

# Rekommendation för index gällande Tågtrafik

Syftet med att tillämpa index i avtal för upphandlad tågtrafik är att skapa en följsamhet mellan avtalets kostnads- och intäktsfördelning samt en tydlig riskfördelning mellan trafikoperatören och beställaren. Grunden för indexhantering bör vara transparent, enkel och neutral. Nedan rekommendationer syftar till att uppnå detta förhållande.

## Val av index och viktning mellan index

---

Valda index bör i möjligaste mån spegla trafikoperatörernas kostnader och viktas på ett sådant sätt att de speglar de olika kostnadsarternas andel av operatörernas totala kostnadsmassa.

Storlek och fördelning av operatörernas kostnadsmassa varierar och beror till stor del på hur avtalen är utformade, men består vanligen av personalkostnader, materialkostnader, eventuella tåg- stations- och depåhyror, i förekommande fall dieselkostnader, elkostnader för drivström, stationer och depåer, samt underentreprenörers material- och tjänstekostnader.

## Rekommenderade index och viktningar

---

Kostnadsart	Indextyp	Vikt*
Personal	LCI Arbetare	70-80%
Övriga externa kostnader	KPI	20-30%
Drivmedel	Hanteras enligt nedan elkostnader och dieselkostnader	
Kostnader som beställaren debiterar operatör (Speglande kostnader)	Hanteras enligt nedan speglade kostnader	

*\*Ovan viktning samt intervall baseras på ett avtal som inkluderar tågunderhåll samt dubbel bemanning på tåg. Det förutsätter även prisneutrala drivmedelspriser gentemot operatör, samt i övrigt med beaktande av avtalens konstruktion och omfattning av kringliggande tjänster.*

- **Personalkostnader**

För att spegla operatörens och dess underentreprenörers personalkostnadsutveckling rekommenderas generellt att LCI för arbetare används. Grunden till detta är huvudsakligen att anställda inom LO-förbundens löneavtalsområden innefattas i detta index.

- **Övriga kostnader**

För att spegla övriga kostnader rekommenderas att konsumentprisindex (KPI) tillämpas. KPI är ett etablerat index som mäter den genomsnittliga prisutvecklingen för inhemsk konsumtion.

Förändrade förutsättningar beroende på exempelvis skatter och avgiftsförändringar som påverkar tågbranschens kostnader men inte full ut avspeglas i index, bevakas löpande av indexrådet och i de fall sådana avvikelser får en betydande effekt på trafikavtalen kan indexrådet utge en särskild rekommendation kring hur sådana situationer bör hanteras.

- **Drivmedel**

- **Elkostnader**

I de fall tågen opereras med drivmotorström tillkommer en betydande elkostnad till avtalet. I syfte att minska operatörernas prisrisk för drivström, men samtidigt behålla incitament för operatörer att optimera påverkbar förbrukning, rekommenderas att avtal utformas så att beställaren står hela prisrisken. Detta sker företrädesvis genom att beställaren belastas den externa kostnaden från Trafikverket och debiterar operatören ett fast volympris över avtalsperioden (alternativt med påslag för KPI-index).

- **Dieseldkostnader**

I de trafikavtal där dieseldrivna lok förekommer i väsentlig grad och utgör en väsentlig kostnad för operatören bör ett drivmedelsindex för detta tillämpas. Lämpligt index för detta är ITPI Diesel. Viktning för ett sådant index bör vara proportionerlig i förhållande till den totala kostnadsmassan. Andelen från övriga index minskas då proportionerligt.

- **Kostnader som beställaren debiterar operatör (Speglade kostnader)**

Om beställaren debiterar operatören för kostnader avseende exempelvis högvärdeskomponenter, hyreskostnader för tåg, depåer, stationer eller andra lokaler, eller elkostnader, där kostnaden i avtalet är förutbestämd, rekommenderas att detta förhållande speglas i indexregleringen. I de fall beställaren debiterar tågoperatören en hyreskostnad, samtidigt som denne ersätter trafikutövaren med motsvarande belopp (så kallad "back-to-back-princip") bör sådana kostnader exkluderas anbudspriset och följaktligen heller inte beaktas i indexkorgen.

## **Antal indexkorgar**

---

Om tillämpligt kan flera indexkorgar nyttjas, där olika index viktas beroende på kostnadsslag. Exempelvis kan avropspriser som syftar till att avropa personaltimmar tillämpa ett index som helt räknas upp med ett lönekostnadsindex. Förändringspriser för körda kilometer kan också nyttja egna indexkorgar.

## **Övrigt**

---

Bas månadens eller baskvartalets indextal och kostnadsnivå skall vara kända vid anbudsinlämning. Indexjustering rekommenderas även ske från och med trafikstart.

För att på bästa sätt spegla kostnadsutvecklingen bör indexreglering ske när ett index är fastställt för en given period, med kortast möjliga fördröjning. Reglering bör ske med samma frekvens som varje givet index uppdateras (månadsvis eller kvartalsvis).

Oavsett hur index stipuleras i avtal, kan oväntade situationer och förändrade förutsättningar uppstå som påverkar index på ett sätt som inte följer avtalens syfte med index. Indexrådet tar löpande ställning till sådana situationer och ger rekommendationer till hur parterna kan eller bör förhålla sig till detta. Det rekommenderas att det i uppdragsavtal mellan operatörer och huvudmän framgår att grunden för indexhantering bör vara transparent, enkel och neutral och att parterna har för avsikt att följa Indexrådets rekommendationer.