



Transport, Bygnings-  
og Boligministeriet

# Betingelser for reduktion af DSB's kontraktbetaling

Tillægskontrakt 19

SFK

# Indhold

Indhold .....	2
1. Kontraktgrundlag .....	4
1.1. Tillægskontraktens status i forhold til Kontrakten.....	4
2. Baggrund .....	4
3. Ændring af Kontraktens bestemmelser.....	4
3.1. Forudsætning for regulering af kontraktbetaling .....	4
3.2. Pensionsforpligtigelse.....	5
3.3. Ejendomsudvikling.....	5
3.4. Operatørpunktighed.....	6
3.5. Effektiviseringskrav .....	6
3.6. Indtægtsdeling i Hovedstadsområdet .....	7
4. Økonomi .....	7
5. Tid.....	8
5.1. Ikrafttræden.....	8
5.2. Ophør .....	8
6. Øvrige vilkår .....	9
7. Underskrifter .....	10

## Tillægskontrakt 19

mellem

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København  
CVR/SE: 43 26 57 17

(i det følgende benævnt Transport-, Bygnings- og Boligministeriet)

og

DSB  
Telegade 2  
2630 Taastrup  
CVR.nr.: 25050053  
(i det følgende benævnt "DSB")

(herefter: "Parterne")

om

**Betingelser for reduktion af DSB's kontraktbetaling**

SFK  
mmp

# 1. Kontraktgrundlag

Kontraktgrundlaget er Kontrakt mellem Transportministeriet (i dag Transport-, Bygnings- og Boligministeriet) og DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024, der blev indgået den 16. april 2015. Denne kontrakt med tilhørende bilag og senere indgåede tillægsaftaler benævnes i det følgende "Kontrakten".

## 1.1. Tillægskontraktens status i forhold til Kontrakten

Nærværende tillægskontrakt er indgået i overensstemmelse med Kontraktens pkt. 10.15 om ændringer af Kontrakten og benævnes i det følgende "Tillægskontrakt 19".

# 2. Baggrund

Med *Aftale om Erhvervs- og Iværksætterinitiativer* mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Radikale Venstre af 12. november 2017 har et politisk flertal besluttet at reducere DSB's kontraktbetaling i årene 2018-2021. DSB og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er på den baggrund enige om at indgå nærværende tillægskontrakt, der udmønter reduktionen i DSB's kontraktbetaling.

# 3. Ændring af Kontraktens bestemmelser

## 3.1. Forudsætning for regulering af kontraktbetaling

Parterne er enige om, at såfremt den nye bane mellem København og Ringsted ikke opnår fuld funktionalitet til køreplansskiftet i december 2019, optages forhandlinger om at regulere DSB's kontraktbetaling. Forhandlingerne tager udgangspunkt i den økonomiske nettoeffekt, der opgøres ved at sammenligne:

1. Det økonomiske nettobidrag (merindtægter minus omkostninger) ved åbningen af ny bane, som det fremgår af DSB' seneste ajourføring af kontraktøkonomien per januar 2017

med

SFK  
my

2. Det økonomiske nettobidrag (merindtægter minus omkostninger) med den reviderede trafik – samt ændringen heri – fra december 2019 og årene frem.

Parterne er enige om at lade ændringen i den økonomiske nettoeffekt kvalitetssikre ved en uafhængig ekstern part.

Parterne noterer sig, at udrulningen af Signalprogrammet med den forudsatte funktionalitet er en forudsætning for DSB's fortsatte effektivisering og en god kundebetjening. Endvidere muliggør elektrificering indsættelse af el-tog og en deraf følgende besparelse for DSB.

Parterne er på den baggrund enige om, at såfremt den videre elektrificering af jernbanenettet ikke realiseres i overensstemmelse med forudsætningerne i DSB's beslutningsoplæg for fase 1.5 for Fremtidens Tog, optages forhandlinger om at regulere DSB's kontraktbetaling. Den økonomiske nettovirkning kvalitetssikres ligeledes ved en uafhængig ekstern part.

Parterne er bekendte med, at Banedanmark aktuelt arbejder med en revideret plan for udrulning af Signalprogrammet, som medfører ændringer i forhold til åbningstidspunkter, trafikale muligheder og funktionalitet i forhold til de forudsætninger, der lå til grund i DSB's seneste ajourføring af kontraktøkonomien per januar 2017. Når reviderede planer foreligger optages der ligeledes forhandlinger om en regulering af DSB's kontraktbetaling. Den økonomiske nettovirkning af de ændrede forudsætninger kvalitetssikres ved en uafhængig eksterne part.

### 3.2. Pensionsforpligtigelse

Der indsættes et nyt pkt. 7.4.4 med følgende ordlyd:

"Gennem en indbetaling på 388 mio. kr. ultimo 2017 reduceres DSB's fremtidige betaling af tjenestemandspension til staten svarende til de omkostninger, DSB har til overenskomstansatte. Engangsbetalingen fastsættes på grundlag af en aktuariemæssig opgørelse af de fremtidige pensionsbetalinger. Aftalen indebærer, at pensionsbidraget til staten, med virkning fra 1. januar 2018, fastsættes til 15 procent af den pensionsgivende løn. Aftalen ændrer ikke ved rettighederne for de medarbejdere, der er omfattet af aftalen."

Såfremt forudsætningen om en pensionsbidragsats på 15 procent senere måtte blive ændret, skal såvel kontraktreduktionen, jf. afsnit 4, som indbetalingen på de 388 mio. kr. justeres tilsvarende.

### 3.3. Ejendomsudvikling

Aftalen beror på, at DSB gives friere rammer til løbende at generere indtægter fra kommerciel ejendomsudvikling efter en forretningsmodel svarende

SFK  
myn

til den, der gælder for By & Havn. DSB vil hermed få mulighed for at deltage i projektudviklingen, opførelsen og det efterfølgende ejerskab af ejendomsprojekter.

### 3.4 Operatørpunktlighed

Parterne er enige om, at Kontraktens pkt. 9.1.4, tabel 9.1 skal ændres med nye krav til operatørpunktigheden. Parterne er i den forbindelse enige om at igangsætte et arbejde med at fastlægge nye krav til operatørpunktigheden for både fjern- og regionaltogetrafikken og S-togetrafikken. De nye krav fastlægges med udgangspunkt i objektive ændringer i forhold, der ligger uden for DSB's kontrol, og som har betydning for DSB's mulighed for at overholde kravene til operatørpunktlighed. Parterne er enige om, at der senest d. 1. maj 2018 skal være fastsat et nyt krav til operatørpunktlighed.

### 3.5 Effektiviseringskrav

Parterne er enige om, at Kontraktens pkt. 9.1.5, skal ændres med nye krav til effektivitet. Parterne er i den forbindelse enige om at igangsætte et arbejde med at fastlægge nye krav, som forudsætter såvel en stadig bedre udnyttelse af de givne produktionsressourcer som en optimal tilrettelæggelse af produktionen.

Parterne er enige om, at der senest d. 1. maj 2018 skal være fastsat et nyt effektiviseringskrav. Effektiviseringskravet udregnes som den kontraktbetaling, der fremgår af Kontrakten, divideret med den planlagte togkilometerproduktion, der fastsættes i det igangværende arbejde om en ny trafikplan som følge af Banedanmarks nye strategi for Signalprogrammet.

Kontraktens pkt. 9.1.6 ophæves.

Kontraktens pkt. 9.1.7 ophæves.

Kontraktens pkt. 9.1.8 ophæves.

Kontraktens pkt. 9.1.9 ophæves.

Kontraktens pkt. 9.2.1 erstattes af følgende:

"Såfremt kravet til operatørpunktlighed, jf. pkt. 9.1.4, eller kravet til effektivisering, jf. pkt. 9.1.5, er overholdt i et givent år, får DSB i det pågældende år et point for overholdelse af kravet til operatørpunktlighed hhv. et point for overholdelse af kravet til effektivisering.

Såfremt DSB samlet set opnår mindre end 5 point i perioden 2015-2019 kan Kontrakten opsiges helt eller delvist med virkning pr 31. december 2021. Opsigelse af kontrakten reguleres i henhold til afsnit 9.3."

SFK  
mmp

Kontraktens pkt. 23.5.11 erstattes af følgende:

”DSB skal en gang årligt redegøre for opfyldelse kravet til kontraktbetaling pr. togkilometer, jf. fristen herfor i pkt. 23.3. Såfremt kravet ikke er opfyldt skal DSB redegøre for initiativer til sikring af overholdelse af kravet fremadrettet.”

Kontraktens bilag 12 ophæves.

Parterne er endvidere enige om, at der som følge af ændringen i kontraktens punkt 9.1.6 – 9.2.1 ikke ændres ved de point, DSB har optjent eller optjener som følge af målopfyldelse frem til og med kalenderåret 2017.

### 3.6 Indtægtsdeling i Hovedstadsområdet

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil tage initiativ til at finde en model for en ændret indtægtsdeling i Hovedstadsområdet inden åbningen af Metrocityringen i 2019, således at der i indtægtsdelingsmodellen ikke længere indgår en metrodobbeltfaktor (jf. bek. 1445 af 13. december 2006).

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og DSB er endvidere enige om, at der ved afskaffelse af ”metrodobbeltfaktormodellen”, vil ske en yderligere reduktion af DSB’s kontraktbetaling, jf. nedenstående tabel:

Tabel 1 Særskilt regulering ved ændring af indtægtsdelingen (2018-pl)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fast reduktion	177	177	177	177	177	177	177
Yderligere reduktion		50	180	200	*	*	*
Samlet reduktion	177	227	357	377	*	*	*

\* Yderligere reduktion for 2022-2024 fastlægges på baggrund af dialog mellem de involverede parter.

## 4. Økonomi

Parterne er enige om at reducere Transport-, Bygnings- og Boligministeriets kontraktbetaling til DSB med samlet 2.297,3 mio. kr. i årene 2018-2024. Kontraktbetalingen i Kontraktens tabel 8.1 reduceres med de i nedenstående tabel 8.1 anførte beløb.

SFK  
my

Tabel 8.1 Reduktion af kontraktbetaling i mio. kr. (2018-pl)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Reduktion af kontraktbetaling	207,3	250	320	380	380	380	380
Kontraktbetaling herefter	3800,3	3755,2	3685,4	3596,8	3526,0	3422,5	3319,1

Note: For kontraktbetalingen for 2021 og frem tages forbehold for særskilt regulering som følge af genudbuddet i Midt- og Vestjylland, overdragelse af Lille Syd, drøftelser af DSB's kontraktbetaling jf. nedenfor samt prisopregning.

Parterne er desuden enige om, at DSB's kontraktbetaling for 2021 og frem reguleres særskilt i forbindelse med opsigelse af trafik som følge af det udvidede genudbud i Midt- og Vestjylland. Ligeledes reguleres DSB's kontraktbetaling med den økonomiske nettoeffekt ved evt. udskæring af Øresunds-trafikken, jf. pkt. 2.6.3 i Kontrakten.

Parterne er endvidere enige om, at der senest inden udgangen af 2021 sker en drøftelse af DSB's kontraktbetaling for 2022 og frem med afsæt i den faktiske udvikling i passageromsætning, herunder eventuelle afvigelser i forhold til de forudsætninger, der lå til grund for indgåelsen af Kontrakten, samt muligheden for realisering af yderligere økonomiforbedringer.

## 5. Tid

### 5.1. Ikrafttræden

Denne Tillægskontrakt 19 træder i kraft på tidspunktet for underskrivelsen af tillægskontrakten.

### 5.2. Ophør

Medmindre andet aftales skriftligt, ophører denne Tillægskontrakt 19 samtidig med ophør af Kontrakten.

Tillægskontraktens afsnit 4 ophører, såfremt og fra det tidspunkt Transport-, Bygnings- og Boligministeriet opsiges dele af kontrakten i henhold til Kontraktens pkt. 9.3.1 samt pkt. 9.3.2 i Tillægskontrakt 1 af 21. september 2015 dog med undtagelse af det udvidede genudbud i Midt- og Vestjylland, jf. den politiske aftale af 9. juni 2017 mellem regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti.

SFK  
WMP



## 6. Øvrige vilkår

Kontrakten gælder på i øvrigt uændrede vilkår.

Nærværende Tillægskontrakt 19 oprettes i to eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis DSB og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

SFK  
my

## 7. Underskrifter

Tilstrup, den 21-12-17 2017

For DSB:



Peter Schütze  
Bestyrelsesformand



Flemming Jensen  
Administrerende direktør

København, den 21-12 2017

For Transport-, Bygnings- og Boligministeriet:



Flemming Schiller  
Afdelingschef



Christian de Hemmer Widding  
Kontorchef

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

SFK