Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

Handläggare
Daniel Angermann
08-123 316 95
daniel.angermann@regionstockholm.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-04-21

Trafiknämnden
2022-05-23, punkt 20

Ärende
TN 2021-1273
TN 2022-0111

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Svar på skrivelser från (S) angående ersättning till MTR Pendeltåg

Ärendebeskrivning

Socialdemokraterna har i skrivelser daterade den 14 december 2021 och den 25 januari 2022 inkommit med frågor gällande en överenskommelse om ersättning till MTR Pendeltåg för merkostnader under pandemin.

Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande den 9 februari 2022
Skrivelse från (S) daterad den 14 december 2021
Skrivelse från (S) daterad den 25 januari 2022

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Skrivelserna ska anses besvarade.

Svar på skrivelserna

Skrivelsen den 14 december 2021 gäller en artikel som publicerats av Svenska Dagbladet (SvD) den 6 december 2021 gällande en överenskommelse mellan SL och MTR Pendeltåg om ersättning för merkostnader under pandemin.

Enligt skrivelsen har trafikförvaltningen i anslutning till artikeln i ett mailsvar hänvisat till ett interimistiskt avtal som ställer krav på utökad trafik, något som enligt skrivelsen, såvitt gäller pendeltågstrafik, inte beslutats av eller delgetts nämnden.

Socialdemokraterna har mot ovanstående bakgrund inkommit med nedanstående frågor och föreslår därutöver i skrivelse den 25 januari 2022 att en oberoende extern granskning tillsätts för att granska SL:s ersättning till MTR och den överenskommelse SL ingått härom. Förvaltningens svar anges i anslutning till respektive fråga

Fråga 1

”Är det ”Överenskommelse angående fokusområde för 2021 gällande Uppdragsavtal (E24)” som hänvisas till när man i mejl från förvaltningen hänvisar till interimistiska avtal?”

Nej, överenskommelsen gäller för pendeltågstrafiken. De interimistiska avtalen gäller för buss- och lokalbanetrafiken.

Mailet som Socialdemokraterna refererar till skickades från SL:s presstjänst till SvD *inför* publiceringen av SvD:s artikel, inte *därefter* som det anges i skrivelsen. Det aktuella mailet skickades den 3 december 2021 och artikeln publicerades den 6 december 2021.

I mailet lämnades utförlig information om bakgrunden till ersättningen till MTR Pendeltåg enligt *Överenskommelse angående fokusområde för 2021 gällande Uppdragsavtal (E24)*. I anslutning till redogörelsen ges följande exempel på åtgärder som vidtagits inom *andra* delar av verksamheten, bl.a. vad gäller busstrafiken och lokaluthyrning.

> ”Trafikförvaltningen har ett ansvar att se till att kollektivtrafiken hålls igång, och under pandemin har myndighetskraven hela tiden varit att vi ska köra full trafik och helst lite till. Därför har vi tvingats till ett antal åtgärder som krävt särskilda avtal med våra avtalspartners.

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-04-21

Ärende
TN 2021-1273
TN 2022-0111

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

> Det tydligaste exemplet är busstrafiken. Där är de flesta avtalen så kallade VBP-avtal, där trafikutövaren får ersättning för verifierad betalande påstigande. Med ett minskat resande på grund av pandemin, och när möjlighet för resenär att blippa biljett vid påstigning har saknats, så har trafikutövarna inte haft några verifierade betalande påstigande alls. Enligt avtalen skulle de då fått i princip noll kronor i ersättning från trafikförvaltningen. Det hade inneburit helt eller åtminstone i stora delar nedlagd busstrafik. Så för att de ska kunna upprätthålla full trafik har vi därför förhandlat tillfälliga avtal – interimsavtal – där VBP-ersättningen ersatts av produktionsersättning.
>
> Andra exempel på åtgärder är att trafikförvaltningen gett hyresgäster uppskov med hyra under pandemin."

Det framgår tydligt av trafikförvaltningens svar att merkostnader under pandemin, såvitt gäller pendeltågstrafiken, har ersatts inom ramen för *Överenskommelse angående fokusområde för 2021 gällande Uppdragsavtal (E24)* samt att de interimistiska avtalen som skrivelsen hänvisar till ("interimsavtal") avser busstrafiken och inte pendeltågstrafiken.

Fråga 2

"Vilka krav har SL ställt som motkrav för utbetalningen av de 24 miljonerna?"

SL kallade under pandemins inledande dagar till ett flertal krismöten med trafikutövare för att lägga fast och koordinera det fortsatta arbetet med att säkerställa Stockholmsregionens kollektivtrafik.

Det stod klart att pandemin medförde en kraftig påverkan på kollektivtrafiken, bland annat genom ökad sjukfrånvaro hos personalen, förändringar av viserings- och betalmöjligheter i kollektivtrafiken men även genom förändringar i resandemönstret.

Det stod också klart att kollektivtrafiken måste vara robust och fungerande även i den rådande krissituationen samt att kollektivtrafiken skulle utföras på ett sätt som motverkar smittspridning.

Förutsättningarna för trafikutövarna att bedriva trafik skiljer sig i olika avseenden. Inom buss- och lokalbanetrafiken är stora delar av trafikutövarnas ersättning baserade på antalet påstigande och betalande resenärer. Till följd av att resandet med kollektivtrafiken föll dramatiskt samtidigt som det ställdes krav på fullt och helst utökat trafikutbud för att bidra till minskad smittspridning kunde verksamheten inte bedrivas med gällande ersättningsmodeller. Mot den bakgrunden tecknades de s.k. interimistiska tilläggsavtalen med trafikutövare inom buss- och lokalbanetrafiken som säkerställde en grundersättningsnivå baserad på utförd trafikproduktion och oberoende av antalet resenärer.

Inom tunnelbane- och pendeltågstrafikstrafiken är ersättningsmodellerna inte baserade på antalet resenärer utan de bygger på en kombination av ersättning för utförd produktion samt olika typer av incitamentskonstruktioner, t.ex. Nöjd-kund-index (NKI), punktlighet, upplevd kvalitet, försäljningsprovision, m.m., som dock också påverkades negativt av det låga resenärsunderlaget.

Samtliga trafikutövare inom samtliga trafikslag drabbades av ökade produktionskostnader till följd av bl.a. hög sjukfrånvaro, ökade personalkostnader för övertid, inhyrning av extern personal, extra kostnader för verksamhetsplanering, extrainköp av material (t.ex. handsprit, masker), extra städning av hytter och personalutrymmen, avgifter för inställd trafik till följd av personalbrist.

Vad specifikt gäller pendeltågstrafiken sökte MTR Pendeltåg i en förhandlingsframställan ersättning för merkostnader till följd av pandemin med ett belopp om totalt 48,3 mnkr, varav SL beviljade 24 mnkr genom ovan nämnd *Överenskommelse angående fokusområde för 2021 gällande Uppdragsavtal (E24)*.

MTR Pendeltåg har genom överenskommelsen erhållit en skälig ersättning för faktiska och verifierade merkostnader. Däremot fanns ingen anledning att i grunden göra om ersättningsmodellen, vilket SL gjorde för buss- och lokalbanetrafiken genom att teckna de s.k. interimistiska tilläggsavtalen.

Sammanfattningsvis: Den prestation som avkrävdes MTR Pendeltåg under pandemin var att säkerställa och upprätthålla det fulla trafikutbudet för

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-04-21

Ärende
TN 2021-1273
TN 2022-0111

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Stockholmsregionens pendeltågstrafik under svåra förhållanden med starkt förändrade förutsättningar. MTR Pendeltåg lyckades med uppdraget till priset av betydande merkostnader, vilka MTR Pendeltåg har ersatts för inom ramen för SL:s möjligheter enligt uppdragsavtalet att utpeka ett särskilt fokusområde.

Fråga 3

”Varför togs inte beslutet på nämnden vilket skedde med tilläggsavtalen på buss och lokalbanesidan?”

Förvaltningschefen har enligt gällande delegationsordning för trafiknämnden rätt att ingå avtal till ett värde upp till 50 mnkr.

De interimistiska tilläggsavtalen genererar en total årsomsättning om ca 3 000 mnkr. Därutöver har ersättningsmodellen gjorts om i grunden. Ersättningen enligt överenskommelsen med MTR Pendeltåg avseende merkostnader under pandemin uppgår till 24 mnkr.

I enlighet med delegationsordningen rymdes inte de interimistiska tilläggsavtalen för buss- och lokalbanetrafiken inom förvaltningschefens beslutanderätt varför det ankom på nämnden att fatta beslut.

Överenskommelsen med MTR Pendeltåg rymdes beloppsmässigt inom förvaltningschefens beslutanderätt, varför förvaltningschefen hade rätt att ingå överenskommelsen.

Fråga 4

”Varför har inte beslutet delgivits nämnden?”

Förvaltningschefens åtgärd att ingå överenskommelsen inom ramen för uppdragsavtalets bestämmelser om utpekande av fokusområde samt inom ramen för gällande budget för trafikverksamheten utgör s.k. verkställighet. Åtgärder som utgör verkställighet anmäls inte till nämnden enligt kommunallagen.

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-04-21

Ärende
TN 2021-1273
TN 2022-0111

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Angående extern granskning av SL:s ersättning till MTR

I såväl skrivelsen den 14 december 2021 som skrivelsen den 25 januari 2022 har ersättningen benämnts som bidrag och utbetalning av bonus. I den senare skrivelsen refereras i det här avseendet till ytterligare en artikel i media där SL:s tillämpning av uppdragsavtalet som ersättningen till MTR är baserad på ifrågasatts.

Förvaltningen önskar framhålla följande.

Den ersättning som kan utgå under uppdragsavtal E24 avseende pendeltågsverksamheten regleras uttömmande i bilaga 7B till avtalet, *Ersättning och incitament*.

Ersättningsmodellen är en kombination av fast och rörlig ersättning för trafikproduktion, underhåll och övriga åtaganden. Den s.k. grundersättningen baseras på utbudskilometer och utbudstimmar. Grundersättningen kan både sänkas och höjas vid förändringar i utbudet. Särskild reglerad ersättning utgår för utförande av s.k. lågfrekvent underhåll.

Ersättningsmodellen tillhandahåller även ett stort antal incitamentskonstruktioner som ytterst syftar till att öka kvalitén och tillförlitligheten i utförandet av uppdraget. Vid ett undermåligt utförande i förhållande till avtalad basnivå utgår olika prisavdrag, *viten*, och för prestationer över basnivå utgår extra ersättning, i avtalets terminologi *bonus*.

Vites- och bonuskonstruktionerna avser bl.a. punktlighet, ej utförd produktion, bemanning stationer, rena stationer och fordon, upplevd kvalitet samt punktviten, t.ex. osanerat klotter.

Den totala årsomsättningen under uppdragsavtalet uppgår till ca 2 200 mnkr. Incitamentsdelen ger en maximal bonus om 222 mnkr per år och det årliga vitet uppgår till upp till 127 mnkr, dock finns inget vitestak alls för t.ex. punktlighet, ej utförd trafik och osanerat klotter.

Utöver dessa incitament har SL enligt de aktuella bestämmelserna möjlighet, men inte skyldighet, att årligen allokera en extra ersättning (bonus) upp till 25 mnkr för att anvisa ett eller flera särskilda fokusområden för trafikutövaren.

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-04-21

Ärende
TN 2021-1273
TN 2022-0111

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Under pandemiåret 2021 har hanteringen av de utmaningar som pandemin medfört anvisats som sådant särskilt fokusområde. Syftet har varit att upprätthålla full och stabil trafikproduktion under starkt förändrade och osäkra förhållanden samt att i delar kompensera trafikutövaren för de extra kostnader som extra insatserna medfört sedan mars 2020.

MTR Pendeltåg har i förhandlingsframställan sökt ersättning för merkostnader med ett belopp om 48,3 mnkr, varav SL efter noggrann granskning godkänt och genom slutlig överenskommelse i juni 2022 ersatt 24 mnkr, i ett för allt, såsom upplupna faktiska och verifierade merkostnader. Ersättningen har utgått inom ramen för de medel som allokerats till det särskilda fokusområdet att hantera pandemins utmaningar. Överenskommelsen avser åren 2020 och 2021 och någon rätt till ytterligare ersättning för merkostnader med anledning av pandemin finns inte.

Förvaltningen kan även konstatera att överenskommelsen inför undertecknande genomgått gängse granskningsrutiner i enlighet med trafikförvaltningens administrativa bestämmelse om juridisk och ekonomisk granskning av avtal. Då inget särskilt framkommit vid dessa granskningar ser förvaltningen inte någon nytta med att dessutom beställa och bekosta en extern granskning.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Daniel Angermann
Chefsjurist

SKRIVELSE
2022-01-25

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Skrivelse om uppföljning av bidrag till MTR-pendeltåg

Socialdemokraterna har ställt ett antal frågor kopplat till den artikel som publicerats i Svenska Dagbladet den sjätte december. I artikeln framkommer det att SL har valt att betala ut en bonus till MTR. Man menar då att bonusen har varit för att köra full trafik vilket dock redan är reglerat i grundavtalet.

En professor i juridik ifrågasätter i media hanteringen. Och generellt ska inte vi som motpart göra en extensiv avtalstolkning å vår avtalsparts vägnar om vi vill ta ansvar för bolagets (och i det här fallet skattebetalarnas) pengar.

Eftersom att vi anser att de skriverier som varit inte är bra för SLs anseende är det enligt oss socialdemokrater rimligt är att föregå vidare medial granskning och själva inleda en extern granskningsprocess. Detta i syfte att det inte ska råda några som helst tvivel om att inget fel har begåtts som skadar allmänhetens förtroende för SL.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår socialdemokraterna:

att en oberoende extern granskning av utbetalningen och avtalskonstruktionen rörande de extra medel som MTR-pendeltåg fick inrättas.

SKRIVELSE
2021-12-14

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Skrivelse om överenskommelse om bidrag till MTR-pendeltåg

Socialdemokraterna har ett antal frågor kopplat till den artikel som publicerats i Svenska Dagbladet den sjätte december. I artikeln framkommer det att SL har valt att betala ut en bonus till MTR. Man menar då att bonusen har varit för att köra full trafik vilket dock redan är reglerat i grundavtalet.

Därefter skickades även ett mejl ut från trafikförvaltningen där man hänvisar till ett interimistiskt avtal som ställer krav på utökad trafik. Detta är dock inte något som nämnden fattat beslut om på pendeltågssidan och inte heller något som delgivits nämnden.

Om det interimistiska avtalet som det hänvisats till är ”Överenskommelse angående fokusområde för 2021 gällande Uppdragsavtal (E24)” så framgår det inte i den överenskommelsen att man ställer krav på utökad trafik eller att bara köra långa tåg. Det som framgår av den är att man upprätthållit god trafikproduktion samt varit proaktiv med att påbörja försäljning av munskydd och handsprit. Något mer konkret återkommer inte i den överenskommelsen.

Vi har därför ett antal frågor som vi hoppas få besvarade om varför det här tilläggsbeloppet har betalats ut och vad för mervärde det har resulterat i för invånarna i Stockholms län.

Mot bakgrund av ovanstående vill vi ställa följande frågor:

1. Är det ”Överenskommelse angående fokusområde för 2021 gällande Uppdragsavtal (E24)” som hänvisas till när man i mejl från förvaltningen hänvisar till interimistiska avtal?
2. Vilka krav har SL ställt som motkrav för utbetalningen av de 24 miljonerna?
3. Varför togs inte beslutet på nämnden vilket skedde med tilläggsavtalen på buss och lokalbanesidan?
4. Varför har inte beslutet delgivits nämnden?