



Partnersamverkan
Kollektivtrafik

Vägledning för Modellavtal Serviceresor

2024

1 Inledning

Inom ramen för samarbetet i Partnersamverkan har Modellavtal för Serviceresor tagits fram för att underlätta för både beställare och trafikföretag under upphandlingsperioden, att teckna avtal och genomföra uppdragen på bästa sätt. För att ytterligare underlätta användandet av modellavtalet har denna vägledning arbetats fram och syftar till att vara ett stöd vid användandet av Modellavtalet för Serviceresor. Vägledningen följer de rubriker i modellavtalet vilka behöver/kräver extra eftertanke för att avtal och samarbete ska fungera maximalt för båda parter. Endast de rubriker som har bedömts behöva vägledning finns i detta dokument, de fullständiga rubrikerna finns i Modellavtalet. Den grå texten är Modellavtalets text och under respektive rubrik finns en kort vägledningstext.

För upphandlingsorganisation rekommenderas att personer från organisationen som har kunskap och erfarenhet från verksamheten som ska upphandlas deltar under hela upphandlingsperioden, från kravställan till utvärderingen. Då skapas förutsättningar för ett bra upphandlingsunderlag och i förlängningen ett bra utförande av uppdraget.

En vägledning för hela upphandlingsprocessen finns på www.partnersamverkan.se/modellavtal-bilagor/vagledning-upphandling-for-busstrafik/ och ger ett utmärkt stöd vid upphandlingar inom kollektivtrafiken, oavsett trafikslag. Eftersom vägledningen är framtagen av *Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik* speglar den förutsättningar och behov hos båda parter. För att lyckas med upphandlingar och nå uppsatta mål behöver upphandling användas strategiskt och det är viktigt att bygga in en röd tråd i upphandlingsprocessen som konsekvent upprätthålls. Därför bygger Partnersamverkans vägledning på hur denna tråd kan byggas in i upphandlingsprocessen och vad som behöver beaktas – både innan, under och efter – för att skapa goda förutsättningar för en lyckad gemensam affär.

1.1 Avtalsinnehåll och prioritet

Beställaren tar fram bilagor för den aktuella upphandlingen, flera av bilagorna finns att hämta på www.partnersamverkan.se. Vissa bilagor är specifika för beställarens verksamhet och därför finns inga gemensamma underlag.

Avtalet tillsammans med bilagorna utgör en enhet där uppgifter i de olika handlingarna är avsedda att komplettera varandra. I avtalet regleras de specifika villkoren avseende uppdraget. I avtalet ingår följande handlingar som, vid tolkning samt om det förekommer motstridiga uppgifter, gäller i angiven prioritetsordning:

- Avtalet
- Prisbilaga
- Uppdragsbeskrivning
- Etableringsplan
- Avvecklingsplan
- Personuppgiftsbiträdesavtal
- Upphandlingsmyndighetens "Arbetsrättsliga villkor för taxiförare"
- Personbil [2024]
- Specialfordon [2022]
- Miljökrav personbil [2022]

- Miljökrav (på trafikföretaget)
- Grafisk profil
- System och teknikbeskrivning
- SUTI självdeklaration
- Regelverk för serviceresor/färdtjänst/sjukresor
- Styrdokument förarcertifiering
- Sveriges kommuner och regioners uppförandekod
- Trafiksäkerhetspolicy från arbetsmiljöverket
- Miljökrav buss [2022]
- BUS Nordic version [2.0]
- Trafikföretagets anbud

[Till detta avtal ska övriga tillhörande bilagor för den aktuella upphandlingen redovisas.]

Avtalet är parternas fullständiga reglering av uppdraget. Alla skriftliga och muntliga åtaganden och utfästelser som har föregått avtalet ersätts av innehållet i avtalet.

1.2 Begrepp och definitioner

En definition ska vara kortfattad, ska klart och tydligt beskriva vad något är till skillnad från något annat. Begränsa antalet definitioner, använd uppdragsbeskrivningen till att förklara och ge förutsättningarna för uppdraget.

Versaler ska inte längre användas för definitionerna i den löpande texten enligt Svenska Språkrådet. <https://svenskasprakradet.se/>

Begrepp och definitioner, oavsett språklig form, ska ha betydelse enligt nedan, om inte annat anges eller följer av sammanhanget.

Avtalet	avser det trafikavtal som har träffats mellan beställare och trafikföretaget, inklusive samtliga bilagor.
Avtalsdagen	avser datumet för avtalets undertecknande.
Avvecklingsfasen	avser perioden inför avtalets upphörande.
Avvecklingsplan	avser detaljerad plan för avvecklingsfasen.
Basproduktion	avser den produktion i kilometer och/eller timmar med fasta fordon samt avropsfordon vilka framgår av uppdragsbeskrivning.
Ersättningen	ekonomisk ersättning enligt prisbilagan.
Etableringsfasen	perioden mellan avtalets tecknande och trafikstart.
Etableringsplan	avser detaljerad plan för etableringsfasen.
Frivolym	avser den avvikelse, ökning eller minskning (+/-), av basproduktion.
Hittegodis	tillvaratagna föremål

Indexkorg för serviceresor	avser branschens senast rekommenderade index som beslutats gemensamt av Indexrådet och som fastställts i avtalet.
Indexrådet	avser Svensk Kollektivtrafiks, Sveriges Bussföretags, Svenska Taxiförbundets och Tågforetagens gemensamma råd för framtagande av indexrekommendationer.
Kund	avser person som innehar rätten att nyttja tjänst/serviceresor.
Köruppdrag	bokade resor och uppdrag som ska utföras enligt körorder.
Omlopp	resurs/fordons arbetspass där alla köruppdrag planeras.
Part/Parterna	avser beställaren och/eller trafikforetaget.
Prisbilaga	avser bilaga till avtalet med namn "Prisbilaga".
Regional Kollektivtrafik	avser den trafik som omfattas av beslut om allmän trafikplikt enligt Lag om kollektivtrafik 2010:1065.
Reservfordon	fordon som tillfälligt ersätter ordinarie fordon.
Serviceresor	sammanfattande namn för anropsstyrd trafik och för särskilda persontransporter.
Trafikforetaget	avser den juridiska person som fått uppdrag och som ingått avtalet.
Trafikområde	avser det område som uppdraget omfattar och som finns angivet i uppdragsbeskrivningen.
Trafikstart	avser det datum då trafikforetaget enligt avtalet ska ta över ansvaret för att utföra trafiken i uppdraget.
Trafikperioden	avser tiden mellan trafikstart och fram till avtalets upphörande.
Trafikuppdraget	avser trafikforetagets samtliga åtaganden enligt avtalet.
Tur	avser en kollektivtrafikavgång, linjelagd eller anropsstyrd trafik med planerad avgångstid eller ankomsttid.
Underleverantör	underleverantör avser foretag som anlitas av trafikforetaget att utföra Serviceresor på uppdrag av trafikforetaget.
Uppdraget	avser trafikforetagets åtagande att utföra serviceresor i enlighet med avtalet.
Uppdragsbeskrivning	avser bilaga till avtalet.

Övrig trafik

avser trafik som utförs utanför uppdraget.

1.4 Avtalets faser

1.4.1 Inledning

Avtalet och uppdraget består av faserna enligt nedan.

Avtalet träder i kraft enligt punkten 1.4.1. och från och med denna tidpunkt ska parterna förbereda uppdraget fram till trafikstart (härefter etableringsfasen). Trafikperioden börjar sedan i samband med trafikstart den [ange datum] och löper fram till och med [ange datum] (härefter trafikperioden). Inför avtalets upphörande ska trafikföretaget tillsammans med beställaren förbereda för att avveckla verksamheten i uppdraget (härefter avvecklingsfasen).

Om eventuell upphandling som ska resultera i kommande avtal blir föremål för överprövning, som medför att trafikstart enligt ovan inte kan ske vid denna tidpunkt, kan etableringsfasen, trafikstart och trafikperiod skjutas framåt med motsvarande tid som förseningen varar eller i enlighet med den tid som parterna kommer överens om.

1.4.2 Etableringsfasen

Etableringsplan med viktiga rubriker finns att hämta på www.partnersamverkan.se. För att underlätta trafikstarten är en aktiv beställare en viktig del, skapa mötes- och avstämningpunkter där både beställare och trafikföretag deltar för att säkerställa att etableringsplanen följs. Vid avvikelser i planen och förslag på lösningar, dokumenteras detta och sparas tillsammans med avtalet för eventuella framtida diskussioner. Viktigt också att tänka på att de som deltar är kommande ansvariga för avtalet och även har beslutanderätt vid avvikelser.

När milstolpar/avstämningpunkter inte följer etableringsplanen kan beställaren överväga att säga upp avtalet.

För att säkerställa en för kunden störningsfri trafikstart ska erforderliga investeringar, personalrekrytering, utbildning och övriga förberedelser vara klara i god tid före trafikstart. beställaren kommer att kräva insyn i och begära redogörelser för hur förberedelsearbetet organiseras och fortskrider. Från avtalsdagen fram till trafikstart ska trafikföretaget vara tillgängligt för de förberedelser som krävs inför trafikstart.

Inför och under trafikstart ska trafikföretaget vara delaktigt i att skapa bästa förutsättningar för övergången från föregående avtalsperiod, oavsett tidigare avtalspart.

Etableringsfasen ska följa innehållet i bilaga [X] Etableringsplan.

1.4.3 Trafikperioden

Trafikstarten sker [ange datum]. Trafikperioden pågår [ange datum] – [ange datum].

1.4.4 Avvecklingsfasen

För att underlätta avvecklingen av uppdraget är utpekade resurser från både beställare och trafikföretag en bra förutsättning för bästa resultat. Skriv inte ut namnsatta personer utan befintliga tjänster. Tidsätt avvecklingsfasen redan i upphandlingsfasen för transparens gentemot trafikföretaget.

Inför avtalets slut ska trafikföretaget vara delaktigt inför och i övergången till efterföljande avtalsperiod, oavsett kommande avtalsparter.

Åtagandena beträffande avvecklingsfasen ska fortsätta gälla fram till sex (6) månader efter avtalets upphörande.

3.4.1 Basproduktion

Basproduktionen per trafikår för avtalet utgörs av:

- *[A Garantivolym fördelat per fordonstyp*
- *B Avropad tid fördelat per fordonstyp*
- *C Dimensionerande fordon fördelat per fordonstyp]*

3.4.2 Takvolym

Takvolym är den volym som avtalet maximalt kan omfatta. *[se upphandlingsmyndigheten]*

Takvolym: *[belopp inklusive index [enhet]]*

3.5 Miljö och drivmedel

Avtalets krav för miljö och drivmedel återfinns i Bilaga Miljökrav personbil (2022) och Specialfordon (2022), Personbil (2024).

3.7.4 Registerkontroll

Text nedan rörande registerkontroll av förarna är tolkat från gällande lagstiftning inom området. Hänsyn är tagen till att kommunen är huvudman för skolverksamheten inklusive skolskjuts och behöver då ha en revisionsrätt. Värt att notera är att det endast ska "noteras" att utdraget är uppvisat. När nya avtal tecknas är det att betrakta som en nyanställning och ny registerkontroll ska begäras.

Enligt lag (2013:852) om registerkontroll av personer som ska arbeta med barn, ska den som erbjuds anställning inom sådan verksamhet uppvisa ett utdrag ur det register som förs enligt lag (1998:620) om belastningsregister i samband med anställningen. Inom Serviceresor ingår uppdraget skolskjuts och därför har samtliga förare som utför uppdrag åt beställaren en skyldighet att redovisa detta för sin arbetsgivare.

Trafikföretaget ska utföra registerkontroll enligt ovan innan en förare utför sitt första köruppdrag samt redovisa till beställaren att denna kontroll är utförd

Utdraget ska vara från belastningsregistret enligt Polisens blankett Arbete inom skola eller förskola. För mer information se www.polisen.se och sök på registerutdrag. Beställaren har rätt att, utöver vad som följer av ovanstående lagkrav, kräva en ny registerkontroll på en förare vid förekommen anledning.

Trafikföretaget ska dokumentera att en registerkontroll är utförd och ha denna dokumentation tillgänglig för revision. Trafikföretaget ska redovisa till beställaren när en registerkontroll är utförd på en förare samt vid vilket datum denna registerkontroll utfördes. Dessa uppgifter ska även kunna redovisas till huvudmannen för skolverksamheten, dvs. kommunen, som har rätt att utföra revision direkt hos trafikföretaget.

Om anmärkning finns i registerkontrollen och trafikföretaget har bedömt föraren som lämplig ska detta meddelas beställaren innan föraren tillträder verksamheten. Beställaren har efter egen bedömning rätt att neka föraren att tillträda verksamheten.

4 Ersättningsmodell till trafikföretaget

Lämplig ersättningsmodell beror på uppdraget, geografin, den lokala marknaden samt möjligheten att följa upp och ersätta genom bland annat planeringssystem. Viktigt är att oavsett vilken ersättningsmodell ska modellen gå att beräkna samt vara relativt förutsägbart för anbudsgivarna. Detta ger mindre risk samt bättre anbud. Nedan beskrivs två exempel av ersättningsmodeller:

Ersättningsmodell 1

Uppdrag där det ingår mycket trafik som är relativt förutsägbart t.ex. fasta resor som daglig verksamhet, dagcenter, skolskjuts, arbetsresor och studieresor. Utöver dessa kan det finnas en viss mängd mer oförutsägbara resor som fritidsresor inom färdtjänst och sjukresor. Då är det lämpligt med en modell har en viss garanterad nivå av ersättning då behovet är relativt förutsägbart samt en viss andel obestämd volym i form av avropsersättning.

Ersättningen har en garantinivå som beställaren åtar sig att schemalägga ut på fordonen samt ersätta trafikföretagen för denna tid:

X antal timmar /år samt ersättning för körda km. Vid framtagande av garantinivå i antal timmar bör hänsyn tas till kostnad för förare och fordon och då bör antal timmar per år inte understiga 1800 timmar, ca 8 timmar per dag minus semesterperiod. Antalet timmar kan vara högre om fordonet kör större delen av dygnet årets alla dagar, tex 5000 timmar.

Ersättning består av tid och kilometer, där kilometer avser samtliga körda kilometer inklusive tomkilometer enligt beställarens planeringssystem. Ersättning för tid och kilometer under rast, fordonsservice, felkörningar, tankning med mera ersätts inte av beställaren.

Ersättningsmodell 2

Uppdrag där det ingår mycket trafik som är relativt oförutsägbart till exempel fritidsresor inom färdtjänst och sjukresor. Denna modell är även lämplig där den lokala marknaden har hög konkurrens mellan många olika trafikföretag och det finns ett gott

utbud av potentiella utförare av serviceresor som även kan kombinera uppdraget med andra uppdrag.

Avrop: tid + kilometer inklusive tomkörning vid uppdrag

Ersättningsmodellen har ingen garantinivå. Beställaren lägger ut uppdrag efter behov. Trafikföretaget erhåller ersättning för samtliga körda kilometer inklusive tomkilometer enligt beställarens planeringssystem. Ersättning för tid erhålls inte när fordonet saknar uppdrag. Ersättning för tid och kilometer under rast, fordonsservice, felkörningar, tankning med mera ersätts inte av beställaren.

Utöver ersättningsmodellen bör olika former av tilläggsersättningar hanteras antingen genom befintligt timpris eller ett å-pris på trappklättring, sanering med mera.

4.1 Ekonomiska incitament – viten och bonus

För att skapa drivkrafter som korrelerar mot avtalets mål i punkten 2.3 och som medför fokus på ständiga förbättringar och effektiviseringar är ekonomiska incitament viktiga att arbeta in i avtalet. De behöver driva mot de mål och förväntningar som finns hos beställaren, vara möjliga att påverka för trafikföretaget och inte bygga på subjektiva dimensioner. Det är också viktigt att incitamentens omfattning sätts rätt i relation till affären och anbudets prissättning till exempel kan för små incitament ge avsaknad av effekt sett till hur prispressad konkurrensen är i upphandlingsläget.

4.1.1 Viten

Vite ska inte utgå om den vitesgrundande händelsen skett utom trafikföretagets kontroll.

Trafikföretagets ansvar innefattar skyldighet att till beställaren rapportera brott mot avtalet som är vitesbelagda senast inom *[ett dygn]*. Om trafikföretaget underlåter att rapportera inom angiven tid kan dubbelt vite utgå för den aktuella händelsen.

Alla sanktioner som kan utlösas av avtalet kommer följaktligen också att riktas mot trafikföretaget och inte mot underleverantören.

Beställaren har rätt att innehålla betalningen mot viten.

Viten och/eller avdrag skapar drivkrafter. Vid utformning av viten och avdrag är det viktigt i sammanhanget att förstå och värdera hur sådana påverkar avtalsdynamiken och anbudspriser samt hur de mest effektivt används. Hur viten och avdrag utformas, alltifrån omfattning, storlek och hur de kommer att tillämpas, är aspekter som påverkar anbudets prissättning. Om det till exempel otydligt hur och när viten kan utdömas, eller om viten kan drabba trafikföretaget – trots att det ligger utom dess kontroll, kan det påverka prissättningen och kommande kontraktsdynamik. Beroende på uppdrag kan det finnas fördelar med färre antal viten som tydligt korrelerar mot avtalets mål, däremot bör sådana i stället ges en tillräckligt kännbar effekt.

Beställaren bör också fundera på hur viten ska följas upp för att skapa rätt förväntningar samt skapa goda förutsättningar för uppföljningsstrukturer. Om viten ej följs upp riskerar de att omkullkasta konkurrensen eftersom trafikföretag kommer värdera risker på olika sätt i sina kalkyler samt att viten blir verkningslösa. Viten

behöver alltså följas upp och med fördel anges hur i avtalet. Det är också viktigt att viten utgår när det beror på trafikföretaget och inte hänförliga till yttre omständigheter som trafikföretaget inte kan påverka. Man bör även fundera på hur viten ska hanteras och om de ska utgå i de fall trafikföretaget löste en situation, till exempel Kunden kom fram men inte på det förutbestämda sättet.

Exempel på viten: Ej utförd trafik, förseningar, felaktigt utförd resa, ej rapporterad bomresa, felaktig redovisning, ej utförda drogtester och ej fungerande fordonsutrustning.

4.1.2 Bonus

Utöver den fasta ersättningen kan trafikföretaget erhålla bonus enligt denna punkt.

Bonusar syftar till att stimulera till att trafikföretaget upprätthåller god kvalitet, till ökad måluppfyllelse samt till att trafikföretaget ska arbeta förbyggande och med god planering. Kvalitetsbonus beräknas för respektive trafikföretag som helhet. När beställaren väljer typer av bonus/ar är det viktigt att säkra att de får det genomslag som önskas, varför de behöver stå i tillräcklig proportion till exempelvis omsättningen på avtalet. Man bör också analysera och säkra att bonus avser påverkbara faktorer, sådant som Parterna tillsammans kan arbeta med att utveckla och förbättra. Bonus som är beroende av subjektiva faktorer, till exempel helt andra saker än den faktiska resan som utförts i de fall olika mätmetoder används bör analyser genomföras för att avgöra om dessa är förutsebara och avspeglar en realistisk och tillräckligt stor del av mätunderlaget, bland annat för att säkra en rättvisande bild. Oklarheter kring bonus medför risker för trafikföretagen och påverkar prissättningen eller kan innebära att konkurrensutsättningen försvagas på grund av att höga risker kan leda till färre anbud. Det kan även påverka partnerskapet under kontraktstiden, exempelvis om målsättningar går isär på grund av otydligheter.

4.2 Indexkorg för serviceresor

Indexrådet har tagit fram två dokument, en övergångsrekommendation för befintliga avtal och en helt ny rekommendation vid nya upphandlingar. Rekommendationerna gäller avtal för serviceresor, till exempel färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor, anropsstyrd trafik och skolskjuts (ej bussavtal).

I den nya korgen är drivmedelkomponenterna uppdelade på samma sätt som för buss och spårtrafik. Indexkorgen innehåller fem komponenter: personal, bränsle, nyfordonsanskaffning, allmänt samt fordon och finansiering.

Indexrådets grunder för index:

- Hundra procent (100 %) av beloppet skall indexeras
- Anbudslämnaren ges möjlighet inom givna ramar att vikta de olika ingående indexen
- I upphandlingen hålls denna aspekt utanför utvärderingen av pris
- LCI justeras kvartalsvis
- Övriga index skall justeras månads- eller kvartalsvis
- Kvartal tre bör inte användas som baskvartal
- Baskvartalets indextal och kostnadsnivå skall vara kända vid anbudsinlämning
- Första indexjustering ska ske från och med trafikstart
- Eventuell incitamentsdelen av ersättning till trafikföretaget ska indexregleras på samma sätt som den fasta ersättningen till trafikföretaget
- Indexkomponent för drivmedel finns för aktuella drivmedel
- I anbudet ska trafikföretaget ange vikt för respektive index, vikten ska ligga inom de rekommenderade procentsatserna för respektive värde. Observera att

det inte är beställaren som beslutar vikten för de olika värdena i indexkorgen, de kan variera från trafikföretag till trafikföretag.

- Utifrån att trafikföretagen har olika viktning bör beställaren skapa system för uppföljning av index per trafikföretag.

Mer information om Indexrådet och indexkorgen finns på www.partnersamverkan.se.

Trafikföretagets samtliga ersättningar (både fasta och rörliga) samt nominella belopp för i avtalet angivna viten, ska från och med trafikstart tills avtalet upphör, indexeras på sätt som anges nedan.

Kostnadsbeskrivning	Indextyp	Typ av värde	Vikt
Personal:	LCI, (arbetare, B-S exklusive O)	Prel. värde	50–60%
Bränsle:	Bränsleindex	Enligt publicerad tabell	10–25%
Nyfordonsanskaffning:	Fordon transportmedel (ITPI 29–30)		5–15%
Allmänt:	KPI	Fastställda tal	10–20%
Fordon /finansiering:	Ränta* (STIBOR 3m) + 3 procentenheter		0–5%

Bas månad för indexberäkningen är *[månad och år]*. Indexreglering ska ske *[minst kvartalsvis]*.

För det fall en delkomponent i indexkorg för serviceresor upphör att publiceras ska denna komponent ersättas med en likvärdig delkomponent enligt rekommendation från Indexrådet. Kostnader och intäkter som påverkar den i avtalet aktuella verksamheten och som inte får genomslag i Index ska hanteras enligt rekommendation från Indexrådet.

Om byte av fordon eller ombyggnad av fordon sker under avtalstiden och detta byte/ombyggnad väsentligt förändrar de ursprungliga förutsättningarna i indexkorgen avseende drivmedel ska det nya/tillkommande drivmedlets gällande index tillämpas från och med den månaden de nya/ombyggda fordonen tas i bruk. Den månaden utgör start för det nya drivmedelsindexet och utnyttjas för framtida Indexutveckling av det nya drivmedlets kostnad i det aktuella avtalet.

Ovanstående liksom andra förändringar i avtalet gällande indexkorg för serviceresor skall följa tillämpliga rekommendationer från Indexrådet.

4.3 Fakturering och betalning

Fakturering och betalning sker utifrån beställaren faktureringsmodell vilken ska beskrivas nedan.