



**Partnersamverkan  
för en förbättrad  
kollektivtrafik**

## **Rekommendation från Kollektivtrafikens avtalskommitté juni 2016**

# **Viten och bonusar i trafikavtal**

### **Bakgrund**

Kollektivtrafikens Avtalskommitté, KOLLA, underställd Styrgruppen för Partnersamverkan har under 2015 genomfört en översyn och uppdatering av modellavtalen för kollektivtrafikavtal och modellavtalen för anropsstyrd trafik. Under arbetet aktualiserades också frågan om viten och vitesregler i avtalen. Även bonusfrågan har diskuterats.

### **Uppdrag**

Styrgruppen beslöt vid sitt möte den 16 sept 2015 bl a att ge Avtalskommittén i uppdrag - att inom ramen för Avtalskommitténs arbete utreda nuläge och behov av harmonisering av viten i modellavtalen med samma mål som ställts upp för KOLLA.

De mål som ställts upp för KOLLA är

- Avtal, som driver mot målet att fördubbla resandet och marknadsandelen
- Ett reducerat antal överklaganden
- Avtal, som gör det möjligt att få mer trafik pengarna
- Utveckla den gemensamma affären mellan beställare och trafikföretag samt
- Förenkla avtalsarbetet

### **Arbetsätt**

KOLLA använder samma arbetsgrupp för detta arbete, som har arbetat med översynen och uppdateringen av modellavtalen. I arbetsgruppen ingår:

- Martin Pagrotsky, Nobina
- Karin Isberg, SLL
- Ewa Rosén, Skånetrafiken
- Ann Strandberg, Västtrafik
- Johan Wadman, RKM Uppsala Län
- Tommy Laestander, Länstrafiken i Västerbotten AB
- Henrik Sollenborn, RKM Sörmland
- Magnus Ljung, SKL
- Christer Pettersson, Buss i Väst
- Mattias Åkerlund, Keolis
- Lars Annerberg, Bussföretagen
- Henrik Birath, Nobina
- Anders Berge, Svenska Taxiförbundet
- Suppleant Ejert Seiboldt, Svenska Taxiförbundet och med Håkan Bergqvist, som sammankallande



Arbetsgruppen har gått igenom nio olika avtal från nio olika RKM/länstrafikbolag avseende vitesregler. I samband med denna genomgång kom också frågan om bonusregler upp till diskussion.

### **Överväganden**

Ett vite är ett penningbelopp som en domstol eller annan myndighet kan ålägga en part att betala för att ha underlåtit att följa myndighetens beslut. Vite kan även avtalas om mellan enskilda subjekt. En sådan vitesklausul kan lyda "vid brott mot klausul 3.3.1 ska part utge vite med 10 000 kronor". Genom att införa en vitesklausul i avtalet behöver den part som anlitar rättsväsendet inte bevisa skada eller skadans storlek, utan endast att ett avtalsbrott har skett.

Även bonusar har diskuterats inom arbetsgruppen. Ordet bonus är inte lika väl definierat. Bonus är latin och betyder god. Det används som ett begrepp i affärlivet. Bonus är att betrakta som något för en del att få och inte någon allmän utdelning till samtliga. Vanligen är bonusens storlek beroende av något slags framgångsmått som inte är uppfyllt vid tiden för överenskommelsen om en bonus.

Genomgången visade att det finns en stor spridning på vitesregler och även på viten för samma brister. I stället för specifika viten finns det också exempel på kvalitetssäkringssystem eller verksamhetsutvecklingsplaner där beställare och trafikföretag tillsammans utvärderar verksamheten och mäter graden av uppnått resultat och/eller brister i verksamheten och viten utfaller efter graden av totalt sammanvägt resultat enligt fastställda modeller.

Arbetsgruppen konstaterar att det inte möjligt eller lämpligt att rekommendera vitesregler eller vitesbelopp. Skälen för detta är att trafiken, som avtalen reglerar oftast är av olika karaktär. Det kan i vissa fall vara gles landsbygdstrafik och i andra fall högfrekvent stadstrafik. En utebliven tur i landsbygdstrafik får mycket stor effekt för resenärernas möjlighet att använda trafiken medan en utebliven tur i tät stadstrafik snarare innebär en fråga om försämrad kvalitet.

I stället för att definiera viten väljer arbetsgruppen att identifiera ett antal funktionsområden i kollektivtrafiken, som man i nuvarande avtal valt att i många fall reglera genom viten:

- brister vid utförande av trafiken
- ej uppfyllda fordonskrav
- brister i teknisk utrustning
- bristande personalbeteende
- bristande rapportering
- bristande måluppfyllelse/verksamhetsutveckling
- övriga brister



## Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Även avtalstypen har stor betydelse för vitesreglerna. I ett produktionsavtal där beställaren har stort kvalitets- och affärsansvar är vitena viktiga för att beställaren ska kunna vara trygg i att användbarheten och kvaliteten upprätthålls gentemot resenärerna. Å andra sidan får vitena mindre betydelse i ett resandeincitamentsavtal där resandeincitamentet är så stort att trafikföretaget blir beroende av resenärens val och därmed blir beroende av att leverera så bra resenärsnytta så att resandet hålls uppe eller ökar. Motsvarande resonemang gäller naturligtvis i ännu högre grad i ett koncessionsavtal.

Skälen ovan för svårigheterna att rekommendera gemensamma vitesregler gäller även för gemensamma bonusregler.

Några generella krav bör dock vara uppfyllda på vites- och/eller bonusklausuler. De ska vara uppföljningsbara och det ska finnas ett systemstöd eller plan för hur uppföljningen ska utföras. De ska också faktisk tillämpas. De ska leda mot branschens och avtalets uppställda mål och verka som ett eskalerande styrmedel. Låt vitet verka hårdare när avvikelserna är stora och betydelsefulla.

Målen för KollAs arbete, som redovisats ovan, innebär att vårt arbete och det vi föreslår ska driva mot målet att fördubbla resandet och marknadsandelen. Enligt Kollektivtrafikbarometern så är den främsta drivkraften för att resa med kollektivtrafiken faktorn relevans (användbarhet). Det vill säga att avgångstider, linjesträckning och enkelhet är de tre parametrar som driver relevansen (användbarheten) och i sin tur resfrekvensen. Förutom relevans är kunskap om trafiken och produktfördelar med trafiken de mest betydelsefulla parametrarna för att kunna öka resandet. Produktfördelar är de unika fördelar som utgör kollektivtrafikens styrka gentemot privatbilen. Det kan vara möjligheten att vila och läsa under resan, slippa parkera etc.

Kvaliteten är den faktor som enligt Kollektivtrafikbarometern har minst betydelse för ett ökat resande. Den är en s.k. hygienfaktor som man förväntar sig ska fungera. Trafiken blir inte mer användbar eller relevant till följd av en hög kvalitet och därför driver den inte resandet i sig. Men det är viktigt att notera att kvaliteten är central eftersom om kvaliteten upplevs vara dålig så kan det på sikt leda till ett minskat resande då befintliga kunder, om de kan, väljer ett annat alternativ. Särskilt om trafiken upplevs fungera dåligt under längre tid riskerar man att förlora resor och kunder.

Avtalstypen har stor betydelse för om viten/bonusar ska tillämpas för resandeutvecklingen. I ett produktionsavtal med gles turtäthet är motivet för viten betydligt högre än i ett resandeincitamentsavtal med högt resandeincitament eller i ett koncessionsavtal där trafikföretaget är beroende av resenärernas val.

Ett annat mål är att åstadkomma ett reducerat antal överklaganden. Bristande transparens leder inte sällan till överprövningar. Det är därför viktigt att vites- och bonusregler är uppföljningsbara och det ska finnas ett systemstöd eller plan för hur uppföljningen ska utföras? De ska också faktiskt tillämpas. Anbudsgivarna ska inte behöva tveka om vad som



## Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

gäller. Man ska inte kunna spekulera i om viten kommer att tas ut eller ej och låta detta påverka priset man lämnar.

Målet är också att avtalen ska vara sådana att det gör det möjligt att få mer trafik för pengarna. Viten måste ha som enda uppgift att styra mot uppställda mål och inte vara kostnadsdrivande.

Det ska vara möjligt att utveckla den gemensamma affären mellan beställare och trafikföretag. Verksamhetsutvecklingsplaner och kvalitetssäkringssystem där både beställare och trafikföretag är delaktiga främjar arbetet med att utveckla den gemensamma affären i högre grad än en lista med vitesklausuler. De mindre beställarna kan dock ha svårt att både upprätta och kontinuerligt följa upp sådana planer och system. I dessa fall är enda möjligheten målinriktade och tydliga vitesklausuler, som följs upp.

Målet att förenkla avtalsarbetet infrias förhoppningsvis genom bl a genom att dessa rekommendationer tas fram och presenteras.

### **Sammanfattande rekommendation**

Mot bakgrund av ovanstående bör införandet av vites- och/eller bonusregler föregås av följande överväganden.

- Vilka är de viktigaste målen med aktuellt avtal? Vilka brister i genomförandet av det aktuella trafikuppdraget är de allvarligaste utifrån uppställda mål?
- Finns drivkraften mot uppställda mål i redan i aktuell avtalstyp? Eller behövs sanktioner eller incitament för att uppnå målen?
- Är vites- och/eller bonusklausulerna uppföljningsbara? Finns det systemstöd eller en plan för hur uppföljningen ska utföras? Anbudslämnarna måste uppfatta att reglerna faktisk kommer att tillämpas.
- Är vites- och/eller bonusklausulerna tillräckligt kraftfulla och därmed effektiva för att leda mot uppställda mål? Ska de vara eskalerande på så sett att de ökar när avvikelsen eller resultatförbättringen är stor och betydelsefull? Är de kostnadsdrivande?
- Finns det resurser för andra eller kompletterande sätt att nå måluppfyllelse i samverkansgrupper mellan beställare och trafikföretag? Samverkan kan ske kring verksamhetsutvecklingsplaner, kvalitetsuppföljning etc.
- Vid samtliga överväganden kring viten krävs särskilt beaktande av principerna om transparens och proportionalitet



**Partnersamverkan  
för en förbättrad  
kollektivtrafik**

Ovanstående överväganden ska vara naturliga för beställaren att genomföra inför upprättande av ett avtal i ett förfrågningsunderlag och kan med fördel även presenteras och diskuteras vid SIUn (Samråd Inför Upphandling).