

Dnr	512/2019-06.02
Löpnr	2022.3391

Bilag 10 – Diverse forhold

Indhold

1. Indledning.....	3
2. Rejsekortudstyr på svenske stationer	3
3. Model for opgørelse og anvendelse af bod på dansk område.....	3
4. Indtægtsdeling i Hovedstadsområdet	5
5. Nævn i Danmark.....	5
6. Salgsprovision.....	5
7. Ny Samarbejdsaftale mellem DSB, Skånetrafiken og Transportministeriet.	5
8. Underskrifter	6

1. Indledning

Der er en række forhold, der ikke er taget højde for i Aftalen mellem Transportministeriet og Skånetrafikken om overdragelse af trafikkeransvaret for Øresundstogtrafikken (Aftalen). Disse bliver behandlet i dette bilag til Aftalen.

2. Rejsekortudstyr på svenske stationer

I tillæg til Aftalens punkt 2.3.4 skal det yderligere være muligt at benytte Rejsekort i alle tog mellem København Lufthavn og Malmø C i Sverige efter gældende danske regler.

I tillæg til Aftalens punkt 4.4.1 kan Skånetrafikken vederlagsfrit anvende DSB's passagerinformation, billetsalgsudstyr og rejsekortstandere på stationerne Hyllie, Triangeln og Malmö C i Skåne.

3. Model for opgørelse og anvendelse af bod på dansk område

I henhold til Aftalens punkt 2.5.2, vedrørende opgørelse og anvendelse af bod skal det fastlægges, 1) hvordan bod, der kan henføres til dansk område, opgøres, 2) hvad bod, der kan henføres til dansk område, konkret skal anvendes til og 3) hvordan forholdet regnskabsmæssigt håndteres.

Under nødaftalen med Transdev – som forløber frem til Skånetrafikens udbud eller direkte tildeling af Øresundstogtrafikken i 2025 – er der ikke aftalt bod mellem Skånetrafikken og Transdev. I henhold til pkt. 7.2.2 i Aftalen afholder Transportministeriet dokumenterbare udgifter til kompensation for forsinkelser vedrørende den danske delstrækning, som Skånetrafikken ikke kan videreføre til 3. part. Transportministeriet afholder derfor denne udgift. Det er aftalt, at det er Skånetrafikens kompensationsregler, der er gældende under nødaftalen med Transdev.

Da der ikke er aftale om bod mellem Transdev og Skånetrafikken finder nedenstående model for opgørelse og anvendelse af bod på dansk område ikke anvendelse under nødaftalen med Transdev.

3.1 Opgørelse af bod på dansk område

Der vil alene være tale om bod på basis af trafikale forhold, som Skånetrafikens operatør er ansvarlig for.

Der ifaldes bod for aflyste tog, delvist aflyste tog og nedformede tog i forhold til det planlagte/bestilte trafikomfang. Det er Skånetrafikens ansvar, at der er en aftale mellem Skånetrafikken og dennes togoperatør vedrørende bod, som er i overensstemmelse med denne aftale.

Bodsbetrag fordeles mellem parterne på baggrund af antal *togsæt-km*, som det pågældende tog, der giver anledning til boden, skulle have kørt på de forskellige delstrækninger i Øresundstogsystemet.

Det vil sige, at ved en given bodshændelse fordeles bodsbetrag mellem alle berørte delstrækninger baseret på andel af *togsæt-km*. Dansk delstrækning udgøres i den henseende fra bromidten i Øresund til Østerport.

Skånetrafikens operatør kan ifalde bod ved mangelfuld indsættelse af erstatningsbusser og personale (gulvæst og busskoordinator), hvis der er aflysninger/forsinkelser i trafikken. Bod, der skyldes mangelfuld indsættelse på danske stationer, henføres til dansk område.

Eksempel 1 (aflyst tog):

Hvis det totale antal togsæt-km for et aflyst tog fra Sverige til Danmark (som Operatøren er skyld i) udgør 341 togsæt-km, og den danske delstrækning udgør 25 togsæt-km, udgør den danske andel af den bod på 30.000 SEK, som Operatøren skal betale til Skånetrafiken 7,33 %. Dvs. 2.199,41 SEK.

Hvis et delvist aflyst tog aflyses fra CPH Lufthavn til Østerport, udgør den danske del af den bod på 15.000 SEK, som Operatøren skal betale til Skånetrafiken 100 %. Dvs. 15.000 SEK.

3.2 Anvendelse af bod på dansk område

Skånetrafiken kompenserer passagererne på den danske delstrækning efter EU-forordningens minimumskrav. Passagerer, der krydser grænsen, vil blive kompenseret efter de svenske regler for rejsetidsgaranti.

Bod, der kan henføres til dansk område, anvendes til at kompensere passagerer, der rejser i Øresundstog internt på den danske delstrækning efter gældende svenske regler for rejsetidsgaranti ('förseningsersättning') ved forsinkelser.

Kompensationen efter svenske regler skal gælde for alle billettyper, der gælder som gyldig rejsehjemmel i henhold til Aftalen.

Ifølge de nugældende svenske regler, vil det sige, at passagererne kompenseres fra 20 minutters forsinkelse (50 pct. i kompensation) og opefter.¹ Såfremt dette ændrer sig, skal det være muligt at revidere spørgsmålet om bod i henhold til Aftalen.

Kompensationen ved forsinkelser vil dermed være ens for alle passagerer i Øresundstog, uanset om rejsen foregår internt i Sverige, over Øresund eller internt i Danmark.

Det er Skånetrafikens ansvar at sikre, at det er praktisk muligt at udbetale kompensation til passagerer på den danske delstrækning.

3.3 Regnskab

Der vil givetvis være en difference mellem det bodsbeløb, der kan henføres til dansk område, og det beløb, som Skånetrafiken anvender til at kompensere passagerer på den danske delstrækning efter svenske regler. Det er ikke entydigt, om der vil være et "overskud" eller "underskud" som følge af ovenstående model.

En eventuel difference mellem det opgjorte bodsbeløb, som kan henføres til dansk område og det anvendte beløb til kompensation af passagerer på den danske delstrækning fordeles ligeligt mellem

¹ Kilde: <https://www.oresundstag.se/information/forseningsersattning/>

Transportministeriet og Skånetrafiken. Resultatet heraf skal fremgå af det regnskab over de danske nettoindtægter/-udgifter, som Skånetrafiken udarbejder i henhold til Aftalen. Se *eksempel 2* herunder.

Eksempel 2:

Skånetrafiken har opgjort boden, som kan henføres til dansk område, til 1,0 mio. SEK. Skånetrafiken har i samme periode udbetalt 0,9 mio. SEK i kompensation til passagerer på den danske delstrækning. Der er herved et "overskud" på 0,1 mio. SEK. Dette beløb fordeles ligeligt mellem Transportministeriet og Skånetrafiken. I regnskabet fremgår derfor en post på +0,05 mio. SEK.

Skånetrafiken skal, enten som et bilag til regnskabet, eller som en selvstændig rapportering, udarbejde en specifikation af det regnskabsførte beløb. Specifikationen skal redegøre for det opgjorte bodsbeløb som kan henføres til dansk område, det anvendte beløb til kompensation af passagerer på den danske delstrækning og den ligelige fordeling af en eventuel difference mellem Transportministeriet og Skånetrafiken.

4. Indtægtsdeling i Hovedstadsområdet

I bilag 4 erstatter DSB "Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen" og forestår dermed indtægtsdelingen på Den danske delstrækning på vegne af Skånetrafiken i Hovedstadssamarbejdet, Bus & Tog og Rejsekort & Rejseplan A/S. Dette reguleres i en særskilt aftale mellem Skånetrafiken, DSB og Transportministeriet navngivet "Samarbejdsaftale".

5. Nævn i Danmark

Skånetrafiken skal deltage i og i nødvendigt omfang medfinansiere obligatoriske nævn i Danmark, herunder fx Ankenævnet og Jernbanenævnet.

6. Salgsprovision

Aftalens bilag 3 punkt 4 udgår. Følgende er herefter gældende:

"Alle omkostninger forbundet med salg, kundeservice, markedsføring og administration heraf, herunder øget personale og driftsomkostninger for systemet, dækkes af salgsprovisionen på 5 pct. som aftalt i Samarbejdsaftale mellem Transportministeriet, DSB og Skånetrafiken.

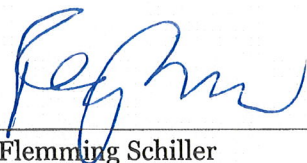
Skånetrafikens øvrige dokumenterbare omkostninger direkte relateret til Den danske delstrækning skal dækkes af Transportministeriets indtægter, jf. Aftalens punkt 7.2.2."

7. Ny Samarbejdsaftale mellem DSB, Skånetrafiken og Transportministeriet.

Punkt 2.2.6 i Aftalen ændres, således at Øresundstakstsystemet opretholdes i henhold til den til enhver tid gældende Samarbejdsaftale mellem DSB, Skånetrafiken og Transportministeriet

8. Underskrifter

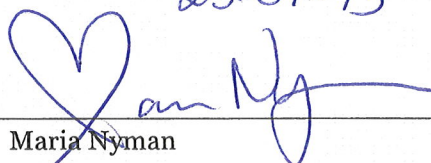
København, den [Dato]



Flemming Schiller
Afdelingschef
Transport- og Boligministeriet

[Sted], ^{HASSLAND} den [Dato]

23-01-13



Maria Nyman
Direktør
Skånetrafiken

Maria Nyman
Trafikdirektør