



Kollektivtrafikens avtalsrekommendationer

Guide inför upphandling av skolskjuts med busstrafik

Den här guiden vänder sig dig som ansvarar för, eller är delaktig i, upphandling av skolskjuts med buss. Guiden ger vägledning och kunskap om den svenska kollektivtrafiksektorns gemensamma rekommendationer för upphandlingar och är framtagen av Sveriges Bussföretag på basis av den gemensamma avtalsprocessen inom *Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik*, som är ett branschgemensamt samarbete inom kollektivtrafikbranschen. I detta samarbete ingår Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Svensk Kollektivtrafik, Trafikverket, Sveriges Bussföretag, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet och Jernhusen.

Alla texter, avtal och bilagor hittar du på www.partnersamverkan.se.

Avtalsprocessen förenklar upphandlingen

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik har tillsammans tagit fram en branschgemensam avtalsprocess som bygger på utvecklade samarbetsformer och ökad affärsmässighet. Ledstjärnan är att bättre ta tillvara den samlade kompetensen hos trafikföretag, beställare och andra berörda parter. Materialet består av modellavtal och bilagor i form av mallar för att ställa krav på till exempel fordon och miljö. Det är fritt att använda och granskat av branschens ledande jurister.

Modellavtal för upphandling av kollektivtrafik, bland annat skolskjuts

I Avtalsprocessen ingår mallar för rekommenderade tjänstekoncessionsavtal, resandeincitamentsavtal, produktionsavtal, anropsstyrd trafik (taxi) samt samverkansavtal för beställare, trafikföretag och infrastrukturhållare. För upphandling av skolskjuts lämpar sig ofta ett produktionsavtal bäst. Alla mallarna finns att ladda ner på partnersamverkan.se.

Funktionskrav och funktionella upphandlingar

Funktionskrav i upphandlingar kräver att den som upphandlar trafik är på det klara med vilka mål man önskar uppnå. Det kan exempelvis vara miljöprestanda. Trafikföretagen finner olika lösningar på att uppfylla ett funktionskrav. Fördelen med funktionskrav är att de är kostnadseffektiva och dessutom, tillåter de att man beaktar den teknikutveckling som sker under avtalstiden. Avtalsprocessen är utvecklad med detta som mål.

Detaljkrav, till exempel för miljö

Detaljkrav är motsatsen till funktionskrav. Fördelen för beställaren är att de är enkla att följa upp. Nackdelen är att de är kostnadsdrivande, eftersom detaljkrav varierar starkt mellan olika upphandlingar, vilket kräver en mängd olika lösningar. Detaljkrav medför dessutom ofta att man låser sig fast vid en teknisk lösning i ett avtal som kan vara flerårigt. Därmed missar trafikbeställaren möjlighet att dra nytta av teknikutvecklingen. Exempel på detaljkrav kan vara att kräva att en viss typ av bränsle ska användas för de



fordon som kör trafiken. Kravet kan innebära att fordonen inte kan nyttjas i annan trafik. Genom att följa de rekommenderade miljökraven i Avtalsprocessens Miljökravsbilaga ställer upphandlaren krav på energieffektivitet och fossilfri trafik, vilket ger trafikföretaget möjlighet att välja den mest optimala lösningen just här och nu utan att tumma på miljöaspekterna. Miljökravsbilagan finns att ladda ner på partnersamverkan.se.

Avtalskommittén

Kollektivtrafikens Avtalskommitté, Kolla, har som uppgift att utveckla, förvalta och sprida kunskap om de dokument och verktyg som ingår i kollektivtrafikens avtalsprocess, framtagen av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Kommitténs ledamöter utses av den svenska kollektivtrafikens nationella bransch- och arbetsgivarorganisationer samt berörda myndigheter. Kommitténs ledamöter presenteras på partnersamverkan.se.

Index och indexråd

Index innebär att man redan vid upphandlingen säkerställer att den årliga kostnadsökning som sker på bland annat drivmedel och löner följer nationella uppgifter och inte behöver förhandlas varje år. Index ska vara utformat så att både beställarens och trafikföretagets intressen balanseras. I fleråriga trafikavtal är indexreglering den mest kostnadseffektiva metoden att bibehålla den affär de båda parterna enades om vid avtalstecknandet. Indexregleringens syfte är affärsneutralt. Ingen ska vinna på index, ingen ska förlora på index, det är målet med indexrådets rekommendationer. Kostnadsmassan är det samlade namnet på de olika komponenter som ett företag har för att bedriva sin verksamhet. För bussföretagen avspeglas deras kostnadsmassa i den indexkorg som Indexrådet rekommenderar. Avviker indexkorgen i en upphandling från den verkliga kostnadsbilden för ett företag innebär detta en ökad affärsrisk. En risk som då innebär en onödig riskpremie i form av ett högre anbud. Även motsatsen kan förekomma, det vill säga att bussföretaget inte identifierar affärsrisken och kan riskera att gå i konkurs.

För att fastställa index och aktuella rekommendationer finns Indexrådet, som är en partssammansatt arbetsgrupp med medlemmar från Sveriges Bussföretag, Svensk Kollektivtrafik och Svenska Taxiförbundet. Rådets rekommendationer är tekniskt sett en avtalsbilaga till de branschgemensamma modellavtalen.

Aktuella indexrekommendationer finns att hämta på partnersamverkan.se.

Arbetskostnadsindex (AKI)

AKI är sedan många år använd indexserie för att hantera förändringar i arbetskostnad i olika affärsavtal. För busstrafik utgör arbetskostnaden den absolut största delen av företagets kostnadsmassa. Rekommendationen från indexrådet är att AKI, Total SNI 2007 (arbetare, B-S exkl. O) används för busstrafikavtal.



Affärsneutrala betalningsvillkor

Personalkostnader är den absolut största kostnadskomponenten för ett bussföretag. I ett flerårigt trafikavtal med betalning av hela trafik kostnaden månaden den aktuella trafikmånaden, innebär detta att bussföretaget har onödiga räntekostnader. I de branschgemensamma modellavtalen är rekommendationen att ca 80 % av ersättningen utbetalas senast den 19:e i trafikmånaden. Fördelen med detta är att räntekostnader för bussföretagen minskar, vilket ger lägre trafik kostnader. Parterna bakom Avtalsprocessen är väl medvetna om att även trafikbeställare har räntekostnader, men som regel har offentliga sektorn bättre räntevillkor än kommersiella företag. Inte minst gäller detta i jämförelse med små bussföretag. Därför blir den samlade kostnaden för trafiken lägre om trafikföretaget redan vid anbudet kan räkna med dessa affärsneutrala betalningsvillkor, vilket gynnar alla parter.

Trafikbeskrivning

Trafikbeskrivningar utgör en särskild del av modellavtalen och exempel på olika trafikbeskrivningar, bland annat produktionsavtal för buss, finns att hämta på webben under Handlingar modellavtal.

Allmänna villkor

De allmänna villkoren utgör en del av de branschgemensamma modellavtalen. Här anges bland annat definitioner, trafikföretagets huvudsakliga åtagande i avtalet, betalningsvillkor och frivolymer.

Januari 2016

Alla texter, avtal och bilagor hittar du på www.partnersamverkan.se.