

# Effektivitetsmål og takststigningsloft

Tillægskontrakt 5

# Indhold

1.	Kontraktgrundlag .....	4
1.1.	Tillægskontraktens status i forhold til Kontrakten.....	4
2.	Baggrund for tillægskontrakt 5.....	4
3.	Ændring af Kontraktens bestemmelser.....	5
3.1.	Takststigningsloftet .....	5
3.2.	Effektivitetsmålet.....	7
4.	Økonomi .....	20
5.	Tid.....	20
5.1.	Ikrafttræden.....	20
5.2.	Ophør.....	20
6.	Øvrige vilkår .....	20
7.	Underskrifter .....	21

# Tillægskontrakt 5

**mellem**

Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København  
CVR/SE: 43 26 57 17  
(herefter "Transport- og Bygningsministeriet")

**og**

DSB  
Telegade 2  
2630 Taastrup  
CVR.nr.: 25020053  
(herefter "DSB")

(herefter: "Parterne")

**om**

Effektivitetsmålet og takststigningsloftet

(herefter: "Tillægskontrakt 5")

TFC<sup>as</sup>

# 1. Kontraktgrundlag

Kontraktgrundlaget er Kontrakt mellem Transportministeriet (i dag Transport- og Bygningsministeriet) 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 5".

# 2. Baggrund for tillægskontrakt 5

Med denne Tillægskontrakt 5 foretages en række ændringer, som parterne er blevet enige om skal gælde i det videre samarbejde. Ændringerne kan opsummeres som følger:

- Parterne er enige om at præcisere Kontraktens pkt. 4.1.3 og 4.1.4 vedrørende DSB's takststigninger, så det tydeligt fremgår, at DSB ikke må lade sine takster stige mere end takststigningsloftet, men at DSB omvendt ikke er forpligtet til at udnytte loftet.
- Efter Kontraktens indgåelse er bekendtgørelse nr. 1217 af 22. oktober 2015 om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikskaber og hos jernbanevirksomheder (takststigningsloftet) trådt i kraft. Kontraktens nuværende henvisninger til den ophævede bekendtgørelse nr. 251 af 22. marts 2010 erstattes med henvisninger til den nye.
- Kontraktens pkt. 4.1.5 og 4.1.6 er med bekendtgørelse nr. 1217 af 22. oktober 2015 om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikskaber og hos jernbanevirksomheder (takststigningsloftet) fundet overflødige. De to punkter i Kontrakten slettes som følge heraf.
- I Kontraktens tabel 9.2 fremgår det, at der skal ske en justering af tallene i tabellen umiddelbart efter, at Kontrakten er indgået. Tabel 9.2 er derfor blevet justeret.
- I Kontraktens pkt. 9.1.6 står anført, at effektivitetsmålet fastsættes for 3-årige perioder ad gangen. Det er dog fundet mere hensigtsmæssigt, at målet fastsættes for en længere periode.

- I Kontraktens pkt. 9.1.7 fremgår det, at der i opgørelsen af effektivitetsmålet korrigeres for ændringer uden for DSB's kontrol i forhold til forudsætningerne på kontraktindgåelsestidspunktet. Bilag 12 i Kontrakten er derfor blevet udbygget, så dette bilag indeholder en samlet liste over korrektionsfaktorer, som DSB må korrigere for samt en beskrivelse af målopfølgningen. Der er ligeledes indsat en henvisning til bilag 12 i Kontraktens pkt. 9.1.7.
- I Kontraktens pkt. 9.1.8 fremgår det, at der ved indgåelse af tillægs-kontrakter skal ske en ændring af tabel 9.2 i Kontrakten. Bestem-melsen udgår, idet kontraktændringer i stedet håndteres som en korrektionsfaktor.

## 3. Ændring af Kontraktens be- stemmelser

### 3.1. Takststigningsloftet

I Kontraktens pkt. 4.1.3 står følgende:

*"De af DSB fastsatte takster reguleres i gennemsnit svarende til omkostningsudviklingen for kollektiv trafik, som opgøres af Trafikstyrelsen i det omkostningsbaserede indeks for kollektiv trafik, jf. bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010."*

Bestemmelsen kan læses på en sådan måde, at DSB er forpligtet til at lade deres takster stige med takststigningsloftet. Dette har ikke været intentionen med bestemmelsen, idet DSB – inden for rammerne af takststigningsloftet – selv kan fastsætte taksterne.

Derudover er bekendtgørelse nr. 251 af 22. marts 2010 ophævet. Efter Kontraktens indgåelse er bekendtgørelse nr. 1217 af 22. oktober 2015 om takst-ændringer i offentlig servicetrafik i trafikselskaber og hos jernbanevirksomheder (takststigningsloftet) trådt i kraft.

Ved underskrift af Tillægskontrakt 5 erstattes pkt. 4.1.3 i Kontrakten derfor med følgende:

*"De af DSB fastsatte takster, hvorpå bekendtgørelse nr. 1217 af 22. oktober 2015 finder anvendelse, kan maksimalt stige inden for rammerne af takststigningsloftet."*

I Kontraktens pkt. 4.1.4 står følgende:

*"DSB regulerer sine takster i henhold til taksstigningsloftet én gang årligt på et tidspunkt, der afstemmes med tidspunktet for takstændringer hos andre operatører af statslig togtrafik samt i de lokale trafikskaber."*

Bestemmelsen kan læses sådan, at DSB én gang årligt er forpligtet til at lade deres takster stige med taksstigningsloftet, hvilket ikke har været intentionen med bestemmelsen, jf. begrundelsen ovenfor. Ved underskrift af Tillægskontrakt 5 erstattes pkt. 4.1.4 i Kontrakten medfølgende:

*"De af DSB fastsatte takster, hvorpå bekendtgørelse nr. 1217 af 22. oktober 2015 finder anvendelse, reguleres én gang årligt på et tidspunkt, der afstemmes med tidspunktet for takstændringer hos andre operatører af statslig togtrafik samt i de lokale trafikskaber."*

I Kontraktens pkt. 4.1.5 står følgende:

*"DSB kan definere særlige priskategorier, der løbende kan reguleres hen over året og ikke medtages i beregningen af den gennemsnitlige takst, jf. bekendtgørelse 251 § 4, stk. 2 af 22. marts 2010."*

Ved underskrift af Tillægskontrakt 5 udgår dette punkt, idet bekendtgørelse 1217 af 22. oktober 2015, om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikskaber og hos jernbanevirksomheder (taksstigningsloftet) regulerer dette.

I Kontraktens pkt. 4.1.6 står følgende:

*"Politisk besluttede takstnedsættelser, hvortil DSB modtager fuld kompensation fra 3. part, kan ikke medregnes som takstreduktion, der kan benyttes til at øge taksterne på andre produkter."*

Ved underskrift af Tillægskontrakt 5 udgår dette punkt, idet bekendtgørelse nr. 1217 af 22. oktober 2015 om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikskaber og hos jernbanevirksomheder (taksstigningsloftet) regulerer dette.

I Kontraktens pkt. 4.1.7 og 4.1.8 står følgende:

*"DSB skal over for Transportministeriet ved Trafikstyrelsen kunne dokumentere, at den gennemsnitlige stigning i DSB's takster er i overensstemmelse med bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010. Dokumentationen skal være Trafikstyrelsen i hænde 4 måneder før de ændrede takster påtænkes at træde i kraft. Senest 3 måneder før en given takstændring skal Trafikstyrelsen meddele DSB om takststigningen overholder taksstigningsloftet. Overholder takstforslaget ikke bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010, skal et eventuelt nyt forslag til takster fremsendes til Trafikstyrelsen senest 10 dage efter."*

*Efter modtagelse af det reviderede takstforslag og senest 2 måneder før takststigningen skal Trafikstyrelsen meddele DSB om det reviderede for-*

*slag til takststigning overholder takststigningsloftet i henhold til bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010. Overstiger takststigningen i det nye forslag takststigningsloftet i henhold til bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010, eller kan der ikke opnås enighed mellem operatørerne af statslig offentlig servicetrafik, justeres alle DSB's takster med den af Trafikstyrelsen udmeldte stigning i det omkostningsbaserede indeks i henholdt til bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010.*

*I tilfælde af en negativ udvikling i omkostningsindekset (jf. bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010) er DSB forpligtet til ikke at hæve sine takster. Den ikke udmøntede takstreduktion modregnes i de efterfølgende år, jf. bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010.”*

Idet bekendtgørelse nr. 251 af 22. marts 2010 er ophævet, og bekendtgørelse nr. 1217 af 22. oktober 2015 om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikelskaber og hos jernbanevirksomheder (takststigningsloftet) er trådt i kraft, erstattes punkt. 4.1.7 og 4.1.8 i Kontrakten med følgende:

*”DSB skal over for Transport- og Bygningsministeriet ved Trafik- og Byggestyrelsen kunne dokumentere, at den gennemsnitlige stigning i DSB's takster er i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 1217 af 22. oktober 2015. Dokumentationen skal være Trafik- og Byggestyrelsen i hænde 4 måneder før de ændrede takster påtænkes at træde i kraft. Senest 3 måneder før en given takstændring skal Trafik- og Byggestyrelsen meddele DSB, om takststigningen overholder takststigningsloftet. Overholder takstforslaget ikke bekendtgørelsen, skal et eventuelt nyt forslag til takster fremsendes til Trafik- og Byggestyrelsen senest 10 dage efter.*

*Efter modtagelse af det reviderede takstforslag og senest 2 måneder før takststigningen skal Trafik- og Byggestyrelsen meddele DSB, om det reviderede forslag til takststigning overholder takststigningsloftet. Overstiger takststigningen i det nye forslag takststigningsloftet, eller kan der ikke opnås enighed mellem operatørerne af statslig offentlig servicetrafik, justeres de af DSB's takster, der er omfattet af takststigningsloftet, med den af Trafik- og Byggestyrelsen udmeldte stigning i det omkostningsbaserede indeks i henholdt til bekendtgørelsen.”*

*”I tilfælde af en negativ udvikling i omkostningsindekset (jf. bekendtgørelse nr. 1217 af 22. oktober 2015) er DSB forpligtet til ikke at hæve sine takster. Den ikke udmøntede takstreduktion modregnes i efterfølgende stigninger i henhold til takststigningsloftet.”*

### 3.2. Effektivitetsmålet

I Kontraktens tabel 9.2 om indtægtsdækning fremgår det, at tallene i tabellen korrigeres for ændringer i faktorer uden for DSB's kontrol, og at den første justering sker umiddelbart efter, at kontrakten er indgået.

Ved underskrift af Tillægskontrakt 5 udskiftes tabel 9.2 i Kontrakten derfor med følgende tabel:

Mio kr. 15pl	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Passagerindtægter	5.586	5.703	5.606	5.832	6.116	6.321	6.444	6.545	6.729
Driftsomkostninger	8.267	7.991	7.983	8.027	8.082	8.285	8.133	8.083	7.996
<b>Indtægtsdækning i pct.</b>	<b>67,6</b>	<b>71,4</b>	<b>70,2</b>	<b>72,7</b>	<b>75,7</b>	<b>76,3</b>	<b>79,2</b>	<b>81,0</b>	<b>84,2</b>

I Kontraktens pkt. 9.1.6 står følgende:

*"Effektivitetsmålet fastsættes for 3-årige perioder ad gangen, og fremgår for perioden 2015-2017 af tabel 9.2. Tallene for perioden 2018-2024 i tabel 9.2 er indikative. Effektivitetsmålet er opfyldt i et givet kalenderår, såfremt den realiserede indtægtsdækning er større eller lig med det i tabel 9.2 anførte mål."*

Parterne har fundet det hensigtsmæssigt at fastsætte målet for en længere periode.

Ved underskrift af Tillægskontrakt 5 erstattes punkt. 9.1.6 i Kontrakten med følgende:

*"Effektivitetsmålet fastsættes til og med 2019, og fremgår for perioden 2016-2019 af tabel 9.2. Tallene for perioden 2020-2024 i tabel 9.2 er indikative. Effektivitetsmålet er opfyldt i et givent kalenderår, såfremt den realiserede indtægtsdækning er større eller lig med det i tabel 9.2 anførte mål."*

I Kontraktens pkt. 9.1.7 står følgende:

*"Ved opgørelse af forskellen mellem den realiserede og budgetterede indtægtsdækning korrigeres for ændringer på grund af faktorer uden for DSB's kontrol i forhold til forudsætningerne på kontraktindgåelsestidspunktet. Korrektionsfaktorerne omfatter bl.a. den baggrundsvækst der indgår i efterspørgselsprognosen (og dermed passagerindtægtsgrundlaget), åbningstidspunktet for ny infrastruktur, store afbrydelser/ manglende funktionalitet af infrastrukturen samt afgiftsændringer. Endvidere korrigeres for eventuelle ændringer i DSB's opgaveportefølje. Alle korrektioner forudsætter accept fra Transportministeriet."*

Ved underskrift af Tillægskontrakt 5 tilføjes følgende formulering til pkt. 9.1.7:

*"For en samlet liste over korrektionsfaktorer, som DSB må korrigere for i forhold til målet, se bilag 12. I bilaget er den årlige målopfølgning endvidere beskrevet."*



I Kontraktens pkt. 9.1.8 står følgende:

*”Ved indgåelse af tillægskontrakter, der har indvirkning på DSB's økonomiske resultat, udregnes i samråd med Transportministeriet nettoeffekten af ændrede forpligtelser for indtægtsdækningen i tabel 9.2. Den således korrigerede tabel danner herefter grundlag for opgørelse af effektivitetsmålet i efterfølgende år.”*

Ved underskrift af Tillægskontrakt 5 udgår denne bestemmelse, idet kontraktændringer håndteres som en korrektionsfaktor.

I Kontraktens Bilag 12 ”Definition af Indtægtsdækning” fremgår en definition af begreberne indtægtsdækning, passagerindtægter og driftsomkostninger i relation til tabel 9.2 i Kontrakten.

Ved underskrift af Tillægskontrakt 5 erstattes indholdet i bilag 12 i Kontrakten med følgende:

### **”22.1 Katalog over korrektionsfaktorer**

22.1.1 Fastlæggelse af korrektionsfaktorer sigter alene på opgørelse af udviklingen i nettoeffektiviteten og medfører ikke nogen forventninger eller krav om, at DSB's faktiske kontraktbetaling skal reguleres tilsvarende i op- eller nedadgående retning. I kontrakten er der således indregnet et overskud, som sigter på at tilføre budgettet en robusthed, som skal kunne opfange effekten af uforudsete udgifter – ligesom DSB skal kompenseres for ændringer i visse afgifter jf. kontraktens afsnit 8.4.

22.1.2 Ved opgørelsen af DSB's præsterede indtægtsdækning indgår alle ændringer i indtægter og driftsomkostninger i forhold til det budgetterede derimod direkte i årets præstation. Det berettiger til en relativ udførlig opstilling af faktorer, som medvirker til at forklare en afvigelse i resultatet.

Der sker en korrektion af DSB's præsterede resultater ved ændringer i følgende 5 kategorier af faktorer, som hver fordeler sig på de betydende underfaktorer.

#### *Baggrundsfaktorer:*

En række faktorer i den generelle samfundsudvikling såsom befolkningsforhold, generel økonomisk vækst og lokalisering samt konkurrencesituationen til vejtrafikken øver indflydelse på efterspørgslen på togtrafik. Modelestimeringen viser at følgende to størrelser kan få en reel mærkbar indflydelse på DSB's indtægter:

- Bilejerskab
- Kørselsudgifter i bil

#### *Infrastrukturens tilgængelighed:*

DSB's trafik er sårbar over for tilgængeligheden til infrastrukturen, og enhver afbrydelse af infrastrukturen er derfor følsom, hvorfor der korrigeres for afvigelser vedrørende:

- Sporarbejder
- Uforudsete afbrydelser af infrastrukturen

*Projekter:*

De største projekter øver indflydelse på passageromfanget og dermed efterspørgslen, hvilket drejer sig om:

- Ny bane København – Ringsted
- Opgradering Ringsted - Odense
- Ny bane på Vestfyn
- Metrocityringen

*Omkostningsforhold:*

- Centrale nøgletal, som DSB er uden indflydelse på, påvirker omkostningsforholdene direkte:
- Overenskomster
- Oliepris
- Elpris
- Baneafgifter
- Andre afgifter

*Andre forhold:*

Endelig anvendes korrektionsfaktorer for øvrige eller i dag uforudsete forhold:

- Lokale takster
- Kontraktændringer
- Ændringer i DSB's aktivitetsomfang
- Uforudsete eksterne faktorer

22.1.3 Opgørelsen af korrektionsfaktorer relaterer sig dels til de forudsætninger, der indgår i det reviderede indtægtsmål, og dels de omkostningsforudsætninger, der direkte eller indirekte er lagt til grund for det oprindelige kontraktbudget i 2014.

F.eks. skal en udvikling i centrale overenskomster sammenlignes med den reallønstigningstakt, som var forudsat i maj 2014, og kan derfor føre til såvel en positiv som negativ regulering. Hvis lønnen udvikler sig med en mindre stigningstakt end forudsat på budgettet, bliver det lettere for DSB at reducere omkostningerne, og derfor skal de præsterede omkostningsreduktioner reduceres med den effekt, der skyldes mindre lønstigningstakt. Det samme gælder med modsat fortegn, hvis lønnen udvikler sig mere end forudsat.

22.1.4 Der foretages først en regulering i det tilfælde, hvor en korrektionsfaktor viser sig at afvige væsentligt fra den forudsætning, som lå til grund for kontraktøkonomien i maj 2014 eller den reviderede indtægtsprognose i november 2015. En korrektionsfaktor forudsættes at afvige væsentligt, hvis den i sig selv påvirker enten DSB's indtægter eller omkostninger med mere end 10 mio. kr. pr år i 2015 pl.

22.1.5 I de tilfælde, hvor en ændring i forvejen beregnes eksakt, som f. eks. ændring af baneafgifter eller udskæringer i forbindelse med udbud, der medfører en ændring af kontraktbetalingen, korrigeres direkte med denne beregning.

## 22.2 Håndteringsprincipper for korrektionsfaktorerne

Alle priser i følgende gennemgang er anført i 2015-niveau, med mindre andet er angivet.

### Bilejerskab

Indtægtsprognosen hviler på en forudsætning om, at antallet af personbiler pr. 1000 indbygger stiger med 0,5 pct. om året til og med 2020 og 0,3 pct. i årene derefter. Hvis bilparken vokser mere, falder efterspørgslen på togtrafik, og omvendt.

DSB's indtægter neutraliseres for konkurrenceeffekten af en afvigende udvikling i bilparkens størrelse, i det omfang ændringerne medfører en korrektion, som er større end 10 mio. kr.

Hvis denne forudsætning er opfyldt, eller hvis enten DSB eller TRM ønsker det, gennemregnes effekten af de ændrede omkostningsforudsætninger ved Trafik- og Byggestyrelsen foranstaltning.

Den modelberegnete indtægtseffekt tillægges/fradrages herefter i de faktiske indtægter, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet.

### Kørselsudgifter i personbil

Indtægtsprognosen hviler på en forudsætning om, at de løbende udgifter til kørsel i en gennemsnitlig personbil i faste priser falder 2,2 pct. årligt frem til og med 2020 og 1,1 pct. årligt i årene derefter. Hvis kørselsudgifterne stiger i forhold til det forudsatte niveau, øges efterspørgslen på togtrafik og omvendt.

Kørselsudgifterne defineres som bilisternes udgifter til brændstof, olie og dæk inkl. alle afgifter ved kørsel i en gennemsnitlig personbil med hertil hørende brændstofeffektivitet.

DSB's indtægter neutraliseres for konkurrenceeffekten af en afvigende udvikling i kørselsudgifterne, i det omfang ændringerne medfører en korrektion, som er større end 10 mio. kr.

Hvis denne forudsætning er opfyldt, eller hvis enten DSB eller TRM ønsker det, gennemregnes effekten af de ændrede omkostningsforudsætninger ved Trafik- og Byggestyrelsen foranstaltning.

Den modelberegnete indtægtseffekt tillægges/fradrages herefter i de faktiske indtægter som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet.

### Sporarbejder

Det forudsættes, at der i perioden frem til 2021 gennemføres en række arbejder på banenettet, som medfører en større eller mindre reduceret fremkommelighed for den normale togtrafik.

DSB har forudsat de i tabel 1 anførte sporarbejder i årene 2015-2019 i grundlaget for indtægtsberegningen. Opgørelsen omfatter sporarbejdets geografiske placering, varighed, berørte antal passagerer og en vurdering af den negative indtægtsmæssige effekt.

Tabel 1: Prognose for passagertab som følge af sporarbejder 2015- 2021

Dato/Navn til de arbejder 2015	2015		2016		2016		2016		2017		2017		2018		2019		2019		2020		2021	
	Rejser (Tus.)	Indtægter (mio. kr.)	Rejser (Tus.)	Indtægter (mio. kr.)	Rejser (Tus.)	Indtægter (mio. kr.)	Rejser (Tus.)	Indtægter (mio. kr.)	Rejser (Tus.)	Indtægter (mio. kr.)	Rejser (Tus.)	Indtægter (mio. kr.)	Rejser (Tus.)	Indtægter (mio. kr.)	Rejser (Tus.)	Indtægter (mio. kr.)	Rejser (Tus.)	Indtægter (mio. kr.)	Rejser (Tus.)	Indtægter (mio. kr.)	Rejser (Tus.)	Indtægter (mio. kr.)
Diverse projekter	37	9																				
Grønålbævn	7	0			165	3	91	2														
Lunderskov-Pedborg/Søndersborg (inkl. Taulov-Kolding)	32	4																				
Odense-Fredensborg (inkl. Odense-Nyborg)	689	112																				
Lunderskov-Esbjerg (inkl. Taulov-Kolding)	48	5																				
Ringsted-Esbjerg	288	38																				
Lille Syd	239	4																				
Odense-Nyborg					647	125	662	174	44	8	40	8										
Ringsted					38	2	0	0	225	44	283	46										
Herring-Skej					15	1	15	1														
Odense-Svendborg					28	1	28	1														
Aarhus-Ålborg													218	24								
Nykøbenhavn																						
Orshoved-Rødby (inkl. Nykøbing F-Rødby)													471	36	32	3	32	3				
Banelløsning: Ringsted													20	1								
Elektrifisering: Aarhus H													450	45								
Aarhus H-Lindholm													180	16								
Banelløsning: Jelling													5	0								
Banelløsning: Lindholm													3	0								
Høj-Tårup - Roskilde															315	18	315	16				
Hansbo-Rindby															448	31	448	31				
Roskilde-Ringsted															1.800	234						
Roskilde-København H.																	1.302	44				
Ringsted-Helsved																	36	3				
Orshoved-Rødby																						
Signatprojeckt									48	3	15	1	150	10	150	10	150	10	361	30	32	3
Strøng	15	1	0	0	15	1	15	1	15	1	15	1	150	10	150	10	150	10	150	10	150	10
Samtalt	1.342	172	0	0	896	133	1.011	180	329	58	317	60	1.612	136	2.738	296	2.207	107	958	41	197	14

Hvis et sporarbejde forsinkes i forhold til den planlagte varighed, tillægges de faktiske indtægter, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, et beløb svarende til det beregnede indtægtstab. Dette indtægtstab beregnes ved at multiplicere det i tabel 1 estimerede indtægtstab for det pågældende projekt, med forsinkelsens tidsmæssige varighed i forhold til den planlagte varighed. Hvis et sporarbejde får en mindre varighed eller helt aflyses, gennemføres den samme korrektion, men med modsat fortegn.

Ændringer, som medfører en korrektion på mindre end 10 mio. kr. årligt, medregnes ikke.

Tilsvarende korrigeres for afvigelser i følgeomkostninger på grund af længere eller kortere afbrydelsesvarighed end planlagt.

### Uforudsete afbrydelser af infrastrukturen

I tilfælde af større uforudsete afbrydelser af infrastrukturen med en varighed på over 72 timer pr begivenhed korrigeres DSB's omkostninger.

DSB's faktiske omkostninger, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, reduceres med et beløb svarende til de dokumenterede ekstra omkostninger ved at befordre passagererne fratrukket sparede baneafgifter.

Afbrydelser i løbet af året med en samlet konsekvens på mindre end 10 mio. kr. medregnes ikke.

#### Ny bane København – Ringsted 2018

Ny bane København – Ringsted forudsættes at stå klar til brug i december 2018 ved overgangen til K19.

I indtægtsmålet indgår en bruttoindtægtsvirkning på 211 mio. kr. på årsplan med virkning fra 1. januar 2019.

Ved en senere ibrugtagning end 1. januar 2019 neutraliseres effekten af det forsinkede anlæg på følgende måde:

De faktiske indtægter, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, tillægges et beløb svarende til 211 mio. kr. på årsplan multipliceret med den andel af året, som svarer til forsinkelsens varighed.

De faktiske omkostninger, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, tillægges et beløb, der svarer til 50 pct. af korrektionstillægget for indtægterne.

#### Opgradering Ringsted – Odense 2022

Rejsetiden mellem Ringsted og Odense forudsættes ved overgangen til K22 i december at blive reduceret med op til 6 minutter. I indtægtsmålet indgår en bruttoindtægtsvirkning på 70 mio. kr. på årsplan med virkning fra 1. januar 2022 og i alt 122 mio. kr. i 2023. Projektet forudsættes ikke at indeholde nogen negativ driftsomkostningseffekt.

Ved en senere ibrugtagning end 1. januar 2022 neutraliseres effekten af det forsinkede anlæg ved at tillægge den mistede indtægt til den faktiske indtægt for den periode, som forsinkelsen resulterer i.

#### Ny bane på Vestfyn 2024

Der forudsættes ved overgangen til K24 i december 2023 at blive ibrugtaget en ny bane på Vestfyn med mulighed for hurtigere rejsetider og bedre køreplantilrettelæggelse.

I indtægtsmålet indgår en bruttoindtægtsvirkning på 114 mio. kr. på årsplan med virkning fra 1. januar 2024. Projektet er vurderet at have en indtægtseffekt på 199 mio. kr. i det andet år efter åbningen og 255 mio. kr. i det tredje.

Projekter forudsættes ikke at indeholde nogen negativ driftsomkostningseffekt.

En ny bane på Vestfyn kan i princippet besluttes gennemført med virkning fra 2022. Projektet kan også tænkes udskudt eller forsinket.

I tilfælde af en forsinkelse tillægges de faktiske indtægter, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, et beløb på 114 mio. kr. på årsplan multipliceret med den andel af året, som svarer til forsinkelsens varighed.

I tilfælde af en fremrykning af anlægget korrigeres efter tilsvarende metode, men med modsat fortegn, idet der i de faktiske indtægter, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, fratrækkes et beløb der neutraliserer indtægtseffekten for hvert enkelt år i resten af kontraktperioden, i forhold til den forudsatte indtægtsprofil ved en ibrugtagning pr. 1. januar 2024.

#### Metrocityringen 2020

Metrocityringen i København forudsættes at åbne med helårsvirkning fra 2020 dvs. pr 1. januar 2020. Metrocityringen har en afsmittende effekt på DSB's indtægtsdannelse. Projektet vil medføre to modsat rettede indtægtseffekter for DSB, som adderes til en samlet korrektion for ændring i tidsplanen.

#### Positiv indtægtseffekt:

Metrocityringen vurderes at medføre en nettotilvækst på efterspørgslen for DSB på 22 mio. personkm i det første driftssår og yderligere 16 mio. personkm i det andet driftssår.

Hvis projektet ibrugtages i 2019, reduceres DSB's faktiske indtægter, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, med 22 mio. personkm multipliceret med gennemsnitindtægten pr personkm i regionaltrafikken øst for Storebælt multipliceret med den andel af året 2019, som metroen har været i funktion.

Hvis projektet ibrugtages senere end 1. januar 2020, øges DSB's faktiske indtægter i 2020, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, i 2020 med 22 mio. personkm multipliceret med gennemsnitindtægten pr. personkm i regionaltrafikken øst for Storebælt multipliceret med den andel af året 2020 som metroen er forsinket.

Hvis projektet ibrugtages senere end 1. januar 2021, øges DSB's faktiske indtægter i 2021, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, med 38 mio. personkm multipliceret med gennemsnitindtægten pr. personkm i regionaltrafikken øst for Storebælt multipliceret med den andel af året 2021, som metroen er forsinket.

#### Negativ indtægtseffekt:

Metrocityringen vil medføre en faldende gennemsnitsindtægt for DSB som følge af modellen for afregning af indtægter i Hovedstadsområdet. DSB oplyser, at man ved udarbejdelse af kontraktbudgettet ikke har taget indregnet en sådan effekt i indtægtsopgørelsen.

For at neutralisere effekten øges DSB's faktiske indtægter, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, med et beløb svarende til det mistede indtægtsprovenu på grund af afregningseffekten. Det mistede indtægtsprovenu opgøres som nedgangen i gennemsnitsindtægten pr. personkm i S-togtrafikken og regionaltogetrafikken i forhold til de sidste 12 måneder inden åbningen af Metrocityringen korrigeret for takststigninger i de pågældende måneder.

Ændringer, der medfører en korrektion på mindre end 10 mio. kr., medregnes ikke.

### Overenskomster

Forudsætninger i kontraktbudgettet om centralt forhandlede overenskomster for perioden 2016-24 har central betydning for personaleomkostninger. Forudsætningerne er aftalt mellem parterne, jf. fortroligt underbilag A.

Ved afvigelse i forhold til den forudsatte lønudvikling, skal der foretages en korrektion af DSB's faktiske omkostninger.

For at neutralisere effekten reduceres/øges DSB's faktiske omkostninger, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, i forhold til det forudsatte.

Foruden lønudviklingen påvirkes pensionsbidrag via overenskomsterne. Kontraktbudgettet er baseret på pensionsbidragsniveauet for 2014, jf. fortroligt underbilag A.

For at neutralisere effekten reduceres/øges DSB's faktiske omkostninger, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, i forhold til det forudsatte.

Ændringer, som medfører en korrektion på mindre end 10 mio. kr. årligt, medregnes ikke.

### Olieudgifter

Forudsætninger i kontraktbudgettet om udviklingen i oliepriser for perioden 2016-24 har central betydning for energiomkostninger. Olieliterprisen er defineret som:

- Markedsprisen, 93% diesellole og 7% biodiesellole (93% 10 ppm ULSD CIF NWE, 7% Rapseed RED OME FOB Rotterdam)
- Leveringsomkostninger
- Prisafdækning
- Afgifter

as  
TFC

Det forudsatte olieforbrug er aftalt mellem parterne, jf. fortroligt underbilag A.

For at neutralisere effekten reduceres/øges DSB's faktiske omkostninger, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, med afvigelsen mellem den forudsatte og realiserede oliepris.

Ændringer, som medfører en korrektion på mindre end 10 mio. kr. årligt, medregnes ikke.

### Eludgifter

Forudsætninger i kontraktbudgettet om udviklingen i prisen pr. kWh for perioden 2016-24 har central betydning for energiomkostninger. Eludgifter er defineret som:

- Markedsprisen, 90% DK øst pris, 10% DK vest pris (Nasdaq Nordic Electricity market: System pris + CFD: DK2 (ca. 90%), DK1 (ca. 10%)
- PSO Bd (Public service obligation)
- Transmission, Bd
- Lokale distributionsudg., Bd
- Vedligehold kabler, Bd
- Bd adm-bidrag
- Prisafdækning
- Elafgifter (inkl. afgifter der kan afløftes)

Det forudsatte elforbrug er aftalt mellem parterne, jf. fortroligt underbilag A.

For at neutralisere effekten reduceres/øges DSB's faktiske omkostninger, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, med forskellen mellem elprisen ved den forudsatte og den faktiske gennemsnitpris kWh gennem året.

Ændringer, der medfører en korrektion på mindre end 10 mio. kr., medregnes ikke.

### Baneafgifter

DSB har i sit kontraktbudget forudsat de pr. 1. januar 2014 gældende baneafgiftssatser herunder broafgifter og kapacitetsafgifter.

Baneafgiftssatserne ændres pr. 1. januar 2016, og yderligere ændringer kan tænkes i kontraktperioden.

For at neutralisere effekten reduceres/øges DSB's faktiske omkostninger, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, med forskellen mellem udgifterne til baneafgift opgjort med baneafgiftssystemet i 2014, og de til enhver tid gældende afgiftssatser. Ændringer som følge af løbende indeksering af afgifterne medregnes ikke.



Andre afgifter

DSB har i sit kontraktbudget forudsat de pr. 1. januar 2014 gældende afgifter af enhver art ud over baneafgifter, såsom moms, lønsumsafgifter mv.

For at neutralisere effekten af eventuelle afgiftsændringer reduceres/øges DSB's faktiske omkostninger, som indgår i opgørelsen af effektivitetsmålet, med forskellen mellem afgiftsprovenu for de til enhver tid gældende afgifter og afgifterne i 2014.

Ændringer som følge af løbende indeksering af afgiftssatser medregnes ikke.

Ændringer i afgifter, som medfører en provenuforskel på mindre end 10 mio. kr. årligt, medregnes ikke.

Lokale takster

Indtægtsmålet i den reviderede tabel 9.2 er baseret på en forudsætning om at taksterne inden for de lokale takstområder fastsættes af det pågældende trafikselskab, mens taksterne mellem takstområder bestemmes af DSB svarende til de i 2015 gældende regler.

Det er forudsat, at de lokale takster reguleres med takststigningsloftet.

Hvis trafikselskaberne fastsætter en lavere stigningstakt for de lokale takster, end takststigningsloftet giver mulighed for i forhold til 2015, opnår DSB en mindre indtægt end ellers forudsat. Korrektionen fastsættes til det direkte bortfaldne provenu opgjort som forskellen mellem den indtægt pr. personkm, som DSB ville have opnået ved udnyttelse af takststigningsloftet, og den faktiske indtægt, som DSB opnår pr. personkm, multipliceret med det antal passagerer, som rejser lokalt i det pågældende takstområde.

Korrektionen er akkumulerende for hvert år over perioden.

Ændringer, som for summen af alle trafikselskaber under et medfører en korrektion på mindre end 10 mio. kr. årligt, medregnes ikke.

Kontraktændringer

Ved alle fremtidige ændringer af kontrakten, som påvirker DSB's indtægter og/eller driftsomkostninger med mere end 10 mio. kr. årligt, skal den pågældende tillægskontrakt fastlægge, hvilke korrektionsfaktorer som skal lægges til grund for effektiviseringsmålet.

Ændringer i DSB's aktivitetsomfang

DSB har i sit kontraktbudget forudsat, at trafikken på Grenåbanen og regionaltogetrafikken i Nordjylland decentraliseres i december 2016.

DS  
TFC

Ved afvigelse i tidsplanen for indstilling af DSB's trafik på Grenåbanen og i Nordjylland neutraliseres effekten for de faktiske indtægter hhv. omkostninger med de direkte proportionale økonomiske konsekvenser af den ændrede tidsplan.

Det er i kontrakten forudsat, at den internationale togtrafik mellem København og Hamburg udgår af kontrakten fra K22 som følge af de daværende forudsætninger om tidsplanen for en fast forbindelse over Femern Bælt på tidspunktet for udarbejdelse af kontrakten. I forbindelse med indgåelse af tillægskontrakt om en videreførelse af DSB's betjening af København – Hamburg efter 2022 forudsættes de tilhørende korrektionsfaktorer for indtægter og udgifter at blive fastlagt.

#### Uforudsete eksterne faktorer

Markante ændringer i rammer og forudsætninger for DSB's drift, som skyldes faktorer helt uden for DSB's kontrol, og som ikke udløser eller er forårsaget af et ændret kontraktkrav, skal efter ønske fra enten DSB eller Transport- og Bygningsministeriet lede til en korrektion af de faktiske indtægter og omkostninger i et givet regnskabsår. Det kan f.eks. dreje sig om nye danske eller udenlandske lovkrav vedrørende id-kontrol m.v. i forbindelse med indførelse af transportøransvar eller handicapbefordring.

Det er en forudsætning for en sådan korrektion, at der er tale om en samlet økonomisk betydning for enten indtægter eller omkostninger på mindst 10 mio. kr. pr årsplan.

Korrektionen skal sigte på en neutralisering af den udefrakommende virkning på indtægter og udgifter. En opstået indtægtseffekt det pågældende år på baggrund af den pågældende eksterne faktor, skal i det relevante omfang opvejes af en kalkulatorisk omkostningseffekt, der neutraliserer effekten for indtægtsdækningsmålet i året.

Tilsvarende skal en opstået omkostningseffekt af den pågældende faktor i et givet år, opvejes af en kalkulatorisk indtægt, der i det relevante omfang neutraliserer effekten for indtægtsdækningsmålet.

### **22.3 Proces for årlig målopfølgning**

22.3.1 DSB skal én gang årligt redegøre for opfyldelsen af effektivitetsmålet. Redegørelsen skal i den nuværende kontrakts løbetid foreligge hvert år samtidigt med DSB's regnskabsaflæggelse i foråret det følgende kalenderår efter regnskabsåret. Redegørelsen skal indeholde en erklæring fra den på virksomhedsmødet valgte revisor om, hvorvidt DSB har levet op til effektivitetsmålet.

22.3.2 Hvis DSB i et givent år ikke lever op til effektivitetsmålet, skal redegørelsen dette år også indeholde en beskrivelse af DSB's aktuelle forventninger og initiativer med henblik på at realisere den ønskede udvikling, som den er skitseret i tabel 9.2.

22.3.3 Forud herfor er det blevet aftalt med Transport- og Bygningsministeriet, hvilke faktorer, der skal korrigeres for, samt hvorledes korrektionerne skal foretages. Alle korrektioner skal således godkendes af Transport- og Bygningsministeriet.

22.3.4 Både DSB og Transport- og Bygningsministeriet kan i løbet af året gøre opmærksom på mulige faktorer, så snart disse er konstateret. Dette kan fx ske på månedsmøder, formøder til kvartalsmøder eller ved skriftlig henvendelse.

22.3.5 DSB fremsender senest den 1. december en foreløbig opgørelse til Transport- og Bygningsministeriet over korrektionsfaktorerne set i forhold til de forudsætninger, som er lagt til grund for kontrakten, og med en foreløbig beregning af den forventede nettoeffekt. Transport- og Bygningsministeriet foretager foreløbig godkendelse af korrektionsfaktorerne og meddeler DSB dette senest 15. januar, hvorefter DSB udfærdiger den endelige opgørelse, som viser, om DSB har levet op til effektivitetsmålet. DSB fremsender denne til Transport- og Bygningsministeriet senest d. 1. februar, med henblik på Transport- og Bygningsministeriets endelige godkendelse d. 10. februar. Der lægges i den forbindelse betydelig vægt på, at ministeriet har fået et tilstrækkeligt indblik i DSB's beregninger.

## 22.4 Definitionsliste

Indtægtsdækning beregnes som passagerindtægter divideret med driftsomkostninger for et kalenderår.

Passagerindtægter omfatter alle passagerindtægter for DSB's modervirksomhed, som opgjort i DSB's årsrapport.

Driftsomkostninger omfatter alle driftsomkostninger for DSB's modervirksomhed, som opgjort i DSB's årsrapport dog undtaget omkostninger til leje af togmateriel, udgifter i forbindelse med implementeringen af det nye signalsystem samt de indledende projektkostninger for materielanskaffelser (forberedelse, specifikation, udbud og kontraktindgåelsesomkostninger), som ikke efterfølgende aktiveres.

Budgettet er det budget, som blev udarbejdet af DSB og lagt til grund for kontraktens økonomi. Der er redegjort for budgettet i DSB notat af 23. maj 2014.

Målet henviser til effektivitetsmålet, som er den indtægtsdækning, der i et givet kalenderår kræves for at DSB har opfyldt effektivitetsforudsætningerne i kontrakten. Målet fremgår af kontraktens tabel 9.2, (inkl. senere justeringer) og fastholdes til og med 2019, hvorefter målet tages op til revision for perioden 2020-2024. Målet på 64 pct. fastholdes for 2015.

Præstation er DSB realiseret indtægtsdækning for et givet år.

AD  
TAC

Korrektionsfaktor dækker alene over forhold eller begivenheder uden for DSB's kontrol, som kan have en indflydelse på DSB's evne til at leve op til effektivitetsmålet.

## 4. Økonomi

Indgåelse af nærværende Tillægskontrakt 5 giver ikke anledning til regulering af kontraktbetalingen til DSB.

## 5. Tid

### 5.1. Ikrafttræden

Denne Tillægskontrakt 5 træder i kraft på tidspunktet for underskrivelsen af tillægskontrakten.

### 5.2. Ophør

Medmindre andet aftales skriftligt, ophører denne Tillægskontrakt 5 samtidig med ophør af kontrakten.

## 6. Øvrige vilkår


Kontrakten gælder på i øvrigt uændrede vilkår.

Nærværende Tillægskontrakt 5 oprettes i to eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis DSB og Transport- og Bygningsministeriet.

## 7. Underskrifter

Taastrup, den 25/2 2016

For DSB



Peter Schütze  
Bestyrelsesformand



Flemming Jensen  
Administrerende direktør

København, den 24/2 2016  
For Transport- og Bygningsministeriet:



Hakon Iversen  
Afdelingschef



Thomas Fog Christensen  
Kontorchef

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

AS  
TR