

## **Principer för fördelning av ägarersättning till kollektivtrafiken i Västra Götaland**

*Denna bilaga till aktieägaravtalet innehåller principer och riktlinjer för hur ägarersättningen till bolagets (Västtrafik AB) verksamhet skall täckas av bolagets ägare.*

### **1. Inledning**

Som grundläggande princip gäller att ägarersättningen i kollektivtrafiken mellan regionen och respektive kommun ska fördelas efter befolkningens resor. Att fördela per resa innebär att kostnader och intäkter fördelas efter nyttjande istället för efter produktionen.

### **2. Definition**

Begreppet personkilometer definieras enligt följande:

En personkilometer (pkm) är en persons resa ombord på ett kollektivtrafikfordon en kilometer.

### **3. Grundprinciper**

Respektive kommun skall med sin ersättning täcka hela underskottet för alla resor som utförs inom kommunen av den egna kommunens invånare (lokala resor).

Regionen skall med sin ersättning täcka hela underskottet för

1. alla resor som passerar en kommungräns (regionala resor)
2. alla resor som utförs inom en kommun av en annan än kommunens invånare (regionala resor) samt
3. Västtrafikkoncernens administrativa kostnader

### **4. Trafikavtal**

Varje trafikavtal som tecknas innehåller en eller flera linjer. Ett mål med fördelningsprincipen enligt denna bilaga är att varje kommun, inom ramen för aktieägaravtalet, skall kunna besluta om sin egen inomkommunala trafik utan att beslutet skall få ekonomiska konsekvenser för andra kommuner. Trafikavtalen bör därför kunna delas upp per kommun.

## 5. Resvaneundersökning (RVU)

Uppdelningen i regionala och lokala resor sker efter resultatet i resvaneundersökningar, som utförs ombord på fordonen cirka vart femte år. RVU görs under höst, vinter och vår, men på linjer med kraftigt ökat sommarresande görs även resvaneundersökningar under sommaren.

Resultatet av resvaneundersökningen skall vara andelen personkilometer i regionala resor och lokala resor per kommun för varje linje. Resultatet skall kunna gå att bryta ner till hållplatsnivå. Andelen personkilometer skall också kunna delas upp per biljettslag.

Varje linje delas därför in i delar som är sträckan mellan två hållplatser på linjen. Produktionen och antalet personkilometer beräknas för var och en av dessa länkar. Från kostnadsfördelningen på varje länk bygger man upp linjens kostnadsfördelning.

## 6. Metod

Kostnaderna och intäkterna är i grunden av två olika typer<sup>1</sup>

- De direkta kostnaderna och intäkterna, nedan kallade trafik kostnader och trafikintäkter
- De indirekta kostnaderna och intäkterna som delas upp i trafiknära och administrativa kostnader och intäkter.

### 6.1 Direkta kostnader och intäkter på linje

Alla trafik kostnader och trafikintäkter bokförs direkt på den aktuella linjen.

### 6.2 Indirekta kostnader och intäkter på linje

Trafiknära kostnader och intäkter som är unika för ett visst affärsområde men inte för en viss linje fördelas ut på linje i ekonomisystemet proportionerligt efter trafik kostnaden för de linjer som ingår i det aktuella affärsområdet.

Övriga indirekta kostnader och intäkter klassas som gemensamma för hela bolaget och delas upp i trafiknära och administrativa. Trafiknära gemensamma kostnader och intäkter fördelas ut på samtliga linjer i ekonomisystemet proportionerligt efter trafik kostnaden på linjen. Regionen ersätter skillnaden mellan de administrativa kostnaderna och intäkterna.

### 6.3 Ägarfördelning av kostnader och intäkter

Vid ägarfördelningen används ett antal fördelningsmallar i ekonomisystemet som är uppdelade efter trafikavtal. Varje avtal har i regel fyra mallar, tre intäktsfördelningsmallar beroende på korttyp och en kostnadsfördelningsmall. Mallarna skapas via RVU där man väger samman de undersökta linjerna i varje avtal och får en procentuell fördelning per ägare. Resvaneundersökningar genomförs cirka vart femte år eller oftare om så behövs på grund av t.ex. stora trafikförändringar. Respektive ägarråd beslutar om dessa extra resvaneundersökningar.

Bolaget har ett ansvar för att utveckla metoderna att genomföra resvaneundersökningar eller dylikt, så att underlaget till fördelningsmodellen får en hög kvalitet till lägsta möjliga kostnad.

---

<sup>1</sup> se tabell 1, sid 5

Varje parts ägarersättning blir summan av skillnaden mellan intäkterna och kostnaderna för respektive ägare och linje. En beräkning av respektive ägares ersättning till bolaget på utfallet år 2002 visas i tabell 2.

### 6.3.1 Fördelning av kostnader

- Bolaget har trafikavtal med en eller flera entreprenörer. Kostnaderna för trafiken i avtalet bokförs per linje.
- För att få kostnaden per ägare, som är baserad på utnyttjandet av trafiken, sker en fördelning. Målet är en kostnad per ägare som beror både på antalet resor och på resans längd. Detta erhålls genom att via RVU kartlägga antalet personkilometer.
- Varje ägares kostnad blir antalet personkilometer, som de har betalningsansvaret för, multiplicerat med kostnaden per personkilometer för respektive linje.

### 6.3.2 Fördelning av intäkter

Biljettintäkterna fördelas i relation till antalet personkilometer per linje, typ av biljettslag och hemkommun. Grunden är medelreslängden per resa, vilken fås från resvaneundersökningarna. Medelreslängden för varje resa beräknas per linje, korttyp och hemkommun hos resenären.

De olika korttyperna är:

- kontant och värdekort (kt 1)
- periodkort och fritidskort (kt 2)
- terminskort och övriga skolkort (kt 3)

I biljettmaskinssystemet registreras alla stämplande påstigande per linje och biljettslag. Antalet personkilometer på linjen varje månad för det aktuella biljettslaget är antalet stämplande påstigande enligt biljettsystemet multiplicerat med medelreslängden från resvaneundersökningarna. Resultatet är linjens andel av de totala personkilometrarna för varje biljettslag. Linjens intäkt är summan av dess andelar av de totala intäkterna från varje typ av biljettslag.

För att få en så rättvisande bild som möjligt av antalet resenärer skall Västtrafik kontinuerligt kartlägga den s k stämpingsbenägenheten.

I biljettmaskinssystemet eller vid annan försäljning av färdbevis redovisas inte vilken hemkommun en resenär har. Fördelningen per ägare görs därför enligt de mallar som beskrivits ovan. Mallarna gäller för perioden mellan resvaneundersökningarna.

## 7. Nationella kostnadsutjämningsystemet

Något utjämningsystem utöver det nationella kostnadsutjämningsystemet finns inte i fördelningsmodellen, undantaget de införanderegler som nämns nedan. Ägarna är överens om att uppdatera det nationella kostnadsutjämningsystemet med de kostnader, som varje ägare skulle ha haft, om den här avtalade fördelningsmodellen baserad på bolagets bokslut år 2002 hade gällt. Beräknade kostnader per kommun, att inrapportera till kostnadsutjämningsystemet framgår av tabell 2.

Om staten inte uppdaterar det nationella kostnadsutjämningsystemet ytterligare minst en gång under avtalsperioden år 2004 – 2008, skall detta göras på initiativ av regionala ägarrådet.

### **8. Införanderegler**

Fördelningsprinciperna har lett till att ägarnas ersättning till kollektivtrafiken ändras jämfört med ersättningen 2002. För de kommuner vars ersättning inklusive effekterna av det uppdaterade nationella kostnadsutjämningsystemet ökar med mer än 150 kr per invånare gäller följande övergångsregler:

- år 2004 ersätter regionen dessa kommuner, exklusive Lerum, med hela beloppet som överstiger en ökning med 150 kr per invånare.
- år 2005 ersätter regionen dessa kommuner, exklusive Lerum, för den ökning som övertiger 200 kr per invånare jämfört med utfall 2002.
- år 2004 ersätter regionen Lerum med 13,9 mkr och år 2005 med 10,8 mkr.
- år 2006 gäller fördelningsmodellen fullt ut för alla ägare.

Övergångsbeloppen avser beräknade kostnadsökningar och har bestämts till ett fast belopp oavsett vad det verkliga utfallet år 2004 och 2005 blir. Beloppen framgår av tabell 3.

***Tabell 1: Principiell uppdelning av bolagets intäkter och kostnader***

**Trafikkostnader:** Ersättning till entreprenören för utförd trafik, inkl incitamentsersättning

**Trafikintäkter:** Intäkten av resenärernas utförda resor

**Trafiknära kostnader och intäkter:**

- Infra: förvaltning och utveckling av hållplatser, stationer, terminaler och andra anläggningar
- IT: drift och underhåll för trafiknära system
- Försäljning och upplysning
- Pris och betalsystem

**Administration:** Övriga intäkter och kostnader, såsom t ex löner för all administrativ personal, lokalkostnader, information och marknadsföring av allmän karaktär

Tabell 2: Ägarersättning till bolaget – beräknad för modellåret 2002

**Ekonomiska effekter per kommun**

Alla uppgifter i kkr

Kommun	Konsekvenser ny modell Faktura från Västrafik			Konsekvenser kostnadsutjämnig			Konsekvenser Ny modell inkl kostnads- utjämnig
	Nuvarande		Förändring	Nuvarande		Förändring	
	modell 2002	Ny modell		utjämnig (1992)	Ny utjämnig (2002)		
Regionen	685 124	656 952	-28 172	-	-	-	-
Ale	4 933	4 933	0	1 805	-5 390	7 195	7 195
Alingsås	23 616	13 076	-10 540	13 580	-2 434	16 014	5 474
Bengtfors	3 960	3 783	-177	-1 372	-1 056	-317	-494
Bollebygd	3 616	999	-2 617	-1 879	-2 051	172	-2 445
Borås	44 957	46 414	1 457	-9 217	1 275	-10 491	-9 035
Dals Ed	1 881	2 118	237	-1 065	-207	-858	-621
Essunga	629	0	-629	-1 469	-2 067	599	-30
Falköping	7 072	6 383	-689	-6 818	-6 293	-524	-1 214
Färgelanda	2 083	192	-1 891	-771	-2 353	1 583	-309
Grästorp	1 085	333	-752	-1 639	-1 855	217	-536
Gullspång	1 121	1 144	23	-1 499	-1 262	-237	-214
Göteborg	307 396	400 956	93 560	48 406	150 914	-102 508	-8 948
Götene	2 973	1 163	-1 810	-3 064	-3 803	740	-1 071
Herrljunga	1 749	1 748	-1	-2 113	-2 075	-38	-39
Hjo	1 870	465	-1 405	-2 281	-2 820	539	-866
Härryda	12 018	9 539	-2 479	4 221	-3 266	7 487	5 008
Karlsborg	1 567	1 076	-491	-1 630	-1 720	91	-401
Kungälv	11 004	12 510	1 506	5 839	-3 602	9 442	10 948
Lerum	9 290	7 454	-1 836	18 562	-6 898	25 460	23 624
Lidköping	7 853	8 287	434	-8 836	-6 839	-1 996	-1 563
Lilla Edet	2 467	1 437	-1 030	-3 245	-3 570	325	-705
Lysekil	8 187	9 590	1 403	1 495	1 880	-385	1 018
Mariestad	6 805	5 933	-872	-5 574	-4 033	-1 542	-2 414
Mark	10 129	7 886	-2 243	-7 721	-5 807	-1 914	-4 157
Mellerud	3 230	1 188	-2 042	-1 866	-2 642	776	-1 266
Munkedal	4 516	3 417	-1 099	637	-1 180	1 817	719
Mölnadal	29 829	19 103	-10 726	11 247	-5 138	16 385	5 659
Orust	9 556	6 898	-2 658	333	-91	424	-2 234
Partille	14 373	7 913	-6 460	9 601	-5 694	15 295	8 835
Skara	5 603	3 286	-2 317	-3 865	-4 084	220	-2 097
Skövde	16 262	13 762	-2 500	-7 363	-7 116	-247	-2 747
Sotenäs	2 588	2 736	148	617	-1 328	1 945	2 093
Stenungsund	7 350	9 301	1 951	390	0	390	2 341
Strömstad	4 717	5 321	604	2 001	202	1 798	2 402
Svenljunga	4 093	3 170	-923	-2 397	-1 419	-978	-1 901
Tanum	4 627	5 185	558	-306	-367	61	619
Tibro	1 860	132	-1 728	-2 745	-3 709	964	-764
Tidaholm	2 379	1 477	-902	-3 261	-3 425	164	-738
Tjörn	5 834	5 414	-420	1 571	-1 097	2 668	2 247
Tranemo	3 885	4 543	658	-3 042	-826	-2 216	-1 558
Trollhättan	18 755	20 108	1 353	-4 922	-3 334	-1 588	-235
Töreboda	1 546	1 187	-359	-2 296	-2 532	236	-123
Uddevalla	20 068	18 670	-1 398	2 730	-3 226	5 956	4 558
Ulricehamn	6 401	7 914	1 513	-5 106	-1 940	-3 166	-1 653
Vara	2 972	2 190	-782	-3 763	-4 116	352	-430
Värgårda	3 903	3 369	-534	-2 130	-1 246	-884	-1 418
Vänersborg	14 257	7 903	-6 354	-4 333	-7 073	2 740	-3 614
Åmål	2 959	2 253	-706	-2 811	-2 900	90	-616
Öckerö	14 741	8 372	-6 369	10 103	2 337	7 766	1 397

## Exempel från Lidköpings kommun

För att underlätta förståelsen av diagrammen och sammanställningen beskrivs ett exempel från Lidköpings kommun. Exemplet utgår från tabellen ovan.

Kolumn 1	Konsekvenser ny modell Faktura från bolaget			Konsekvenser kostnadsutjämning			Konsekvenser
	Kolumn 2	Kolumn 3	Kolumn 4	Kolumn 5	Kolumn 6	Kolumn 7	Kolumn 8
<b>Kommun</b>	<b>Nuvarande modell 2002</b>	<b>Ny modell</b>	<b>Förändring</b>	<b>Nuvarande utjämning (1992)</b>	<b>Ny utjämning (2002)</b>	<b>Förändring</b>	<b>Ny modell inkl kostnadsutjämning</b>
Lidköping	7 853	8 287	434	-8 836	-6 839	-1 996	-1 563

### Förklaring:

Kolumn	Innehåll
2	Den faktiska ägarersättningen, som Lidköping betalar till bolaget år 2002, enligt nuvarande modell är 7 853 kkr.
3	Om den nya fördelningsmodellen hade gällt år 2002 skulle Lidköping ha betalt 8 287 kkr.
4	Lidköping skulle ha betalat 434 kkr mer i ägarersättning till bolaget om den nya fördelningsmodellen hade gällt år 2002. <i>Positivt tal = kommunen betalar mer</i> <i>Negativt tal = kommunen betalar mindre</i>
5	Lidköping skall i den nya modellen betala 8 836 kkr för kollektivtrafikkfaktorn i det nationella kostnadsutjämningsystemet. Beloppet baseras på Lidköpings andel av kollektivtrafikkostnaderna i Västra Götaland år 1992. <i>Positivt tal = kommunen får pengar i bidrag</i> <i>Negativt tal = kommunen betalar bidrag</i>
6	I utredningar har föreslagits att kommunens andel av kollektivtrafikkostnaden år 2002 enligt den nya modellen rapporteras in till kostnadsutjämningsystemet. Detta skulle betyda att Lidköping skulle betalat 6 839 kkr till detta system. <i>Positivt tal = kommunen får pengar i bidrag</i> <i>Negativt tal = kommunen betalar bidrag</i>
7	Förändringen av Lidköpings bidrag eller betalning till kostnadsutjämningsystemet. Lidköping betalar 1 996 kkr mindre till kostnadsutjämningsystemet. <i>Positivt tal = kommunen betalar mer</i> <i>Negativt tal = kommunen betalar mindre</i>
8	Den totala effekten för kommunen av både ägarersättningen till bolaget och bidraget från /betalningen till kostnadsutjämningsystemet. Lidköping kommer totalt sett att få en minskad utbetalning med 1 563 kkr. <i>Positivt tal = kommunen betalar mer</i> <i>Negativt tal = kommunen betalar mindre</i>

**Tabell 3: Införanderegler**

Införanderegler Ersättning för år 2004 och 2005							
	Utfall 2002	Kostnad med ny modell	Kostnadsökning	Folkmängd 02-11-01	Kostnadsökning kr/inv	Bidrag till kommun 2004	Bidrag till kommun 2005
Lerum	-9 272	14 353	23 625	35 558	664	13 900	10 800
Kungälv	5 165	16 113	10 948	37 912	289	5 200	3 400
Ale	3 128	10 323	7 195	25 835	278	3 300	2 000
Partille	4 772	13 607	8 835	33 088	267	3 800	2 200
Sotenäs	1 971	4 065	2 094	9 467	221	650	200
Strömstad	2 716	5 118	2 402	11 218	214	700	200
Härryda	7 797	12 805	5 008	30 844	162	400	
Alingsås	10 036	15 510	5 474	35 327	155	200	
Tjörn	4 263	6 511	2 248	14 826	152	50	
Öckerö	4 638	6 035	1 397	11 981	117		
Stenungsund	6 960	9 301	2 341	21 755	108		
Mölnadal	18 582	24 241	5 659	57 079	99		
Uddevalla	17 338	21 897	4 559	49 683	92		
Munkedal	3 879	4 597	718	10 434	69		
Lysekil	6 692	7 710	1 018	14 801	69		
Tanum	4 933	5 552	619	12 210	51		
<b>Regionens kostnad utöver utfall enligt ny modell:</b>						<b>28 200</b>	<b>18 800</b>

*Både utfall 2002 och kostnaderna enligt den nya fördelningsmodellen avser beräkningar baserade på bolagets bokslut verksamhetsåret 2002.*

Bolaget skall år 2004 fakturera respektive kommun ägarersättningen enligt den här avtalade fördelningsmodellen. För de kommuner som år 2004 och 2005 får ett införande-bidrag drar bolaget beloppet enligt tabellen ovan från de beräknade ägarersättningarna. Till regionen fakturerar bolaget ägarersättningen enligt den avtalade fördelningsmodellen plus 28,2 mkr år 2004 och plus 18,8 mkr år 2005. Införandebidragen är fasta belopp.