

Bilaga 1 - Fördelningsmodell för finansiering av underskott i Norrtåg AB

Bolagets kostnader, efter avdrag av Trafikverkets anslag för trafiken, fördelas i förhållande till planerad tågkilometerproduktion inom respektive län.

Intäkterna – i detta fall biljettintäkterna – fördelas i förhållande till de intäkter som trafikproduktionen genererar inom respektive län i prognos för T26–T30.

Innebörden för trafikavtal för trafikåren T26-T30

Norrtåg AB genomförde våren 2024 en operatörsupphandling avseende tågtrafik och fordonsunderhåll med avtalstiden 2025-12-14—2035-12-08. Respektive RKM har till upphandlingen lämnat beställning av tågtrafik i form av utbud per sträcka. Beställningen utgör basutbud för finansiering mellan länen. Trafiken upphandlades som ett produktionsavtal, vilket innebär att Norrtåg AB ansvarar för marknad och erhåller samtliga biljettintäkter.

Efter slutförd upphandling har parterna kommit överens om följande fördelning mellan ägarna av det underskott som bolaget uppvisar årligen. Fördelningsmodellen avser trafikåren T26-T30.

1. Bolagets kostnader

- a. Kostnader för operatörens ersättning utifrån lämnat anbud och de kostnader som framgår av trafikavtalet
- b. Kostnader som Norrtåg AB skall bära avseende bolagets förvaltning, banavgifter, fordon, depå och de kostnader som framgår av trafikavtalet såsom viss ersättningstrafik, elkostnad och viltskador.

2. Bolagets intäkter

- a. Bolagets egen biljettförsäljning, uppdelade i enkelbiljetter och övriga biljetter. Beräknad till personkilometer x 1,11 SEK/km för enkelbiljett och 0,44 SEK/km för övriga biljetter.
- b. Ersättning för RKM-biljetter, som räknas som övriga biljetter
- c. Anslag som Trafikverket årligen betalar ut enligt gällande Samverkansavtal mellan RKM och Trafikverket.
- d. Övriga intäkter

3. Fördelning av kostnader utifrån beställd trafik T26-T30

- a. Kostnader, efter avdrag för statliga anslag och övriga intäkter (punkt 2c och 2d), fördelas mellan respektive län i förhållande till beställd tågkilometerproduktion för åren T26-T30.

4. Fördelning av intäkter utifrån beräknade personkilometer T26-T30

- a. Personkilometer fördelas utifrån beräknade personkilometer i respektive län fördelat på biljettkategorierna enkelbiljetter och övriga biljetter (punkt 2a och 2b), för perioden T26-T30.
- b. Den totala framräknade personkilometerintäkten i respektive biljettkategori tillfaller respektive län i förhållande till andelen utförda personkilometer i respektive biljettkategori.

- 5. Andel av totalt underskott utifrån bolagets kostnader och intäkter i enlighet med detta dokument utgör fördelningsnyckel**
- a. Underskotten för respektive län utgörs av nettot av punkt 3 och 4.
 - b. Relationen mellan underskotten för respektive län och det totala underskottet i genomsnitt för perioden T26-T30 utgör fördelningsnyckel.
 - c. I enlighet med ovanstående blir andelen av det totala underskottet för perioden 26 procent för Norrbotten, 24 procent för Västerbotten, 36 procent för Västernorrland, 14 procent för Jämtland Härjedalen.
- 6. Tillkommande trafik utöver basutbud**
- a. Direkta kostnader enligt planerad tågkilometerproduktion i respektive län fördelas mellan de delägare som avropat utökningen
 - b. Från trafikkostnaden ska biljettintäkter reducera kostnaden på samma sätt som under punkt 2 ovan.
- 7. Större förändringar av gällande trafikbeställning eller produktion över längre tid bör leda till omprövning av fördelningsnyckel under perioden, om finansiär så begär.**