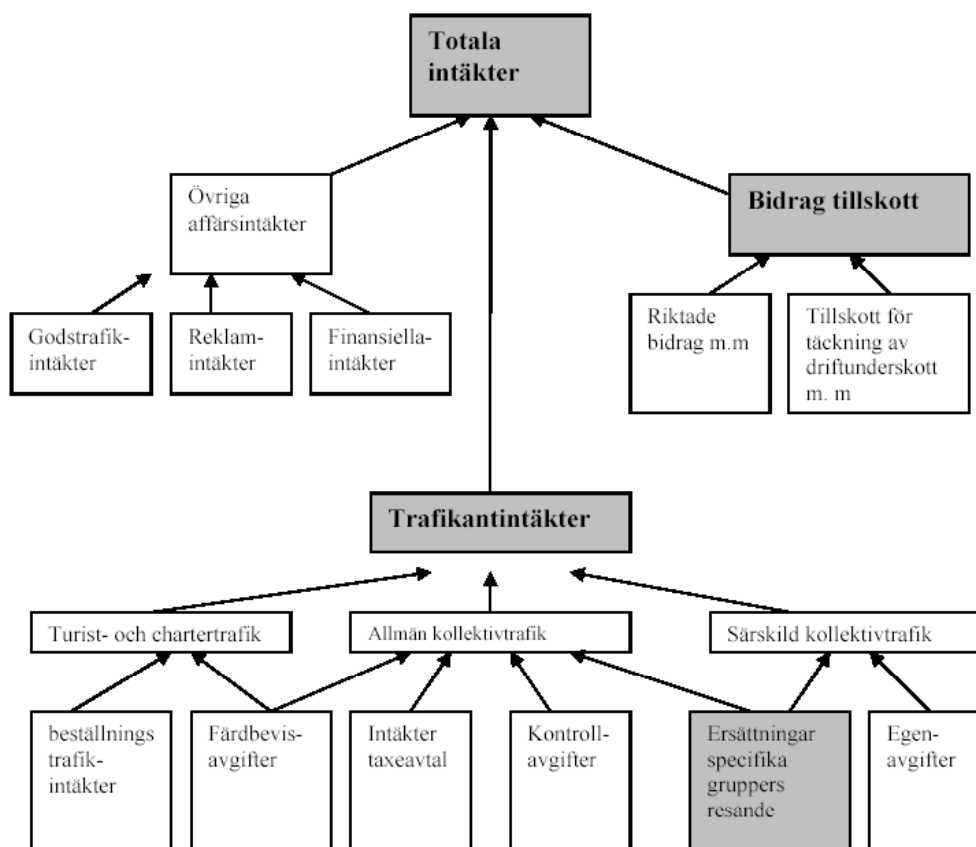
## 3 Efterfrågad statistik

I SIKAs förslag till statistik över kollektivtrafik och samhällsbetalda resor finns en redogörelse för de kostnads- och intäktsposter som bör ingå i statistiksystemet. Här presenteras den indelningen som SIKA efterfrågar och som vi utgår från vid bedömningen om vad som är möjligt att ta fram ur de intervjuade trafikhuvudmännens/organisationernas ekonomiska redovisningssystem. Vi har uppfattat det som att den efterfrågade statistiken består av samtliga boxar och inte enbart de färgade i diagrammen samt samtliga i de redovisade tabellerna utom för beställningstrafik, dvs. turist- och chartertrafik.

### 3.1 Intäkter

Förhållandet mellan de olika intäktstvariablerna inklusive trafikantintäkternas fördelning med avseende på typ av trafik illustreras i följande diagram.

Diagram 1. Intäkter



Med *totala (trafik-) intäkter* avses samtliga intäkter med direkt anknytning till (person-) trafikverksamheten. Dessa intäkter utgör summan av de i sammanställningen ovan ingående delposterna.



*Trafikantintäkterna* omfattar direkta intäkter från trafikanterna i form av färdbevisavgifter i den allmänna kollektivtrafiken eller egenavgifter i anslutning till färdtjänst- eller sjukresor. Till trafikantintäkter hör även erlagda kontrollavgifter samt ersättningar i enlighet med taxe-, samtrafik- eller liknande avtal mellan trafikhuvudmän eller operatörer. Till ovan nämnda grupper av intäkter ska dessutom läggas de ersättningar som kommun, landsting, stat eller annat samhällsorgan som t ex Rikstrafiken erlägger för särskilda gruppers resor avseende skolresor, färdtjänstresor, sjukresor eller pliktresor.

Med *övriga (affärs-) intäkter* avses intäkter som härrör från eller har direkt samband med trafikverksamheten såsom intäkter från reklam på och i fordon och terminaler, eventuella intäkter från försäljning av tidtabeller etc., samt eventuella finansiella intäkter. Intäkter från eventuell sidoverksamhet som godsverksamhet mm samordnad med persontrafikverksamheten förs även hit.

Med *bidrag och tillskott* avses samhällsfinansierade intäkter i form av tillköp av trafik utöver avtalat (bas-) utbud, riktade eller allmänna bidrag samt tillskott avsedda att täcka driftunderskott i länstrafiken.

Intäkterna bör särredovisas med avseende på:

- trafikantintäkter
- övriga affärsintäkter med anknytning till persontrafikverksamheten
- bidrag eller tillskott

Det är även av intresse att särredovisa intäkterna med avseende på *typ av finansiär* för att kunna avgöra hur stor del av trafiken som är samhällsfinansierad respektive finansierad på annat sätt. Det därför önskvärt att få en detaljerad redovisning av intäkter, liksom summeringar, utifrån följande sammanställning.

Tabell 1. Finansieringsindelning

	<i>Samhällsfinansierad</i>	<i>Övrigfinansierad</i>
<i>Trafikantintäkter</i>	Ersättningar för specifika gruppers resande (skolresor etc)	Färdbevisförsäljning, egenavgifter, taxeavtal samt kontrollavgifter
<i>Övriga affärsintäkter</i>		Reklam, gods, eventuella finansiella intäkter etc.
<i>Bidrag/tillskott</i>	Köp av olönsam trafik, riktade bidrag, allmänna bidrag och/eller underskottstäckning	

För de angivna variablerna förutses en redovisning ske i tillämpliga delar med avseende på *typ av trafik och trafikeringsområde*. Vad gäller intäktsredovisning för interregional trafik föreslås den omfatta endast den trafik som staten helt eller delvis upphandlar. Någon intäktsredovisning för den internationella trafiken föreslås inte ske. Detsamma gäller för turist- och chartertrafik (beställningstrafikintäkter). En fokusering sker med andra ord på lokal och

regional trafik. Övriga trafikeringsområden finns med för att undersöka hur definitionerna mellan organisationerna skiljer sig åt. Uppgifterna skulle därmed få följande omfattning.

Tabell 2. Intäkter – typ av trafik efter trafikeringsområde

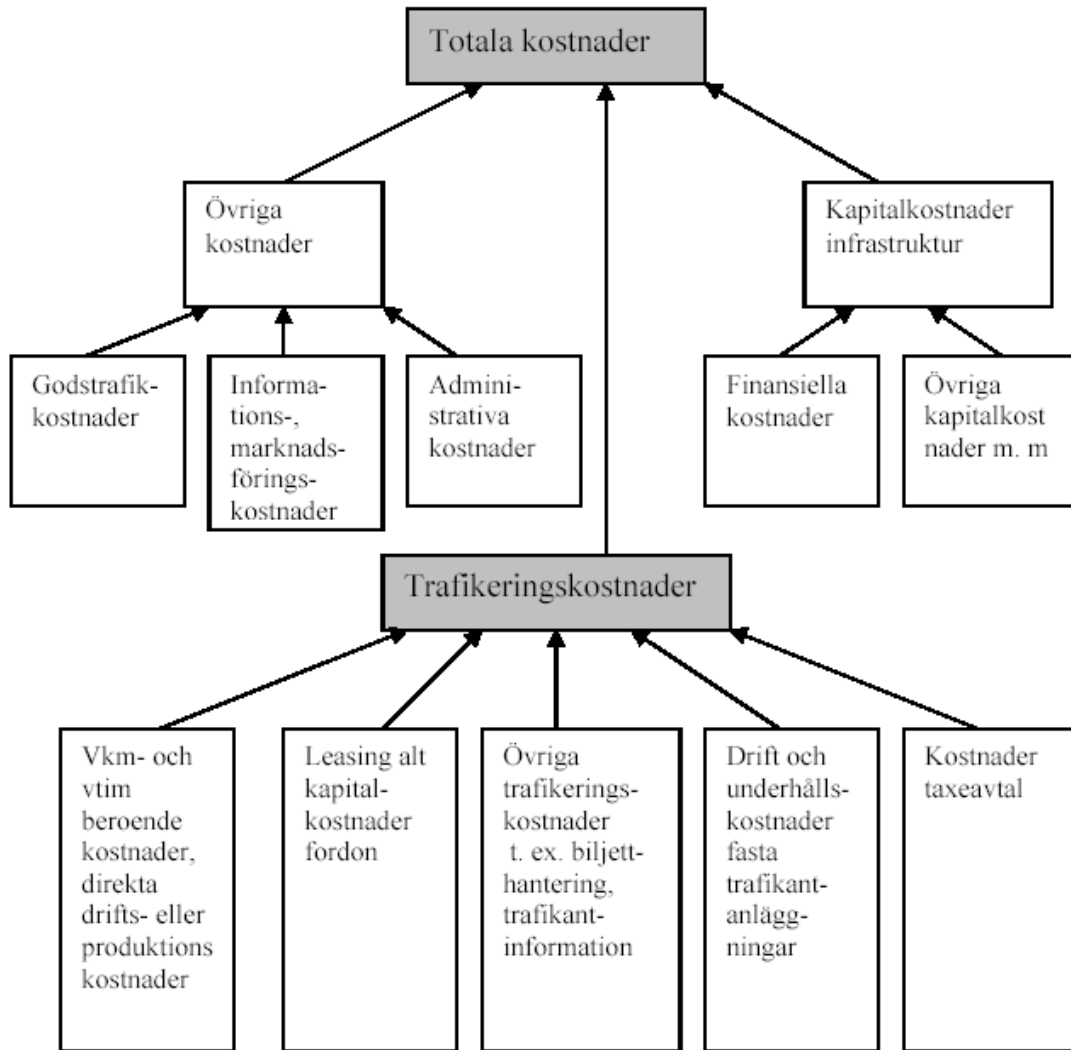
<i>Typ av trafik</i>						
		<i>Särskild kollektivtrafik</i>				<i>Turist- och charterresor</i>
<i>Trafikeringsområde</i>	<i>Allmän kollektivtrafik</i>	<i>Skolskjuts</i>	<i>Färdtjänst</i>	<i>Sjukresor</i>	<i>Pliktresor</i>	
<i>Lokal och regional trafik</i>	Färdbevisavgifter m fl trafikantintäkter		Egenavgifter	Egenavgifter		
	Ersättning för specifika gruppers resande					
	Övriga intäkter					
	Bidrag, tillskott					
<i>Interregional trafik</i>	Färdbevisavgifter m fl trafikantintäkter		Egenavgifter	Egenavgifter		
	Ersättning för specifika gruppers resande					
	Övriga intäkter					
	Bidrag, tillskott					
<i>Internationell trafik</i>						

I de fall intäkterna, t.ex. genom någon form av incitamentsavtal som en delbetalning, helt eller delvis tillfaller entreprenören förutsätts huvudmannen erhålla underlag för motsvarande redovisning från entreprenören. Vad gäller de samhällsfinansierade intäkterna förutsätts respektive organ redovisa sina ersättningar, bidrag eller tillskott så att en särredovisning går att göra med avseende på intäkter från kommun, landsting respektive staten. Fördelningen av intäkterna på olika färdmedelsslag är önskvärd.

## 3.2 Kostnader

Förhållandet mellan de olika utgiftsvariablerna illustreras i följande diagram.

Diagram 2. Kostnader



För att få ett grepp om och säkerställa den för verksamheten totala kostnads-bilden har det ansetts nödvändigt att kunna dela upp och definiera *totalkostnaderna* som summan av följande tre kostnadsgrupper:

- de direkta trafikeringskostnaderna för att genomföra trafiken
- kapitalkostnader som härrör från investeringar i fysisk infrastruktur, fasta anläggningar m.m. som är nödvändiga eller en förutsättning för den bedrivna trafiken
- övriga kostnader.

Med *trafikeringskostnaderna* avses de direkta kostnaderna för att genomföra trafiken i den omfattning som motsvarar det faktiska produktionsutfallet. Förutom de vagnkilometer och vagnimme beroende kostnader som då ingår vare sig trafiken körs i egen regi eller i entreprenadform – ska även kostnader för drift och underhåll av fasta anläggningar som behövs för den direkta trafikverksamheten ingå. Eventuella banavgifter ingår här som en del i drift- och underhållskostnaderna.

Likaså ska kostnader för trafikantinformation inklusive tidtabellstryck, försäljning och redovisning av färdbevis, avgiftsupptag etc. inkluderas. Det är viktigt att notera att kapitalkostnaderna för fordon ska ingå i trafikeringskostnaderna. Detta för att erhålla en så god jämförbarhet som möjligt oberoende av om trafiken utförs i egen regi eller utav entreprenörer. Till gruppen trafikeringskostnader förs även kostnader för kontrollverksamhet samt eventuella fördelade trafikeringskostnader enligt taxe-, samtrafik- eller liknande avtal mellan trafikhuvudmän eller operatörer. Banavgifter bör i praktiken räknas som drift- och underhållskostnader (kortsiktig marginalkostnad), dvs. ingå i trafikeringskostnaderna.

Med *kapitalkostnader infrastruktur* avses dels finansiella kostnader, räntor och lån tagna för finansiering av infrastruktur, dels övriga kapitalkostnader, avskrivningar, värdeminskning eller motsvarande reduktion av eget kapital på grund av investeringar. Kapitalkostnader för fordon ingår ej utan förs till trafikeringskostnaderna med den motivering som tidigare redovisats.

*Övriga kostnader* avser i detta sammanhang de kostnader som härrör från eller har ett direkt samband med trafikverksamheten kostnader för allmän information, marknadsföring och reklam samt planering, administration mm. Kostnader för sidoverksamhet såsom godstrafikverksamhet samordnad med persontrafikverksamheten mm förs även hit. Uppgifternas omfattning illustreras i tabellen nedan.

Tabell 3. Kostnader – typ av trafik efter trafikeringsområde

<i>Typ av trafik</i>						
		<i>Särskild kollektivtrafik</i>				<i>Turist- och charterresor</i>
<i>Trafikeringsområde</i>	<i>Allmän kollektivtrafik</i>	<i>Skolskjuts</i>	<i>Färdtjänst</i>	<i>Sjukresor</i>	<i>Pliktresor</i>	
<i>Lokal och regional trafik</i>	Trafikeringskostnader Övriga kostnader Kapitalkostnader infrastruktur	Trafikeringskostnader	Trafikeringskostnader	Trafikeringskostnader	Trafikeringskostnader	
<i>Interregional trafik</i>	Trafikeringskostnader Övriga kostnader Kapitalkostnader infrastruktur		Trafikeringskostnader	Trafikeringskostnader	Trafikeringskostnader	
<i>Internationell trafik</i>						

## 4 Kartläggning

I detta avsnitt beskrivs de intervjuade med avseende på trafikhuvudmannaskapets organisation i länet, deras ekonomiska redovisningssystem, avtal med entreprenörer och biljettsystem.

### 4.1 Trafikhuvudmannaskapet<sup>1</sup>

Av de fyra län som vi har studerat varierar trafikhuvudmannaskapets organisation kraftigt mellan länen. I varje län finns *länstrafikansvariga* som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter, dvs **den allmänna kollektivtrafiken**, inom länet. Länstrafikansvariga består av landstinget och kommunerna i länet gemensamt. Länstrafikansvaret gäller formellt endast ansvar för linjetrafiken. Normal uppfattas det även gälla andra trafikformer som har motsvarande uppgift (flexlinjetrafik, anropsstyrd trafik, kompletteringstrafik).

Den juridiska person (regionförbund, kommunalförbund, landsting, kommun) som sköter de länstrafikansvarigas uppgifter i ett län kallas *trafikhuvudman* (THM) och det är länstrafikansvariga som utser trafikhuvudman. Landstinget och kommunerna kan komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna i länet skall vara trafikhuvudman. Om inte ett landsting eller en kommun är ensam trafikhuvudman i ett län handhas trafikhuvudmannens uppgift i ett kommunalförbund (dvs. landstinget och länets kommuner). Om länstrafikansvariga (kommuner och landsting) i ett län är överens kan ett för ändamålet bildat aktiebolag vara trafikhuvudman i stället för exempelvis ett kommunalförbund. Länstrafikansvariga ska äga samtliga aktier.

Ansvar för den **särskilda kollektivtrafiken**, dvs. färdtjänst, sjukresor, skolskjuts och pliktresor, skiljer sig åt från län till län. Vad gäller sjukresor är landstinget ansvarig. I vissa län är det kommunerna som har ansvaret för övrig särskild kollektivtrafik och i andra fall är det trafikhuvudmannen. Sedan årsskiftet 97/98 kan kommunerna överlåta ansvaret för färdtjänst på trafikhuvudmannen. Trafikhuvudmannen har även rätt att upphandla transporttjänster på kommunernas och landstingens uppdrag. I samband med länstrafikreformens genomförande har vissa kommuner behållit planerings- och beställaransvaret genom avtal med trafikhuvudmannen. I praktiken avser detta tätortstrafiken i huvudorten. Värmlands län utgör ett exempel på det. Karlstads tätortstrafik sköts av den kommunala förvaltningen Karlstadsbuss medan den övriga länstrafiken sköts av trafikhuvudmannen Värmlandstrafik AB. Båda organisationerna driver såväl allmän som särskild kollektivtrafik. I Jämtlands och Kronobergs län utgör kommunalförbundet trafikhuvudman i länet som sköter både allmän och särskild kollektivtrafik.

<sup>1</sup> Se *Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik (SFS 1997:734)*

I Stockholms län är Stockholms läns landsting (SLL) trafik huvudman. SLL har uppdragit åt de två aktiebolagen SL och WÅAB att ombesörja den allmänna kollektivtrafiken. Den särskilda kollektivtrafiken är uppdelad. Sjukresor sköts av sjukreseenheter under norra länets produktionsområde. Färdtjänstresor tas omhand av Färdtjänstnämnden som även ansvarar för linjelagda servicebussar. De 23 kommuner, varav Stockholms stad är uppdelad på 18 stadsdelsnämnder, handhar den resterande delen av den särskilda kollektivtrafiken inom olika förvaltningar, i förekommande fall av skol- och socialförvaltningen.

THM delegerar ansvaret till flera organisationer som i sin tur upphandlar trafiken. Antalet organisationer som bokför intäkter och kostnader för kollektivtrafikresor, ansvarsfördelning och typ av avtal kan med andra ord variera mellan länen. Samtliga undersökta organisationer upphandlar entreprenörer för att sköta kollektivtrafiken i länet. Det är med andra ord ett stort antal organisationer involverade. För en översikt över de intervjuade länens organisering, ansvar och typ av avtal, se tabell nedan.

Tabell 4. Ansvarsbeskrivning

Län/Länstrafik-ansvarig	Trafikhuvudman i länet (THM)	Beställare av trafik om annan än THM	Typ av avtal med entreprenör	Övrigt*
<b>Kronobergs län/</b> Kommunalförbundet (består av landstinget och länets 8 kommuner)	<u>Länstrafiken i Kronoberg (undersökt organisation)</u>  Allmän och särskild kollektivtrafik. Beställningstrafik i liten skala.		Brutto utan krav på statistik	
<b>Stockholms län/</b> Stockholms Läns Landsting	<u>Stockholms Läns Landsting</u>	<u>SL (aktiebolag) (undersökt organisation)</u> Allmän kollektivtrafik i länet med undantag av båttrafik <u>Waxholmsbolaget (aktiebolag)</u> Allmän kollektivtrafik i länets skärgård <u>Färdtjänstnämnden</u> Kompletterande kollektivtrafikresande och servicelinjer för personer med funktionsnedsättning.	Brutto med inslag av incitament	<u>Sjukreseenheten under norra länets produktionsområde</u> Sjukresor <u>Övrig särskild kollektivtrafik</u> Kommunernas ansvar <u>Trafik i Mälardalen (TIM)</u> TIM är ett trafik- och biljettsamarbete i Mälardalen mellan SJ, Läns-trafiken Sörmland, Läns-trafiken Örebro, SL, Upplands Lokaltrafik och Västmanlands Lokaltrafik.
<b>Jämtlands län/</b> Kommunalförbundet (består av landstinget och länets 8 kommuner)	<u>Jämtlandstrafik AB</u> Allmän och särskild kollektivtrafik.		Brutto på landsbygden, netto i tätort. Krav på att lämna in miljöstatistik för alla avtal.	
<b>Värmlands län/</b> Kommunalförbundet (består av landstinget och länets 16 kommuner)	<u>Värmlandstrafiken AB (undersökt organisation)</u> är ett aktiebolag med ett dotterbolag för den särskilda kollektivtrafiken. Dotterbolaget fusioneras med moderbolaget 2004. Ansvarar för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i länet utom Karlstad.	<u>Karlstadsbuss (undersökt organisation)</u> är en kommunal förvaltning under Kollektivtrafiknämnden. Karlstadsbuss har motsvarande ansvar som Värmlandstrafiken AB men begränsat till Karlstad kommun.	Brutto utan krav på statistik	

\* Ingen heltäckande undersökning har gjorts av länsövergripande samarbete. TIM utgör ett av flera exempel på samarbete över länsgränserna.

### Slutsats

Trafikhuvudmannaskapets organisation varierar, som beskrivits ovan, kraftigt mellan de olika länen. Stockholm är ett bra exempel på komplexiteten i ansvarsfördelningen för kollektivtrafiken inom ett län. Detta försvårar insamlingen av



statistik genom redovisningssystemen. Även om statistik kan samlas in från de olika organisationerna är det viktigt att veta hur *trafikhuvudmannaskapet* är organiserat i länet för att kunna bedöma den statistik som fås in.

## 4.2 Redovisningssystem

Med redovisningssystem menas här ekonomisystem (det program som används för att bokföra ekonomiska transaktioner och som sammanställer och sorterar utdata i olika typer av rapporter), kontoplan (planen för hur transaktionerna kodus med avseende på intäkts- och kostnadsslag) eventuella andra kodplaner (ytterligare dimensioner för att sortera de ekonomiska transaktionerna t ex kostnadsställe och projekt).

Nedan ges en sammanfattande beskrivning om de utvalda organisationernas redovisningssystem av vilken det framgår vad de utvalda organisationerna har för ekonomisystem, kontoplan, eventuellt övriga redovisningsdimensioner samt hur de kan påverka valet av ekonomisystem och utformningen av kontoplanen. Dessutom beskrivs kontoplanens struktur och innehåll.

### Ekonomisystem

Två av de utvalda fem organisationerna använde samma sorts ekonomisystem (Adeeko +). Detta ekonomisystem klarar av att hantera nio dimensioner. Övriga ekonomisystem klarar av tre dimensioner.

I Stockholms län rapporterar den utvalda organisationen SL in uppgifter i THM:s koncernredovisningssystem. SLs ekonomisystem klarar av flera dimensioner men där begränsas möjligheterna av att koncernredovisningssystemet endast klarar av två dimensioner (konto och motpart).

En av organisationerna saknar möjlighet att själv välja vilket ekonomisystem den ska använda eftersom den ingår i kommunens ekonomisystem.

Ingen av organisationerna har någon direkt koppling mellan biljettsystem och ekonomisystem, utan använder sidosystem för att sammanföra informationen.

Samtliga av de tillfrågade organisationerna var nöjda eller ganska nöjda med sitt nuvarande ekonomisystem. Tre av organisationerna ska byta ekonomisystem under 2004 och en troligtvis under 2005. Ingen av de tillfrågade kunde närmare beskriva hur detta kommer att påverka redovisningen, men hoppas att det ska förenkla redovisningen.

### Kontoplan

Kontoplanen har en central betydelse för vilka intäkter och kostnader som går att särredovisa. Den ger också vägledning av hur olika intäkts- och kostnads-typer definieras genom hur kontona namnges och grupperas.

En av de intervjuade organisationerna bestämmer inte själv över kontoplanen och dess struktur, men har möjligheten att "beställa" nya konton i kommunens kontoplan. I Stockholms län begränsas flexibiliteten av att THM:s samlade redovisning har ett koncernredovisningssystem där utrymmet för olika förvaltningars och bolags egna kontona är begränsat och måste slås ihop vid inrapporteringen (koncernredovisningen är främst inriktad på sjuk- och hälsovård).

De flesta organisationer i Sverige använder någon typ av baskontoplan som struktur för sin kontoplan. För att underlätta summeringar och definitioner av konton bygger baskontoplanen på "decimalklassificering", med 4 siffror där sifferpositionen anger olika redovisningsnivåer enligt exemplet nedan.

Kontoklass	3	Intäkt
Kontogrupp	30	Trafikantintäkter
Gruppkonto	3010	Färdbevis
Konto	3011	Månadskort

Fyra av de fem utvalda organisationerna använder någon typ av baskontoplan. Trots detta skiljer sig utformningen av kontoplanerna åt ganska mycket. En organisation har en egen kontoplan, som inte använder decimalklassificering enligt ovan. Den organisation som ingår i kommunens kontoplan har endast möjlighet att ha ett begränsat antal "egna" konton, vilket gör att det inte är möjligt med en egen anpassad struktur. Detsamma gäller Stockholms läns landstings koncernredovisningssystem, dvs SL har begränsade möjligheter att skapa egna konton.

Ingen av de utvalda organisationerna har en struktur i kontoplanen som direkt motsvarar den statistik som SIKÄ efterfrågar i förslaget till statistiksystem, dvs. indelningen på kontogruppernivå (2 positioner) som grupperar Trafikantintäkter, Bidrag och tillskott, Övriga affärsintäkter (trafikverksamheten), Trafikeringskostnader, Kapitalkostnader infrastruktur samt Övriga kostnader (trafikverksamheten). Detta omöjliggör inte i sig att ta fram efterfrågad statistik, då det oftast går att summera konton från olika grupper. Hanteringen försvåras dock kraftigt och risken för felaktigheter likaså, när summeringen hämtas från konton i olika grupper. Den största risken är avgränsningen mellan trafikverksamheten och eventuella sidoverksamheter när det gäller övriga intäkter och, framförallt, övriga kostnader.

De undersökta organisationernas begrepp av intäkter och kostnader skiljer sig sinsemellan, men även från förslaget begrepp. Exempelvis kallas Trafikantintäkter (enligt SIKÄs förslag) för "Allmänna linjetrafikintäkter", Biljettintäkter kollektivtrafik" i en organisation och i Stockholms läns landstings koncernredovisning ingår det som en del av "Övriga avgifter" i kontoplanen. Ett annat exempel är att det finns särskilda konton för Interregional trafik som är benämnda "Gränstrafik" m.fl. Ett annat exempel är att definitionen av interregional trafik skiljer sig från SIKÄs förslag (trafik mellan länen) för Jämtlands län, där

även trafik mellan regionerna inom länet räknas som interregional trafik. I Stockholms län särredovisar inte SL den del av pendeltågstrafiken som går utanför länet (Bålsta och Gnesta). En organisation redovisar inte statistiken per trafikeringsområde.

### Ytterligare dimensioner i redovisningen

Alla undersökta organisationer utom en använder fler dimensioner än konto i redovisningen. Dimensionerna används för att särredovisa kostnadsställe (eller motsvarande), motpart (oftast entreprenör) och/eller särskilda projekt. I vissa fall är t ex kombinationen kostnadsställe och konto nödvändig för att kunna ta fram efterfrågad statistik

#### *Slutsats*

En av fem organisationer har inte möjlighet att själva välja system eller kontoplan. Ingen organisation har en struktur som gör det möjligt att hämta all den efterfrågade statistiken från konton. Begrepp och definitioner skiljer sig åt mellan organisationerna och omöjliggör i praktiken en jämförelse. En positiv faktor är dock att systemen är möjliga att bygga ut. Hos fyra organisationer finns planer att, inom en snar framtid, köpa in nya system eller uppgradera nuvarande.

## 4.3 Avtalsformer med entreprenörerna

Ingen av de undersökta organisationerna bedriver kollektivtrafik i egen regi. I samtliga studerade län upphandlas alltså kollektivtrafiken. Antalet entreprenörer som avtal har tecknats med, varierar från fem upp till omkring hundra per län. Av de undersökta organisationerna har tre rena bruttoavtal med sina trafikentreprenörer. Med bruttoavtal menas att trafikbeställarens kostnad för kollektivtrafiken är lika stor oavsett hur mycket trafik som körs.

Trafikhuvudmannen eller organisationen som ansvarar för kollektivtrafiken i länet kan i avtalen med utföraren ställa som krav att entreprenören ska lämna in statistik. Tre av de fem organisationer som har intervjuats har avtalat med entreprenören om krav på statistikinlämning. Länstrafiken i Jämtland har nettoavtal för tätortstrafiken, dvs. entreprenörens kostnader och intäkter styrs av trafikmängden. De ställer som krav i avtalen att entreprenören ska lämna in miljöstatistik och intäktsredovisning. SL har bruttoavtal med inslag av incitament, som exempelvis nöjd-kund-incitament. Incitamentdelen särredovisas i ekonomisystemet. Trafikoperatörerna ska även lämna in avvikelsestatistik till SL, dvs. om någon tur har ställts in eller om en extratur sätts in. Varken Jämtlandstrafikens nettoavtal eller SL:s bruttoavtal med incitamentinslag påverkar möjligheterna att ta fram statistik enligt SIKAs förslag till statistikindelning.

### *Slutsats*

Det finns flera typer av avtal. Krav på statistik förekommer, men i inget fall berör det entreprenörernas kostnader. En del entreprenörer har krav på sig att lämna in miljöstatistik och/eller intäktsredovisning, en del har bruttoavtal med inslag av incitament. Ingen av de intervjuade organisationerna har fullt ut utnyttjat avtalsmöjligheten att hämta in statistik. Avtalen borde kunna utnyttjas bättre genom att man i avtalen skriver in krav på inlämning av statistik.

## 4.4 Biljettsystem

Jämtlands län har ett nytt system med kontaktlösa kort, med ett statistiksystem som även används i vissa delar av Norge m fl nordiska länder där resandestatistik läggs in i en gemensam databas. SL har periodmagnetkort som vid resor med spårbunden trafik dras i biljettspärar. De hämtar sin resandestatistik, när det gäller bussar, lokal- och pendeltåg, genom att använda ett trafiksystem som bygger på fotoceller vid dörrarna. De tre resterande har ett biljettsystem med chipkort och kortläsare och tar ut resandestatistik genom biljettsystemen. Statistiken är främst inriktad på linjer och/eller trafikeringsområden.

Ingen av de utvalda organisationerna har någon direkt koppling mellan ekonomi- och biljettsystem. I de fall som information från biljettsystemen används görs beräkningarna vid sidan av ekonomisystemet för att sedan bokföras i samband med bokslut. En av organisationerna använder resandestatistiken för att kunna beräkna sin del av färdbevisintäkter, en annan för att dela upp bidrag mellan kommuner och landsting. Ett annat exempel är att statistiken används för att beräkna periodisering av indexerade kostnader i bokslut.

Stockholms län och Värmlands län (inklusive Karlstadsbuss) planerar att byta till system med kontaktlösa kort inom de närmaste två åren. Det finns tre till fyra olika system att välja mellan vid upphandling. Huvudsyftet med att införa nya biljettsystem är att modernisera samt att få bättre resandestatistik och bättre underlag för att beräkna lönsamhetsutveckling per linje och trafikeringsområde.

### *Slutsats*

Idag används statistiken från biljettsystemen främst för resandestatistik och det finns inte någon direkt integration med ekonomisystemen. Biljettsystemet påverkar alltså inte möjligheterna att samla in de ekonomiska uppgifterna. Där- emot kan det i vissa fall innebära att statistiken om kollektivtrafikens intäkter underlättas då statistik om biljettintäkter kan fås från de flesta moderna biljettsystem.

De tre organisationer som planerar att byta biljettsystem har idag inga planer på att systemen ska integreras eller att det märkbart ska påverka ekonomisystemet. Det troliga är att systemen kommer att användas som två separata system och uppgifterna om färdbevisintäkter läggs in i ekonomisystemet separat.

## 4.5 Övrigt

Övervägande delen av de vi har intervjuat har en positiv inställning till att kunna ta fram relevant och jämförbar statistik från ekonomisystemet. SL ansåg att det var svårt att hitta några bra jämförelsemått då förhållandena i Stockholm skiljer sig från övriga län.

## 5 Analys

Följande analys har gjorts utifrån kartläggningen av utvalda organisationernas redovisningssystem. Först och främst kan det konstateras att det inte går att hämta relevant och kvalitetssäkrad information från dagens ekonomisystem. Vi har kommit fram till att det framförallt är tre faktorer som utgör hinder för att ta fram den efterfrågade statistiken med hjälp av redovisningssystemen: åtkomst till redovisningssystemen, skillnader i begrepp och definitioner samt redovisningssystemens uppbyggnad.

En övergripande faktor, som är betydande för möjligheten att ta fram bra statistik via ekonomisystemen är trafikhuvudmännens egna behov av statistiken.

Vid analysen av vilka kostnads- och intäktsposter som är möjliga att hämta statistik ur ekonomisystemen, har vi resonerat kring nämnda faktorer. Dessa faktorer diskuteras mer utförligt nedan. I bilaga 1 – Kartläggning av intäkter och kostnader – finns en sammanställning över vilka intäkts- och kostnadsposter som vi bedömer är möjliga att erhålla från gällande redovisningssystem och utifrån den kartläggning som har genomförts. Bedömningen följs i några fall av en kommentar.

### 5.1 Hinder 1 – Åtkomst

Det avgörande villkoret för en statistikinsamling via ekonomisystemen är att de efterfrågade uppgifterna finns åtkomliga. Med åtkomlig menar vi möjligheten att ur de intervjuade organisationernas ekonomiska redovisningssystem hämta statistik. Vi kan konstatera att det förekommer två typer av hinder som försvårar möjligheterna att få ut statistik från trafikhuvudmännens ekonomiska redovisningssystem:

- Trafikkostnader och- intäkter finns inte samlade i en för länet gemensam huvudbok (dvs. kostnaderna och intäkterna återfinns i flera olika organisationers ekonomisystem), vilket medför att data behöver samlas in från fler än en organisations redovisningssystem per län.
- Även om trafikhuvudmannen endast består av en organisation, utförs trafikproduktionen normalt av ett flertal privata entreprenörer. I dessa fall är det mycket tveksamt om det går att hämta detaljinformation om kostnader och eventuella sidointäkter eftersom man inte kan ålägga privata företag att lämna ut känsliga uppgifter som exempelvis trafikens kostnader fördelade enligt SIKAs förslag.

Det första hindret kan kanske övervinnas om trafikhuvudmannen åläggs att samla in gemensam statistik eller om SIKÄ väljer att adressera sig till de organisationer som i praktiken beställer trafiken. Däremot är det andra hindret svåröverkomligt, vilket får till följd att möjligheterna att redovisa kostnader

fördelade på olika kostnadsposter kraftigt reduceras. För intäktsposterna uppstår inte samma problem under förutsättning att trafikhuvudmännen är villiga att antingen skriva nettoavtal alternativt skriva in krav på intäktsredovisning i avtalen. Vi bedömer det som svårare att skriva in krav på kostnadsredovisning i avtal eftersom det kan betraktas som uppgifter som företagen ej anser sig behöva lämnat ut på grund av konkurrensskäl.

## 5.2 Hinder 2 – Begrepp och definitioner

Även här kan man dela in hindren i två huvudgrupper:

- en och samma sak kallas för olika saker
- innehållet i begreppen skiljer sig åt.

Ett exempel på begreppsförvirringen är SIKAs benämning interregional trafik, vilket enligt SIKA avser trafik över länsgräns. En organisation benämner trafik inom länet för interregional trafik eftersom länet är så pass stort och trafiken sker mellan olika regioner. Olika organisationers benämning på interregional trafik varierar från gränstrafik, glesbygdstrafik till länsöverskridande trafik i de olika kontoplanerna.

För att få till stånd en jämförbar statistik är det nödvändigt att begreppen och definitionerna är desamma eller åtminstone att problemen medvetandegörs så att en harmonisering är möjlig. Vi anser att det går att komma tillrätta med problemen genom information och dialog med trafikhuvudmännen/trafikutförarna.

## 5.3 Hinder 3 – Redovisningssystem

Ekonomisystemet och framför allt kodningen av transaktioner, har stor betydelse för vilken information som är möjlig att hämta från den ekonomiska redovisningen. Följande typer av svårigheter för att insamla efterfrågad statistik förekommer hos de fem intervjuade organisationerna:

- Ingen av de studerade kodplanerna är uppbyggda så att de kan leverera den statistik som SIKA efterfrågar vare sig för intäkter eller kostnader.
- I Stockholms län måste statistiken inhämtas på koncernredovisningsnivå. I koncernredovisningssystemet rapporteras intäkter och kostnader på en övergripande nivå. I Stockholms län är den främst avsedd för sjuk- och hälsovård och medger endast få konton till trafiken eftersom det är trångt om utrymme i kontoplanen. När organisationen är en del av en större organisation, (t ex Karlstadsbuss som är en del av Karlstad kommun) uppstår liknande problem. Man kan endast delvis påverka kodplaner och det är trögt att lägga upp nya konton.
- Otillräcklig flexibilitet i nuvarande ekonomisystem (inte tillräckligt med kodmöjligheter i flera dimensioner).

Den samlade bilden är alltså att det är svårt att få en bra jämförelse mellan redovisningen i de olika organisationerna. Det som är gemensamt för samtliga av de utvalda organisationernas redovisningssystem är att systemen är upplagda för att tillgodose de krav som gällande lagstiftning, ägaren och styrelsen eller motsvarande, ställer på redovisningen. Budgetuppföljning per kostnadsställe och projekt (eller motsvarande) är ett gemensamt mål för redovisningen hos de utvalda organisationerna. En annan gemensam nämnare är att kostnaderna särredovisas per entreprenör och avtal.

Förutom de svårigheter som finns idag när det gäller att samla in jämförbara intäkter och kostnader har de utvalda organisationerna inga problem att dela upp redovisningen av intäkter i samhällsfinansiering/övrig finansiering. Det går även att särskilja *finansieringen* från kommun, landsting och stat.

När det gäller att ta fram statistik som indelas efter *typ av kollektivtrafik* (allmän och särskild kollektivtrafik) är en uppdelning i de flesta fall möjlig. I Stockholms län tillkommer problemet med att upphandlingen för den särskilda kollektivtrafiken till stor del sker hos olika förvaltningar inom kommunerna i länet. Kommunerna, stadsdelsvis för Stockholm, upphandlar skolskjuts och andra samhällsbetalda persontransporter (exempelvis skjuts till dagverksamhet av äldre).

Hos en av de utvalda organisationerna finns det en risk för sammanblandning av godstrafik som en spin-off-effekt från persontrafiken (som ska ingå i statistiksystemet) och ren godstrafik (som inte ska ingå i statistiksystemet).

För *färdmedelsslag* (tåg, bil, buss, flyg, fartyg, spårvagn, tunnelbanetåg) på kostnadssidan går det bra att ta fram statistik för de undersökta organisationerna. Det är dock problem med att göra en uppdelning mellan bil och buss hos en del av de intervjuade organisationerna. För intäktssidan finns det problem för vissa organisationer.

Vad gäller framtagning av ekonomisk statistik per *trafikeringsområde* (lokal och regional trafik, interregional trafik samt internationell trafik) råder det definitions- och begreppsproblem bland ett par av de intervjuade.

På kostnadssidan saknas möjlighet att hämta poster ur ekonomisystemet hos entreprenörerna även om åtkomst skulle garanteras. Kostnadsfördelningen på olika kostnadsslag låter sig kanske göras, men däremot saknas regler för hur vinst eller alternativt en förlust för bolaget ska redovisas. Likaså kan det finnas svårigheter att dela upp vissa kostnader på person- respektive godstransporter.

## 5.4 Hinder 4 – Trafikhuvudmännens behov av statistik

En garanti för kvalitet på statistik hämtade ur administrativa system är registerhållarens eget behov av den statistik som produceras. Utan detta egna behov finns det stor risk för bristande överensstämmelse/kvalitet till efterfrågad statistik. Våra intervjuer har givit klara besked när det gäller intresset för den av



SIKA efterfrågade statistiken. Ingen av de undersökta organisationerna sade sig vara i behov av denna typ av statistik. För trafikhuvudmannens räkning blir statistik som krävs i den löpande verksamheten överordnade annan statistik. Behovet av statistik hos den egna organisationen är mer inriktat mot att ta ut data ur redovisningssystemet som resandestatistik och statistik uppdelad på trafikslag och trafikeringsområde, dvs. resor per linje. I den ekonomiska redovisningen är man främst intresserad av verksamhetsområde och budgetområde.

För att kunna få till stånd en bra statistik är det viktigt att hitta ett gemensamt intresse för att ta fram statistiken, exempelvis för att jämföra kostnaderna för kollektivtrafiken i länet med andra län. De representanter för organisationerna som vi har intervjuat är ekonomiansvariga som i första hand ser behovet av statistik angående den egna verksamheten. Det är troligt att en annan bild skulle framtona om vi istället hade intervjuat politikerna eller VD:n.

Om organisationen inte ser någon nytta med statistiken eller om inte de egna politikerna ställer liknande krav på statistik som SIKA, är det stor risk att kvaliteten inte blir tillräckligt god. För att uppnå ett bra resultat är det därför viktigt att se om trafikhuvudmannen och SIKA kan komma överens om vad som är viktigast att ta fram. Om det råder stora svårigheter att väcka ett gemensamt intresse hos organisationerna för jämförbar statistik är ett annat alternativ att lagstadga om uppgiftslämnarskyldighet. Detta ger dock ingen garanti för att statistikens kvalitet är god utan enbart för att statistik levereras.

## 5.5 Slutsatser

I uppdraget har vi undersökt fem olika organisationer. Studien visar att det i dag inte går att ta fram tillförlitlig och jämförbar sårredovisning av kollektivtrafikens intäkter och kostnader, genom att direkt överföra saldon från trafikhuvudmannens ekonomisystem, i den detaljeringsgrad på statistiken som SIKA efterfrågar. Svårigheterna ligger i att:

- Den ekonomiska redovisningen är uppdelad på flera organisationer hos huvudmannen
- Det finns inte åtkomst till önskad specificering av kostnaderna och eventuella sidointäkter (t ex gods i samband med persontrafik) hos entreprenörerna
- Organisationerna använder olika begrepp och definitioner av de efterfrågade variablerna
- Ekonomisystemet och, framförallt, kontoplanen är inte anpassade till att ta fram efterfrågad statistik

De fem intervjuade organisationerna skiljer sig alla åt, men det finns två gemensamma drag som gäller för alla och som förhindrar statistikinsamling på den detaljeringsnivå som SIKA efterfrågar. De två gemensamma faktorerna är att samtliga organisationer engagerar utförare inom det privata näringslivet och att organisationerna idag inte har krav på sig att leverera den typ av statistik som

SIKA efterfrågar. Vi bedömer att det kan vara svårt att ändra på dessa förhållanden av skäl som vi redogör för nedan.

THM tar i dag inte fram den typ av statistik som SIKA efterfrågar. I stället är de intresserade av andra statistikuppgifter som de behöver i den löpande verksamheten. För att uppnå kvaliteten på statistik insamlad genom redovisningssystemen måste THM inse betydelsen av den föreslagna statistiken och anpassa sig till denna i ekonomisystemen. Inregia bedömer det vara möjligt att påverka THM beträffande betydelsen av viss, men inte all, statistik. Beträffande anpassning av systemen kan problem uppstå för några av THM.

THMs efterfrågan på utförare av allmän och särskild kollektivtrafik kommer enligt vår uppfattning att fortsatt omfatta privata näringsidkare, inte minst inom taxirörelsen. Bland de undersökta organisationerna varierade antalet enskilda utförare från ett enstaka antal entreprenörer till ett hundratal per organisation. Bland den allmänna kollektivtrafiken, är antalet entreprenörer per organisation betydligt färre (2-5 stycken).

Förhållandena leder till två frågor. Den ena har att göra med svårigheterna att få många uppgiftslämnare att harmonisera ekonomisystem, begrepp och definitioner. Vi ska då komma ihåg att en del av dessa företag är mycket små med begränsade resurser avseende bokföring mm. I samband med andra undersökningar har vi kunnat konstatera att det är oerhört krångligt att få fakturor som kan spåras till vissa typer av resanden just på grund av de bristande resurserna när det gäller ekonomisystem som finns bland dessa företag.

Den andra svårlösta delen avser vilken skyldighet som utförare har att lämna uppgifter om kostnader fördelade på olika poster. I samband med upphandling av trafik tjänster kan beställaren naturligtvis kräva att utföraren ska lämna viss typ av statistik. Sådant gäller bland annat antal resor och antalet behandlade patienter inom upphandlad sjukvård. Dock är mycket av denna statistik, i alla fall i Stockholms län, hämtad från ersättningssystemet, dvs. det finns en direkt koppling mellan uppgiftslämnarens ersättning och statistiken. Såvitt oss är bekant finns inte några krav på kostnadsuppgifter och det är också tveksamt om det är möjligt att kräva detta. Dessutom ställer det oerhörda krav på uppbyggnaden av redovisningssystemen så att SIKA kan garanteras att jämförbara uppgifter lämnas.

Beträffande statistik över särskild kollektivtrafik är situationen ännu mer komplex. Här finns ofta inte ett samlat huvudmannaskap över länet, utan i stället är det kommunerna som beställer dessa tjänster. Stockholms län kan nämnas för att illustrera komplexiteten. I Stockholms län beställs skolskjuts av skolförvaltningarna ute i kommunerna. I Stockholms kommun upphandlas detta för var och en av stadsdelarna separat. För övriga samhällsbetalda persontransporter såsom skjuts till dagverksamhet av äldre, upphandlas transporter inom socialförvaltningarna. Det leder till ett stort antal uppgiftslämnare.

Frågan gäller också vilken nivå statistiken över kostnader ska avse. Ovanstående resonemang bygger på att SIKA vill ha en noggrann redovisning på olika kostnadsposter, något som bara utföraren kan leverera. Begränsas kravet på uppgifter till de intäkter och kostnader som THM har, kan den ersättning som THM ger utföraren betraktas som den kostnad för utförd tjänst som SIKA efterfrågar. Problemet som uppstår är att ersättningen inte är uppdelad på olika kostnadsslag. Att begära att utföraren ska fördela intäkten enligt de olika poster som specificeras i SIKAs rapport låter sig naturligtvis göras, men kvaliteten på dessa uppgifter kan säkert ifrågasättas och kommer med största sannolikhet inte att hämtas från redovisningssystemet hos utföraren. Dennes redovisningssystem kan i bästa fall antas vara förenligt med de särredovisningar som SIKA behöver, men posterna kommer inte att innefatta den vinst/förlust som företaget har utan denna ska i så fall fördelas ut på de olika kostnadsposterna enligt något system. Svårigheter kommer även att uppstå i de fall utövaren utför andra tjänster med samma fordon.

#### *Möjlig statistikinsamling*

Genom att vidta ett antal åtgärder skulle en vis statistik vara möjlig att ta fram ur ekonomisystemen. Den statistik som skulle kunna tas fram, relativt enkelt och tillförlitligt, från de utvalda organisationernas ekonomisystem är *trafikant-intäkter* från den *allmänna* kollektivtrafiken samt bidrag. I dag är det möjligt att hämta statistik om trafikantintäkter, bidrag från landsting, kommuner, stat respektive övriga och sidointäkter ur ekonomisystemen. Om begrepp och definitioner dessutom går igenom noggrant kan flertalet av de efterfrågade uppgifterna om intäkter erhållas. En svårighet som bör noteras är hur utföraren skiljer mellan eventuella sidoinkomster (som exempelvis hyresintäkter) och sidokostnader som uppstår som en spin-off-effekt av den upphandlade tjänsten.

Vårt intryck är att det kan bli mycket svårt att erhålla uppgifter för den efterfrågade statistiken om den allmänna kollektivtrafiken när det gäller *kostnads-sidan*. Statistik om kostnader går att ta fram för entreprenörskostnader (för trafik brutto), egna trafikeringskostnader (inklusive kapitalkostnad för fordon), egna administrativa kostnader, kostnader för sidointäkter samt kapitalkostnad för trafik (exklusive fordon).

Ovanstående intäkts- och kostnadsposter kan dessutom fördelas på typ av kollektivtrafik (allmän/särskild) färdmedelsslag (med bil och buss sammanlagt) och lokal/regional trafik respektive interregional trafik.

## 6 Rekommendationer och diskussionspunkter

Mot bakgrund av de erfarenheter vi erhållit i detta uppdrag vill vi rekommendera SIKA till följande åtgärder och statistikinhåll om statistiken ska grundas på trafikhuvudmännens ekonomisystem. Såvitt vi förstår är detta förslag ganska likt den övergripande statistik som SIKA efterfrågar.

För att kunna erhålla statistik är det nödvändigt att:

- Klarlägga begrepp och definitioner samt att förankra dessa
- Kartlägga hur länen har organiserat ansvaret så att rätt uppgiftslämnare kan adresseras. Det är viktigt att rampopulationen är tydligt definierad.
- Finna för THM och SIKA gemensam syn på högt prioriterad statistik som möjliggör en förändring av kontoplaner hos THM och av THM utsedda beställare

De kostnader och intäkter som ska särredovisas för inrapportering måste vara tydligt definierade. Likaså måste en inventering göras av hur länet organiserar ansvaret för att undvika att viss trafik undantas eller dubbelrapporteras. Kontoplaner (och eventuellt andra kodplaner) måste anpassas efter definitionerna för att redovisningssystemen ska vara till effektiv hjälp. Av de fem undersökta organisationerna är detta möjligt i åtminstone fyra fall men tveksamt i ett.

Problemet med åtkomsten till detaljerad kostnadsinformation och information om eventuella sidointäkter hos trafikentreprenörerna är svårlöst. Beträffande definition av kostnader vill vi rekommendera SIKA till att definiera kostnader som den bruttoersättning som trafikhuvudman erlägger för utförda tjänster avseende allmän kollektivtrafik med tillägg för eventuell egna kostnader för information, avskrivning på fordonspark mm, allt relaterat till persontransporter.

För att, på ett bra sätt, genomföra statistikinsamlingen och de förändringar av kontoplaner, definitioner av konton och dess innehåll, som det innebär, krävs uttalade behov att ta fram statistiken hos trafikhuvudmännen inklusive de organisationer som ansvaret vidaredelegerats till. Några slutsatser om intresset för det senare går inte att dra i detta uppdrag. I tabellerna nedan presenteras förslag på hur en statistikenkät kan utformas för den allmänna kollektivtrafiken.

<i>Allmän kollektivtrafik</i>	Lokal och Regionaltrafik	Interregional trafik	<i>Internationell trafik</i>
<i>Intäkter</i>			
Trafikantintäkter (1)			
<u>Bidrag, tillskott etc. (3):</u>			
Landsting			
Kommuner			
Staten			
Övriga bidrag trafik			
Sidointäkter från trafikverksamheten			
<i>Summa trafikintäkter</i>			
<i>Kostnader</i>			
Entreprenörskostnader trafik (brutto)			
Egna administrativa kostnader (inkl kapitalkostnad fordon)			
Egna administrativa kostnader			
Kostnader för sidointäkter			
Kapitalkostnad trafik exklusive fordon			
<i>Summa trafik kostnader (2)</i>			
<i>Övriga verksamheter</i>			
<i>Intäkter</i>			
<i>Kostnader</i>			
<i>Kapitalkostnader</i>			
<i>Intäkter/ kostnader</i>			

<i>Färdmedelsslag</i>	(1) Trafikant- och övriga intäkter *	(2) Trafik- kostnader	((3)=(2)-(1)) Skatte- finansiering
Buss/bil			
Tunnelbana			
Spårväg			
Tåg			
Fartyg			
Ej fördelat			
<i>Summa</i>			

\*Exklusive bidrag från landting, kommun eller staten

Vissa brister i kvalitet kan förutspås finnas kvar trots dessa åtgärder. Det gäller exempelvis uppdelningen på lokal/regional respektive interregional trafik där små felaktigheter kan förekomma.

Via THM eller via de organisationer som THM utsett för att sköta den allmänna kollektivtrafiken kan uppgifter om den allmänna kollektivtrafiken insamlas.

För den särskilda kollektivtrafiken vill vi inte i detta skede rekommendera en statistikinsamling från ekonomisystemen. I samtliga fyra län sköts delar av den särskilda kollektivtrafiken av kommunen. Statistik som ska avse särskild kollektivtrafik, kräver egentligen en egen undersökning. Här kan många varianter av ansvarsfördelning förekomma. Det kommer att bli nödvändigt att rikta statistikenkäten till ekonomiavdelningar till såväl landsting som kommuner.

Slutsatserna och rekommendationerna baseras på intervjuer med fem organisationer och studier av deras ekonomiska redovisningssystem. Vi vill dock påpeka att intervjuerna i första hand har koncentrerats på nuvarande redovisningssystem, eventuella möjligheter att förändra nuvarande redovisningssystem och de statistikuttag som efterfrågas lokalt. Vi kan konstatera att trafikhuvudmannskapets organisation, redovisningssystemen och möjligheterna att hämta in statistik skiljer sig kraftigt mellan enbart dessa fem. För att få en bättre bild över möjligheterna till statistikinsamling enligt SIKAs förslag till statistiksystem vore det intressant att undersöka organisationernas intresse och möjligheter till att i framtiden ta fram efterfrågad statistik. Vid intervjuer om organisationernas intresse för statistikinsamling är det av betydelse vem i organisationen som en diskussion sker med, då ekonomiansvarig och exempelvis VD har olika syn på frågan.

## 6.1 Diskussionspunkter

Trots SIKAs noggranna genomgång av statistikbehovet, har vi noterat några punkter som vara värda att diskutera i ett större sammanhang.

- För vilken nivå behövs kostnadsstatistiken? Ska statistiken avse THMs intäkter och kostnader eller är det viktigt att kartlägga utförarnas samtliga kostnader och intäkter? Vårt förslag innebär att endast totalkostnaden beräknad som THMs ersättning till utförare inkl avskrivningar för egna kostnader ska ingå. Räcker detta?
- Ska hyresintäkter ingå i övriga affärsintäkter om hyresintäkterna avser lokaler som ligger i anslutning till trafikverksamheten?
- Behövs statistik för att svara på frågan om hur mycket färdtjänstresenärer använder den allmänna kollektivtrafiken? Vilken? Är det intressant att se övergången från särskild färdtjänst till allmän?
- Går det att öka THM:s behov av den typ av statistik som SIKa efterfrågar? Vid länsjämförelse av trafik kostnader hur ska hänsyn tas när det gäller länens skilda förutsättningar beträffande bebyggelsespridning och folkmängd?
- Nuvarande definition av tex trafikeringskostnader är främst avpassad efter att huvudmannen själv utför trafikproduktionen. Behövs definitionerna av kostnader och intäkter se över och ändras?

- Hur påverkas åtkomsten av ekonomisk statistik från trafikhuvudmännen utav att samarbete över länsgränserna blir allt vanligare t ex TIM, Tågplus.
- Hur ska gränsen mellan allmän kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik med linjelagd trafik dras så att jämförbar statistik kan produceras? (SL har nyligen överlåtit ansvaret för dessa linjer till Färdtjänstnämnden i Stockholms Läns Landsting.) trafikutförare/beställare av kollektivtrafik i regionen.

## Bilaga 1 – Kartläggning av intäkter och kostnader

### Intäkter

	Möjligt att ta fram	Hinder pga:			Kommentar
		Def.	Åtkomst	Redovisningssys.	
<b>Trafikantintäkter</b>					
Färdbevisintäkter	X				En org. Måste använda sidostym för att ta fram. Övr.. har egna konton
Intäkter från taxe-, samtrafik eller liknande avtal	(X)	X			Org. är osäkra om det finns i verksamheten, men det förekommer i kontoplaner.
Kontrollavgifter	X				Liten post
<b>Ersättning från samhällsorgan för specifika grupper resande (skol-, färdtjänst- sjuk- och pliktresor)</b>					
Egenavgifter (färdtjänst- och sjukresor)			X	X	Nettoredovisas hos en org. (mellanskillnaden betalas av org.) Otydlighet i kodplan hos en annan org.
<b>Bidrag och tillskott</b>	X				Org. har svårt att veta skillnaderna mellan bidragsformerna (definieras inte så i kontoplanerna) men det går att skilja mellan bidrag som avser trafik och övriga bidrag. Det går även att dela upp trafikbidragen på landsting, kommun, stat samt övrigt
Köp av olönsam trafik		X			
Riktade bidrag mm		X			
Allmänna bidrag		X			
Underskottstäckning		X			
<b>Övriga affärsintäkter</b>					
Reklamintäkter (på och i fordon och terminaler)	X				
Sidoverksamheter (som är samordnad med persontrafikverksamheten, tex. gods)		X	X	X	De sidointäkter som entreprenörerna har kommer inte med. Kontoplaner inte alltid avpassade efter indelning i trafiknära sidointäkter och övriga sidointäkter.
Försäljningsintäkter (tidtabeller etc.)	(X)	X?			Kan ingå i trafikantintäkter, liten post
Finansiella intäkter		X	X		Risk för avgränsningsproblem mot sidointäkter. Liten post



## Kostnader

		Problem pga:			
	Möjligt att ta fram	Def.	Åtkomst	Redovisningssys.	Kommentar
<b>Trafikeringskostnader</b>	(X)				Går att ta fram i "klump" som kostnader för entreprenörer. Entreprenörens vinstandel ingår dock. Svårt att dela upp kostnaderna på delposter.
Vagnkm/-timme beroende kostnader			X		Kostnaden finns för den egna org., ej för underleverantören.
Leasing alternativt kapitalkostnader för fordon			X		Samma som ovan.
Drift- och underhållskostnader fasta anläggningar (för den direkta trafikverksamheten)			X		Samma som ovan.
Banavgifter			X		Samma som ovan.
Biljetthantering			X		Samma som ovan.
Trafikantinformation inkl. tidtabellstryck			X		Samma som ovan.
Övriga direkta drifts- eller produktionskostnader			X		Samma som ovan.
<b>Kapitalkostnader infrastruktur exkl. fordon.</b>	(X)	X			Org. är osäkra på vad som ingår i infrastruktur. Då entreprenören äger fordonen är kapitalkostnaderna för dessa exkl. här. Däremot kan andra kapitalkostnader ingå (lokalar, adm. Kostnader m.m.)
Räntor		X		X	
Övriga lånekostnader		X		X	
Avskrivningar		X		X	
Övriga värdeminskningar		X		X	
<b>Övriga kostnader</b>					
Administrativa kostnader		X		X	Svårt att avgränsa trafiknära kostnader.
Marknadsförings- och reklamkostnader	X				
Kostnader för allmän information	X				
Sidoverksamheter där intäkterna redovisas som övriga (affärs-) intäkter		X	X		Svårt att avgränsa trafiknära kostnader.

## Bilaga 2 – Intervjuguide

### Allmänna frågor om ert redovisningssystem

1. Vilket ekonomisystem använder ni?

.....

2. Vilken kontoplan använder ni?

Baskontoplan

Annan kontoplan, ange vilken:

.....

3. Om ni använder en annan kontoplan än baskontoplanen – är den uppbyggd enligt liknande princip? Beskriv gärna.

Med liknande princip menas att den bygger på "decimalklassificering" med 4 siffror där sifferpositionen anger olika redovisningsnivåer enligt exemplet nedan.

Kontoklass	3	Intäkt
Kontogrupp	30	Trafikantintäkter
Gruppkonto	3010	Färdbevis
Konto	3011	Månadskort

.....  
.....

4. Använder ni fler dimensioner än konto i redovisningen av trafikintäkter/kostnader? Vilka?

.....  
.....

5. Hur många dimensioner kan ert nuvarande ekonomisystem hantera?

.....

6. Använder ni automatiska fördelningsnycklar?

.....  
.....

7. Använder ni er av schablonberäkningar utanför ekonomisystemet?

.....  
.....

## Poster i den ekonomiska redovisningen

8. Besvara frågorna i tabellerna nedan genom att kryssa för ett alternativ.

Trafikintäkter	Särredovisas i ekonomisystemet				Särredovisas inte eller bristfälligt		
	Särskilt konto eller summa av konton	Annan kodning (en eller flera dimensioner än konto)	Autofördelningsnycklar	Manuella fördelningar enligt schablonberäkningar	Brister i ekonomisystemet	Brister i konto- och andra kodplaner	Annat skäl, ange vilket
<b>Trafikantintäkter</b> <i>Direkta intäkter för allmän och särskild kollektivtrafik från försäljning, avgifter, avtal och ersättningar, enligt nedan specificerade poster.</i>							
Färdbevisintäkter							
Intäkter från taxe-, samtrafik eller liknande avtal							
Kontrollavgifter							
Ersättning från samhällsorgan för specifika gruppers resande (skol-, färdtjänst- sjuk- och pliktresor)							
Egenavgifter (färdtjänst- och sjukresor)							
<b>Beställningstrafikintäkter</b>							
<b>Bidrag och tillskott</b> <i>Samhällsfinansierade intäkter i form av tillköp av trafik utöver avtalat utbud, riktade eller allmänna bidrag samt tillskott avsedda att täck driftunderskott i länstrafiken, enligt poster nedan.</i>							
Köp av olönsam trafik							
Riktade bidrag mm							
Allmänna bidrag							
Underskottstäckning							
<b>Övriga affärsintäkter</b> <i>Övriga affärsintäkter som härrör sig från eller har direkt samband med trafikverksamheten, såsom poster nedan.</i>							
Reklamintäkter (på och i fordon och terminaler)							
Sidoverksamheter (som är samordnad med persontrafikverksamheten, tex. gods)							
Försäljningsintäkter (tidtabeller etc.)							
Finansiella intäkter							

Trafikkostnader	Särredovisas i ekonomisystemet				Särredovisas inte eller bristfälligt		
	Särskilt konto eller summa av konton	Annan kodning (en eller flera dimensioner än konto)	Autofördelnings - nycklar	Manuella fördelningar enligt schablonberäkningar	Brister i ekonomisystemet	Brister i konto- och andra kodplaner	Annat skäl, ange vilket
<b>Trafikeringskostnader</b> <i>Direkta kostnader för att genomföra trafiken i den omfattning som motsvarar det faktiska produktionsutfallet, enligt poster nedan</i>							
Vagnkm/-timme beroende kostnader							
Leasing alternativt kapitalkostnader för fordon							
Drift- och underhållskostnader fasta anläggningar (för den direkta trafikverksamheten)							
Banavgifter							
Biljetthantering							
Trafikantinformation inkl. tidtabellstryck							
Övriga direkta drifts- eller produktionskostnader							
<b>Kapitalkostnader infrastruktur</b> <i>Kapitalkostnader för trafikverksamheten exklusive fordon.</i>							
Räntor							
Övriga lånekostnader							
Avskrivningar							
Övriga värdeminskningar							
<b>Övriga kostnader</b> <i>Kostnader som härrör från eller har ett direkt samband med trafikverksamheten och inte ingår i trafikeringskostnader eller kapitalkostnader.</i>							
Administrativa kostnader							
Marknadsförings- och reklamkostnader							
Kostnader för allmän information							
Sidoverksamheter där intäkterna redovisas som övriga (affärs-) intäkter							

Egna kommentarer angående indelningar angående intäkter och kostnader enligt efterfrågad statistik, dvs är det möjligt att anpassa systemet genom exempelvis schablonberäkningar för att ta fram den efterfrågade statistiken:

.....

.....

.....

9. Enligt SIKAs förslag till statistiksystem är det även önskvärt med en särredovisning av finansier, trafikeringsområde samt typ av trafik. Ange med ett X om nedanstående uppgifter tas fram eller går att ta fram ur redovisningssystemet.

Indelning enligt SIKAs förslag till statistiksystem	Tas fram idag	Är möjligt att ta fram	Bedöms som svårt att ta fram
<b>Finansiering</b>			
Samhällsfinansiering			
- Kommun			
- Landsting			
- Staten			
Övrig finansiering			
<b>Trafikeringsområde</b>			
Lokal och regional trafik <i>Avser resor inom länet</i>			
Interregional trafik <i>Avser resor mellan länen</i>			
Internationell trafik <i>Avser resor till/från Sverige</i>			
<b>Typ av trafik</b>			
Allmän kollektivtrafik			
Särskild kollektivtrafik			
- Färdtjänst			
- Sjukresor			
- Pliktresor			
- Skolskjuts			
<b>Färdmedelstyp</b>			
- Buss			
- Spårbunden trafik			

Egna kommentarer angående andra indelningar:

.....  
.....  
.....

## Avtal och framtida förändringar m.m.

10. Vilken typ av avtal har ni med trafikutförare (brutto- eller netto)?

.....  
.....  
.....  
.....

11. Ingår det i avtalet att ni ska lämna in statistik? Beskriv gärna.

.....  
.....  
.....  
.....

12. Tar ni fram någon egen statistik från ekonomisystemet? Beskriv gärna.

.....  
.....  
.....  
.....

13. Har ni planer på att förändra ekonomisystem, kontoplaner eller övriga kodplaner, i så fall vilka och när?

.....  
.....  
.....  
.....

14. Hur påverkar det möjligheterna att ta fram den efterfrågade statistiken om trafikens kostnader och intäkter?

.....

.....

.....

.....

15. Har ni planer på att förändra biljettsystem i så fall vilka och när?

.....

.....

.....

.....

16. Hur påverkar det möjligheterna att ta fram den efterfrågade statistiken om trafikens kostnader och intäkter?

.....

.....

.....

.....

*Inregia AB i Stockholm*  
Box 12519, 109 29 Stockholm  
Telefon: 505 544 00, fax: 505 544 01

*Inregia i Malmö*  
Rundelen 3, 211 36 Malmö  
Telefon: 040-30 25 10, fax: 040-30 50 45

*info@inregia.se www.inregia.se*