

SKÅNETRAFIKEN

OCH

TRANSPORT-, BYGGNADS- OCH
BOSTADSMINISTERIET

AVTAL AVSEENDE TÅGTRAFIK MELLAN
MALMÖ C–KÖPENHAMN H/ØSTERPORT
(HÄDENAFTER ”AVTALET”)

SKÅNETRAFIKEN

OG

TRANSPORT-, BYGNINGS- OG
BOLIGMINISTERIET

AFTALE VEDRØRENDE TOGTRAFIK
MELLEM – KØBENHAVN H/ØSTERPORT–
MALMÖ C
(HEREFTER ”AFTALEN”)

1. Baggrund

- 1.1** Aftalen omfatter regler og vilkår for Skånetrafikkens overtagelse af det praktiske trafikkøberansvar fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (herefter ”Transportministeriet”) for indkøb af togtrafik som offentlig service på strækningen mellem Østerport og den dansk-svenske landegrænse (herefter ”Den danske delstrækning”). Den togtrafik, som omfattes af Aftalen på strækningen mellem Østerport og Malmö C, benævnes ”Øresundstogtrafikken”.
- 1.2** Formålet med Aftalen er at skabe enklere og hurtigere beslutningsgange vedrørende tilrettelæggelse af Øresundstogtrafikken med henblik på en bedre betjening af passagererne samt en mere effektiv togdrift.
- 1.3** Med Aftalen overtager Skånetrafiken det praktiske trafikkøberansvar for udbud herunder planlægning, vedligeholdelse af tog, kontrakttopfølgning og den operative trafikafvikling af Øresundstogtrafikken inklusive Den danske delstrækning i overensstemmelse med Aftalens bestemmelser.
- 1.4** Øresundstogtrafikken skal udføres på grundlag af et mellem Parterne aftalt minimumsniveau for betjening af passagererne på strækningen Østerport–Malmö C. Parterne er enige om, at Transportministeriet skal sikres fuld indsigt i og kontrol med den betjening, som Skånetrafiken ifølge Aftalen varetager på Den danske delstrækning.

Bakgrund

Avtalet omfattar regler och villkor för Skånetrafikens övertagande av det praktiska trafikköparansvaret från Transport- byggnads- och bostadsministeriet (hädanefter kallat Transportministeriet) för upphandling av regional tågtrafik som en offentlig tjänst för sträckan Malmö C–Köpenhamn H/Østerport och specifikt för sträckan mellan den dansk-svenska landsgränsen och Köpenhamn H/Østerport (nedan kallad ”Den svenska delsträckan”). Tågtrafikering enligt Avtalet på sträckan Malmö C–Østerport benämns nedan ”Øresundstågstrafiken”.

Syftet med Avtalet är att skapa enklare och snabbare beslutsprocesser som rör organiseringen av Øresundstågstrafiken i syfte att förbättra tjänsterna för passagerarna samt att skapa en mer effektiv tågtrafik.

Genom att ingå Avtalet övertar Skånetrafiken det praktiska trafikköparansvaret för tillhandahållande av trafik avseende bland annat planering, fordonsunderhåll, avtalsuppföljning och den operativa trafikavvecklingen av Øresundstågstrafiken inklusive Den svenska delsträckan i enlighet avtalsbestämmelserna.

Øresundstågstrafiken ska bedrivas på grundval av en i avtalet mellan parterna överenskommen miniminivå för passagerarservicen på sträckan Østerport–Malmö C. Parterna är överens om att Transportministeriet ska garanteras full insyn i den tjänst som Skånetrafiken enligt Avtalet tillhandahåller på den Danska delsträckan.

- 1.5 Aftalen forudsætter, at omlægning af ansvaret for tilrettelæggelse af Øresundstogtrafikken på Den danske delstrækning ikke stiller nogen af Parterne økonomisk ringere end konsekvenserne ved en videreførelse af det hidtidige aftalekompleks.
- 1.6 Skånetrafiken varetager ansvaret for alle svenske forpligtelser overfor Transportministeriet, men kan på svensk side overlade udførelsen af det aftalte til andre parter og/eller opdele udførelsen på flere kontrakter.
- 1.7 Indgåelse af Aftalen er afstemt med igangsætning af et nyt udbud om udførelse af den svenske del af Øresundstogtrafikken, som køres i Sverige fra 2020 og frem. Den fastlægger rammerne for en udvidelse af den svenske kontrakt med en option på udvidelse med Den danske delstrækning fra det tidspunkt, hvor togtrafikken på strækningen mellem København og Helsingør kan være fuldt adskilt fra Øresundstogtrafikken. Adskillelsen kan i henhold til gældende danske planer finde sted ved køreplanskiftet i december 2022, men kan blive utsat af forsinket infrastrukturudbygning på det sjællandske banenet.
- 1.8 Indtil Overtagelsesdagen, jf. Punkt 8.2.3, fortsætter samarbejdet om udførelse af Øresundstogtrafikken mellem Skånetrafiken, Transportministeriet og DSB i henhold til Samarbejdsavtalet fra 18. december 2015, men dog med ændret trafikomfang fra december 2020 som beskrevet i afsnit 2.2.3 og 2.2.4.
- 1.9 Aftalen angiver de principper for den fremtidige tilrettelæggelse af Øresundstogtrafikken, som er tilstrækkelig til at Skånetrafiken i den kommende kontrakt kan planlægge en option for udvidelse af driften med Den danske delstrækning.
- En förutsättning för att parterna ska ingå Avtalet är att det ändrade ansvaret för Öresundstågstrafikens organisering på Den danska delsträckan inte leder till att någon av Parterna får en sämre ekonomisk ställning än om det tidigare avtalsförhållandet hade fortsatt att gälla.
- Skånetrafiken påtar sig ansvaret för alla svenska skyldigheter gentemot Transportministeriet, men kan på svensk sida överläta utförandet av Avtalets skyldigheter till andra parter och/eller fördela utförandet på flera avtal.
- Avtalet ingås tidsmässigt samordnat med nyupphandling av den svenska delen av Öresundstågstrafikken, med start år 2020. I Avtalet fastställs ramarna för utökning av det svenska trafikuppdraget med en option på att även omfatta Den danska delsträckan, från den tidpunkt då tågtrafiken på sträckan mellan Köpenhamn och Helsingör kan vara helt skild från Öresundstågstrafikken. Avskiljandet kan i enlighet med de nuvarande danska planerna äga rum tidigast vid tägplaneskiftet i december 2022, men kan bli födröjt beroende på infrastrukturutbyggnader i järnvägsnätet på Själland.
- Fram till Övertagandedagen, se punkt 8.2.3, fortsætter samarbetet om driften av Öresundstågstrafikken mellan Skånetrafiken, Transportministeriet och DSB i enlighet med Samarbetsavtalet från den 18 december 2015, men med förändrad trafikvolym från december 2020 enligt vad som anges i punkt 2.2.3 och 2.2.4
- I Avtalet anges principerna för hur den framtida Öresundstågstrafikken ska organiseras, vilket är tillräckligt för att Skånetrafiken i sitt kommande trafikavtal kan föra till en option om att utöka uppdraget till att omfatta även Den danska delsträckan.

1.10	Parterne er klar over, at der udover det, som reguleres i Aftalen, findes udestående spørgsmål som må fastlægges inden Skånetrafiken kan overtage betjeningen på Den danske delstrækning.	Parterna är medvetna om att det utöver vad som regleras i Avtalet finns öppna frågor som måste regleras innan Skånetrafiken kan tillhandahålla tjänster på Den danska delsträckan.
1.11	Parterne forpligter sig til at holde hinanden gensidigt orienteret om den løbende udvikling i alle forhold af betydning for forberedelserne af en succesfuld implementering af Aftalen.	Parterna åtar sig att hålla varandra ömsesidigt informerade om den aktuella utvecklingen i alla frågor av betydelse för förberedelserna för en framgångsrik implementering av Avtalet.
1.12	Parterne har en ambition om i god ånd og med fælles anstregnelser at virke for en så smidig og problemfri omlægning som muligt til gavn for svenske og danske passagerer samt for Parterne selv.	Parterna har ambitionen att i god anda och med gemensamt arbete verka för att övertagandet blir så smidigt och problemfritt som möjligt för såväl svenska som danska passagerare och för Parterna själva.
1.13	På denne baggrund har parterne indgået Aftalen.	Mot bakgrund av ovanstående har parterna ingått Avtalet.
2.	Skånetrafikens rolle	Skånetrafikens åtagande
2.1	<i>Indledning</i>	<i>Inledning</i>
	Parterne er enige om, at Skånetrafiken skal sikre det betjeningsniveau, som fremgår af denne Aftale.	Parterna är överens om att Skånetrafiken ska tillhandahålla tågtrafik på det sätt som framgår av detta Avtal.
2.2	<i>Strækningen mellem Malmö C og København H/Østerport</i>	<i>Sträckan mellan Malmö C och Köpenhamn H/Østerport</i>
	<u>Betjeningens udstrækning</u>	<u>Tjänsternas omfattning</u>
2.2.1	Øresundstogene skal som minimum køre mellem Malmö C og Københavns Hovedbanegård.	Öresundstågen ska som minimum framföras mellan Malmö C och Köpenhamns centralstation.
2.2.2	Togene skal videreføres til hhv. udgå fra Østerport i det omfang, det er nødvendigt på grund af banekapaciteten, eller hvis Skånetrafiken ønsker det.	Tågen ska i den utsträckning det är nödvändigt p.g.a. spärkapaciteten eller om Skånetrafiken så önskar framföras till eller utgå från stationen Østerport.

	<u>Frekvens</u>	<u>Frekvens</u>
2.2.3	Der skal i hver retning køre 84 togafgange på et hverdagsdøgn. Driften forudsættes i dag- og aftentimer udført med en frekvens på 4 tog i timen, som kan aftrappes i ydertimerne i forhold til passagerunderlaget. I myldretiden suppleres med yderligere 2 tog pr. time. Myldretiden fastsættes til de to sammenhængende morgentimer på hverdage og op til tre sammenhængende eftermiddagstimer på hverdage, hvor der gennemsnitligt set er flest passagerer.	Det ska i vardera riktningen finnas 84 avgångar under ett vardagsdygn Driften utgår från en frekvens dag- och kvällstid om fyra tåg per timme. Frekvensen kan anpassas i förhållande till passagerarunderlaget under tider med låg efterfrågan. Under rusningstid kompletteras trafiken med ytterligare två tåg per timme. Med "rusningstid" avses två sammanhängande timmar på morgonen och högst tre sammanhängande timmar på eftermiddagen under vardagar, där det i genomsnitt är flest passagerare.
2.2.4	Der skal i hver retning køre 72 togafgange på lørdage hhv. søn- og helligdage med en frekvens på 4 tog i timen i dag- og aftentimer som kan aftrappes i ydertimerne i forhold til passagerunderlaget.	Det ska i vardera riktningen köras 72 tåg på lördagar respektive sön- och helgdagar, med en frekvens om fyra tåg per timme dag- och kvällstid, vilket kan anpassas i förhållande till passagerarunderlaget under timmar med låg efterfrågan.
	<u>Siddepladskapacitet</u>	<u>Sittplatskapacitet</u>
2.2.5	Materielindsatsen skal disponeres således, at alle passagerer kan få en siddeplads i 90 pct. af alle afgange i myldretiden, og at alle passagerer kan få en siddeplads i 95 pct. af alle øvrige afgange.	Tågkapaciteten ska disponeras på sådant sätt att alla passagerare kan erbjudas sittplats på 90 procent av alla avgångar under rusningstid och att alla passagerare kan erbjudas sittplats på 95 procent av alla övriga avgångar.
	<u>Takster</u>	<u>Biljettpriser</u>
2.2.6	Øresundstakstsystemet opretholdes i henhold til de nuværende principper i henhold til Samarbejdsaftalen af 18. december 2015.	Det biljett- och taxesystem som tillämpas för närvarande i Öresundsregionen ska fortsätta att gälla enlighet nuvarande principer på sätt som framgår av Samarbetsavtalet av den 18 december 2015.
2.2.7	Skånetrafiken har ansvaret for at udmønte de præcise takster og at regulere disse indenfor den almindelige prisudvikling.	Skånetrafiken ansvarar för att tillämpa de detaljerade biljettpriserna och andra avgifter, vilka ska regleras enligt den allmänna prisutvecklingen.
	<u>Forretningsbetingelser</u>	<u>Affärsvillkor</u>
2.2.8	Passagererne skal have samme rejsetidsgarantier, klageadgang mv. som gælder for Skånetrafiken.	Passagerarna ska ha samma resegarantier och möjlighet att framföra klagomål och synpunkter som gäller generellt för Skånetrafiken.

2.3 Bestemmelser for Den danske delstrækning

Betjening af stationer

2.3.1 Københavns Hovedbanegård, Ørestad, Tårnby og Københavns Lufthavn skal betjes med mindst 72 afgange i hver retning pr. dag.

Siddepladskapacitet

2.3.2 Mellem Københavns Hovedbanegård og Københavns Lufthavn skal der mindst indsættes samme antal siddepladser som over Øresund.

Takster

2.3.3 Passagerer, som rejser lokalt på strækningen mellem Østerport og Københavns Lufthavn, skal uden restriktioner kunne benytte togene med det til enhver tid gældende takstsysten og priser for kollektiv trafik i Københavnsområdet.

2.3.4 Det skal være muligt at benytte Rejsekort i alle tog mellem Østerport og Københavns Lufthavn efter gældende danske regler.

2.3.5 Alle gældende rabatordninger, aftaler om befordring af særlige grupper og sociale ordninger m.v., som gælder på Den danske delstrækning på tidspunktet for Skånetrafikens overtakelse af det praktiske trafikkøberansvar på Den danske delstrækning, skal være gældende i fremtiden, idet forpligtelserne løbende tilpasses i det omfang, de ændres for DSB for tilsvarende trafik.

Handicapbefordring

2.3.6 Strækningen skal betjes med tog forsynet med lavgolv i niveau med perronhøjderne.

2.3.7 Det skal på Den danske delstrækning være muligt at yde en handicapassistance, som indebærer at en kunde, der har behov for assistance, kan bestille rejsen senest 12 timer før afrejse.

Bestämmelser för Den danska delsträckan

Trafikutbud

Stationerna Köpenhamn H, Örestad, Tårnby och Köpenhamns flygplats ska trafikeras med minst 72 avgångar i vardera riktningen per dag.

Sittplatser

Mellan Köpenhamn H och Köpenhamns flygplats ska minst samma antal sittplatser erbjudas som på sträckan över Öresund.

Biljettpriiser

Passagerare som reser lokalt på sträckan mellan Østerport och Köpenhamns flygplats ska utan begränsningar kunna nyttja tågen enligt de vid den tidpunkten gällande avgiftssystem och priser för kollektivtrafiken i Köpenhamnsområdet.

Det ska vara möjligt att använda så kallade Rejsekort på alla tåg mellan Østerport och Köpenhamns flygplats enligt gällande danska regler.

Alla tillämpliga rabatter, avtal om befordran av särskilda grupper eller andra sociala förmåner och liknande som gäller på Den danska delsträckan vid Skånetrafikens övertagande av det praktiska trafikköparansvaret för Den danska delsträckan, ska fortsatt gälla och åtagandena löpande anpassas i den omfattning som de ändras för DSB för motsvarande trafik.

Resor för funktionsvarierade

De tåg som trafikeras sträckan ska vara försedda med lågt golv i nivå med plattformarna.

På Den danska delsträckan det vara möjligt att erbjuda assistans till funktionsvarierade personer, vilket innebär att en kund som har behov av assistans, ska kunna boka sin resa senast 12 timmar före avgång.

	<u>Cykler</u>	<u>Cyklar</u>
2.3.8	Det skal være muligt at medtage cykler.	Det ska vara möjligt att ta med cyklar på tågen.
2.3.9	Der kan opkræves en betaling, som i faste priser svarer til den, der gælder for cykelmedtagning i DSB's regionaltog over en sammenlignelig distance på tidspunktet for Skånetrafikens overtagelse af det praktiske trafikkøberansvar på Den danske delstrækning.	Skånetrafiken får ta ut en avgift av passagerare som tar cykel ombord. Avgiften ska motsvara den avgift som gäller för passagerare som tar med cykel på DSB:s regionala tåg på en jämförbar sträcka vid tidpunkten för Skånetrafikens övertagande av trafikansvaret på Den svenska delsträckan.
	<u>Andre passagervendte forhold</u>	<u>Övriga passagerarrelaterade förhållanden</u>
2.3.10	Betjeningen skal udføres i henhold til almindeligt gældende danske forbrugerhensyn herunder Rejseplanen, Rejsekort og kundetilfredshedsålninger. Skånetrafiken skal levere relevante oplysninger og data til brug for Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S.	Trafikeringen ska utföras i enlighet med det allmänna svenska konsumentskyddet för Rejseplanen, Rejsekort och kundundersökningar. Skånetrafiken ska tillhandahålla relevant upplysningar och digital information till Rejseplanen A/S och Rejsekort A/S.
	<u>Forretningsbetingelser</u>	<u>Affärsvillkor</u>
2.3.11	Passagererne skal mindst have samme kompensation for forsinkelser og andre former for rejsebetingelser som gælder i Danmark, herunder også have samme klageadgange. Skånetrafikens regler kan anvendes i det omfang, de giver samme eller bedre forhold for passagererne end danske regler.	Passagerarna ska minst ha rätt till samma ersättning vid förseningar och andra former av resevillkor som är tillämpliga i Danmark, inkluderande motsvarande möjligheter till kundlagomål. Skånetrafikens regler kan tillämpas i den mån de ger samma eller bättre villkor för passagerarna jämfört med de svenska reglerna.
2.3.12	Det skal være muligt for passagererne at komme i kontakt med kundeansvarlige instanser på dansk i skrift og tale.	Det ska vara möjligt för passagerare att ta kontakt med kundtjänst och kundansvarsinstanser på svenska i tal och skrift.
	<u>Punktligthed</u>	<u>Punktlighet</u>
2.3.13	Togene skal mellem Københavns Hovedbanegård og Københavns Lufthavn fremføres med en mindste operatørpunktligthed på 95 pct. Ved operatørpunktlighed forstås den samlede punktlighed med fradrag af forsinkelser som Skånetrafiken og Skånetrafikens operatør ikke er ansvarlig for. Forsinkelser, som skyldes fejl vedrørende materiellet, anses som en del af Skånetrafikens ansvar.	Tågen mellan Köpenhamns centralstation och Köpenhamns flygplats ska framföras med minst 95 procent operatörsspunktligitet. Med "operatörspunktlighet" avses den genomsnittliga punktligheten minus de förseningar som Skånetrafiken och Skånetrafikens operatör inte ansvarar för. Förseningar som är orsakade av fel på tågmaterien anses vara en del av Skånetrafikens ansvar.

2.3.14 For operatørpunktigheden gælder, at ankomster anses for punktlige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter, samt at aflysnings på grund af operatørforhold, der ikke er varslet med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

För operatörspunktliget gäller att ankomster anses vara punktliga om de är mindre än tre minuter försenade samt att inställda avgångar på grund av operatörsförhållanden, som inte informerats om med minst 72 timmars varsel, räknas som förseningar.

2.4 ***Udbud af trafik m.m.***

Skånetrafikens ansvar

2.4.1 Skånetrafiken varetager den praktiske trafikkøberrolle for Øresundstogtrafikken for Den danske delstrækning, som omfatter ansvaret for følgende forhold:

*Udarbejdelse af udbudsmateriale i overensstemmelse med Aftalen

*Gennemførelse af udbudsforretning i henhold til gældende lovgivning

*Løbende opfølging på overholdelse af de aftaler som Skånetrafiken har indgået med operatører og andre parter med henblik på at udføre den aftalte betjening.

*Kontraktbetaling i overenstemmelse med de aftaler Skånetrafiken har indgået med operatører og andre parter i arbejdet med at udføre den aftalte betjening.

*Overordnet planlægning af fremtidig togtrafik over Øresund i samarbejde med Transportministeriet

2.4.2 Skånetrafiken afgør selv om de pågældende opgaver varetages direkte af trafikkøberen, indirekte via operatøren eller ved indkøb fra tredje part.

2.4.3 Skånetrafiken er forud for udbud af togtrafik over Øresund forpligtet til at opnå godkendelse fra Transportministeriet om betingelserne i udbuddet for trafikkens udførelse på dansk område.

Trafikupphandling m.m.

Skånetrafikens ansvar

Skånetrafiken har den praktiska rollen som ansvarig upphandlare av trafikeringstjänster för Den svenska delsträckan, där ansvaret omfattar följande:

* Utarbeta anbudshandlingar enligt Avtalet.

* Genomföra upphandlingsförfarandet i enlighet med gällande lagstiftning.

* Läpande uppföljning av de avtal som Skånetrafiken slutit med operatörer och andra parter i syfte att utföra trafikservice enligt Avtalet.

* Erlägga betalning i enlighet med de avtal som Skånetrafiken slutit med operatörer och andra parter i syfte att utföra trafikeringstjänster enligt Avtalet.

* Tillsammans med Transportministeriet svara för övergripande planering av framtida tågtrafik över Öresund.

Skånetrafiken avgör om ovanstående ålligganden ska utföras direkt av Skånetrafiken, indirekt via operatören eller genom upphandling från tredje part.

Skånetrafiken ska i sin roll som upphandlare av trafikeringstjänster för tågtrafik över Öresund inhämta Transportministeriets godkännande av sådana villkor som direkt eller indirekt kan beröra tillhandahållandet av trafik på danskt område.

I det omfang at indgåelse af en kontrakt om udførelse af togtrafikken gøres til genstand for forhandling, inddrages Transportministeriet i alle forhold vedrørende fastlæggelse af trafikbetjening, service og takster på dansk område. Skånetrafiken kan herom kun aftale afvigelser, som berører dansk område med Transportministeriets godkendelse.

Såfremt Transportministeriet ikke kan acceptere udbudsvilkårene, har Transportministeriet ret til skriftligt at opsigte Aftalen. En sådan opsigelse skal ske senest 3 måneder efter at Transportministeriet har fået forelagt udbudsvilkårerne skriftligt.

2.5 *Opfølgning*

- 2.5.1 I tilfælde af utilfredsstillende opfyldelse af Aftalens krav for Den danske delstrækning, er Skånetrafiken forpligtet til over for operatøren at gøre brug af alle beføjelser i den udbudte kontrakt for øjeblikkeligt at rette op på manglerne.
- 2.5.2 Transportministeriet inddrages i drøftelser om anvendelsen af eventuel bod i den udbudte kontrakt for den del, der kan henføres til dansk område med hensyn til kompensation for passagerer og/eller foranstaltninger, som reducerer de problemer, der giver anledning til boden.

2.6 *Samarbejde om den danske delstrækning*

- 2.6.1 Skånetrafiken har på Den danske delstrækning bl.a. ansvaret for:

*Deltagelse i indtægtsdelingen af lokale takster i Hovedstadsområdet.

*Indtrædelse i Bus & Tog- samarbejdet og andre relevante fora af lignende karakter, som understøtter passagerernes sammenhængende rejseoplevelse

I det fall avtalet om att tillhandahålla tågtrafik blir föremål för förhandling om avtalsvillkor ska Transportministeriet involveras i alla frågor som rör trafikomfattning, tjänster och taxor på danskt område. Skånetrafiken kan endast avtala om avvikeler som berör danskt område med Transportministeriet godkännande.

Om Transportministeriet inte kan acceptera leveransvillkoren har Transportministeriet rätt att via ett skriftligt meddelande säga upp Avtalet. En sådan uppsägning ska ske senast 3 månader efter att Transportministeriet fått del av upphandlingsvillkoren i skriftlig form.

Uppföljning

Om Skånetrafiken inte fullgör de krav som enligt Avtalet gäller för Den danska delsträckan, är Skånetrafiken skyldig att gentemot operatören vidta alla åtgärder avtalet för att säkerställa att bristerna åtgärdas omedelbart.

Transportministeriet involveras i de frågor som rör kompensation för den avtalsdel som är hänförlig till danskt område avseende kompensation till passagerare och/eller åtgärder som minskar de problem som gett upphov till kompensationen.

Samarbete för Den danska delsträckan

Skånetrafiken ska som ett led i genomförandet av sina åtaganden enligt Avtalet bland annat:

* Delta i intäktsfördelningen av lokala biljettintäkter i huvudstadsregionen.

* Inträda som part i "Bus & Togsamarbejdet" och andra relevanta forum av liknande typ som stöder passagerarnas övergripande reseupplevelse.

	*Deltagelse i koordinering af dansk-svenske køreplaner, samt relationer til Banedanmark.	* Delta i samordningen av dansk-svenska tidstabeller och i övrigt delta i relevant samarbete med Banedanmark.
2.6.2	En udtømmende beskrivelse af Skånetrafikens ansvar og opgaver i relation til Den danske delstrækning indarbejdes i det tillæg til Aftalen som jf. punkt 9.4 skal udmønte alle bestemmelser og specifikationer i et efterfølgende tillæg til Aftalen.	En detaljerad beskrivning av Skånetrafikens ansvar och ålligganden för Den danska delsträckningen inarbetas i det tillägg till Avtalet som enligt punkt 9.4 ska reglera alla bestämmelser och specifikation i en tillkommande avtalsbilaga.
2.7	Øvrige forhold	Övriga villkor
2.7.1	Skånetrafiken sikrer, at udførelse af trafikken i Danmark sker i henhold til dansk lovgivning og gældende regler.	Skånetrafiken säkerställer att trafikeringen i Danmark sker i enlighet med dansk lag och tillämpliga förordningar.
2.7.2	Skånetrafiken er ansvarlig for håndtering af alle danske og svenske regler og krav herunder eventuelt transportøransvar i forhold til id-kontrol eller tilsvarende som måtte blive indført i henhold til svensk lovgivning.	Skånetrafiken ansvarar för hanteringen av alla danska och svenska regler och krav, inklusive eventuellt transportörsansvar i samband med ID-kontroll eller motsvarande som kan komma att införas med stöd av svensk lagstiftning.
3.	Ændring i betjeningen m.m.	Ändring av trafikering m.m.
3.1	Ændring af trafikbetjeningen	Ändring av trafikering
3.1.1	Minimumskravene til den fælles aftalte trafikbetjening, service m.m. som fastsat i Aftalen for strækningen Østerport/København – Malmö C og Den danske delstrækning kan ændres, såfremt begge Parter efter en forhandling er blevet skriftligt enige herom.	De minimikrav avseende trafikering, tjänster m.m. som gäller enligt Avtalet på sträckan Østerport/Köpenhamn H–Malmö C och Den danska delsträckan kan ändras om båda parter efter förhandling kommit överens om detta skriftligen.
3.1.2	Kravene til trafikbetjeningen, service m.m. som fastsat i Aftalen kan i alle tilfælde reduceres i det omfang, det er nødvendigt, som følge af begrænset infrastrukturkapacitet på grund af grænsekontrol eller andre eksterne krav, som Parterne er uden indflydelse på.	Kraven avseende trafikering, tjänster m.m. enligt Avtalet kan också komma att behöva minskas i den mån som det är nödvändigt till följd av begränsad infrastrukturkapacitet, på grund av gränskontroller eller andra externa krav som parterna inte har något inflytande över.

3.1.3	<p>Minimumskravene til trafikbetjening, service m.m på Den danske delstrækning som Aftalen fastlægger mellem København H og Københavns Lufthavn kan ændres ensidigt efter ønske fra Transportministeriet. Det er en forudsætning, at ændringen er praktisk mulig, og at Transportministeriet afholder alle omkostninger ved disse ændringer.</p>	<p>Minimikrav avseende trafikering, tjänster m.m. som gäller enligt Avtalet på sträckan Köpenhamn H och Köpenhamns flygplats kan ändras ensidigt efter önskemål från Transportministeriet. En förutsättning för detta är att sådan ändring är praktiskt genomförbar och att Transportministeriet bär samtliga kostnader som uppstår med anledning av sådana förändringar.</p>
3.2	<i>Supplerende betjening på Skånetrafikens initiativ</i>	<i>Ytterligare trafikering på Skånetrafikens initiativ</i>
3.2.1	<p>Skånetrafiken kan på eget initiativ gennemføre foranstaltninger, som forbedrer vilkårene for passagererne herunder højere frekvens, indsættelse af nye tog og bedre siddepladskapacitet.</p>	<p>Skånetrafiken kan på eget initiativ genomföra åtgärder som förbättrar villkoren för passagerarna, inklusive högre frekvens, insättande av nya tåg och förbättrad sittplatskapacitet.</p>
3.2.2	<p>Skånetrafiken kan ved udvidelser af trafikken på eget initiativ ikke forvente banekapacitet til sådan trafik, men må ansøge om ekstra banekapacitet hos Banedanmark.</p>	<p>Skånetrafiken kan vid utökad trafikering enligt eget beslut inte räkna med utökad spårkapacitet, utan måste ansöka om utökad tilldelning av spårkapacitet hos Banedanmark.</p>
3.2.3	<p>Det er en forudsætning, at Transportministeriet konsulteres forud for alle væsentlige selvstændige dispositioner vedrørende dansk område, der ligger ud over Aftalens krav.</p>	<p>Skånetrafiken påtar sig också att konsultera Transportministeriet innan Skånetrafiken fattar egna beslut om tågtrafik på danskt territorium som ligger utanför Avtalets krav.</p>
3.3	<i>Yderligere trafikindkøb på Transportministeriets initiativ</i>	<i>Ytterligare trafikering på Transportministeriets initiativ</i>
3.3.1	<p>Transportministeriet kan efter en kontraktindgåelse anmode Skånetrafiken om at indlede forhandlinger med operatören – og/eller andre aftalepartier, som øver indflydelse på trafikbetjeningen – om supplerende forbedringer af trafikbetjening og/ eller service på dansk område.</p>	<p>Transportministeriet kan, efter att avtalet ingåtts, uppmana Skånetrafiken att inleda förhandlingar med operatören – och/eller andra avtalsparter som utövar inflytande över trafikeringen – om kompletterade förbättringar av trafikeringen och/eller tjänster på danskt område.</p>

	<p>Den påtænkte ændring må respektere de rammer, der sættes af gældende udbudsregler.</p> <p>Transportministeriet skal i rimeligt omfang bistå Skånetrafiken med bidrag og støtte til forhandlingerne.</p>	<p>De planerade ändringarna måste följa de ramar som gäller för aktuella upphandlingsregler.</p> <p>Transportministeriet ska i skälig omfattning bistå Skånetrafiken med stöd och support i sådana förhandlingar.</p>
3.3.2	I det omfang det er muligt at opnå en aftale om sådanne ønsker, afholder Transportministeriet alle omkostningerne i den forbindelse.	I den mån det är möjligt för Skånetrafiken att nå en överenskommelse om sådana önskemål, ska Transportministeriet bärä alla de kostnader som uppstår med anledning av en sådan överenskommelse.
3.4	<i>Sanktionsregler vedrørende Københavns Lufthavn – Østerport</i>	<i>Sanktionsregler för sträckan Köpenhamns flygplats – Østerport</i>
3.4.1	I lyset af den særskilte danske interesse er der aftalt følgende procedure for konfliktlösning vedrørende en utilfredsstillende togbetjening mellem Københavns Lufthavn og Østerport, som ikke lader sig løse i det løbende samarbejde.	Mot bakgrund av det särskilda danska intresset innehåller Avtalet följande metod för lösande av tvister när det gäller tåtrafiken mellan Köpenhamns flygplats och Østerport om tvisterna inte kan lösas i det löpande arbetet.
	<u>Konfliktlösning</u>	<u>Konfliktlösning</u>
3.4.2	I tilfælde af manglende opfyldelse af Aftalens bestemmelser gör Transportministeriet i första omgang Skånetrafiken skriftligt opmärksom på behovet for at genopretning af en tilfredsstillende betjening för att säkra opfyldelsen af Aftalen i henhold till punkt 1.3.	Transportministeriet ska, då det uppmärksammar en brist i förhållande till vad som överenskommits enligt avtalet, i första hand skriftligen meddela Skånetrafiken om detta förhållande samt uppmana Skånetrafiken att omedelbart återupprätta tillfredsställande trafikservice för att uppfylla Avtalet i enlighet med punkt 1.3.
3.4.3	Hvis Skånetrafiken efter 1 års varsel ikke lever op til Aftalens krav om trafikbetjening mellem Østerport og Københavns Lufthavn, kan Transportministeriet på eget initiativ og regning indkøbe lokal togtrafik mellem Københavns Hovedbanegård og Københavns Lufthavn.	Om Skånetrafiken senast ett år efter det att Transportministeriet uppmanat Skånetrafiken att vidta rättelse fortfarande inte uppfyller de krav på trafikering, tjänster m.m. som gäller enligt Avtalet på sträckan mellan Østerport och Köpenhamns flygplats kan Transportministeriet på eget initiativ och på egen bekostnad köpa in lokal tågtrafik mellan Köpenhamn H och Köpenhamns flygplats.

3.4.4	<p>Skånetrafiken er i denne situation forpligtet til at reducere Øresundstogtrafikken på strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Københavns Lufthavn i samme omfang, som Transportministeriet vil indsætte lokale tog på strækningen.</p>	<p>Skånetrafiken är i denna situation skyldig att minska Öresundstågstrafiken enligt Avtalet på sträckan mellan Köpenhamn H och Köpenhamns flygplats i samma omfattning som Transportministeriet sätter in lokal tågtrafik på den aktuella sträckan.</p>
4.	Transportministeriets ansvar	Transportministeriets ansvar
4.1	<i>Indledning</i>	<i>Indledning</i>
4.1.1	<p>Transportministeriet skal stille Øresundstog af typen ET-togsæt til rådighed svarende til svenske togsæt af litratypen X31.</p>	<p>Transportministeriet ska tillhandahålla Öresundstågsfordon av typen ET-tågsätt (motsvarande svenska tågsätt litt. X31).</p>
4.1.2	<p>Transportministeriet er gennem fastlæggelse af minimumsbetjeningen jf. punkt 2.2.3 og 2.2.4 ansvarlig for alle danske krav til udførelse af Øresundstogtrafikken.</p>	<p>Transportministeriet är mot bakgrund av de krav om minimitjänster som anges i punkterna 2.2.3 och 2.2.4 ansvarigt för alla danska krav på Öresundstågstrafiken.</p>
4.1.3	<p>Transportministeriet er ansvarligt for alle danske økonomiske forpligtelser og krav i henhold til Aftalen og for at afregne disse på baggrund af årlig regnskabsopgørelse fra Skånetrafiken.</p>	<p>Transportministeriet ansvarar för alla danska ekonomiska åligganden och krav enligt Avtalet samt för att reglera dessa på grundval av Skånetrafikens årliga ekonomiska redovisning.</p>
4.2	<i>Tildeling af kapacitet</i>	<i>Tilldelning av kapacitet</i>
4.2.1	<p>Den togtrafik, som udføres på Den danske delstrækning med henblik på at opfylde Aftalens krav, anses for trafik udført som offentlig service i henhold til Forordning 1370/2007.</p>	<p>Den tågtrafik som Skånetrafiken utför enligt avtalet på den danska delsträckan i syfte att uppfylla de krav på tjänster som anges i Avtalet, betraktas som trafik utförd som en offentlig tjänst enligt EG förordning 1370/2007.</p>
4.2.2	<p>Skånetrafiken kan på den baggrund påregne at opnå banekapacitet til 6 tog pr. time og retning på Den danske delstrækning under den forudsætning, at togenes ekspedition på stationerne, som følge af eventuelt transportøransvar eller andre forhold, ikke optager længere tid end andre danske tog. I modsat fald har Transportministeriet ret til at indskrænke kapaciteten i rimeligt omfang, dog ikke til mindre end 4 tog pr. time og retning.</p>	<p>Skånetrafiken kan på utifrån detta räkna med tåglägeskapacitet med sex tåg per timme och riktning på Den danska delsträckan. Om tågens uppehållstider på stationerna, till följd av eventuellt transportörsansvar eller andra förhållanden, skulle ta längre tid än de danska tågen, ska Transportministeriet ha rätt minska spårkapaciteten i skälig omfattning, dock aldrig så att kapaciteten understiger fyra tåg per timme och riktning.</p>

4.2.3	Skånetrafiken er ansvarlig for at ansøge om de præcise køreplanskanaler hos Banedanmark efter gældende regler.	Skånetrafiken ansvarar för att ansöka om de exakta tåglägena hos Banedanmark enligt gällande regler.
4.2.4	Skånetrafiken skal tåle banearbejder og afbrydelser af infrastrukturen på linje med gældende regler på det danske banenet.	Skånetrafiken ska tåla banarbeten och andra störningar i infrastrukturen i enlighet med gällande regler på det svenska järnvägsnätet.
4.2.5	Såfremt Skånetrafiken har ønske om banekapacitet til at køre flere tog, kan spørgsmålet tages op med Transportministeriet, som sammen med Banedanmark vurderer, om sådanne ønsker kan imødekommes uden negative konsekvenser for anden trafik. En udvidelse udover 6 tog pr. time og retning forventes at forudsætte en udvidet bane/stationskapacitet.	Om Skånetrafiken har önskemål om att öka tåglägeskapaciteten för att köra fler tåg kan frågan tas upp med Transportministeriet, som tillsammans med Banedanmark, bedömer om sådana önskemål kan tillgodoses utan negativa konsekvenser för övrig trafik. En utvidgning utöver sex tåg per timme och riktning kräver troligen en utökad spår- och stationskapacitet.
4.3 Danske Øresundstog (ET)		Danska Öresundstågsfordon (ET)
4.3.1	Transportministeriet stiller togsæt af typen ET vederlagsfrit til rådighed for Skånetrafiken. Forpligtelsen gælder det antal togsæt, som Skånetrafiken har behov for mellem Østerport og midten af Øresund i henhold til Aftalens betjeningskrav fratrukket eventuelt nyt indsats materiel, dog maksimalt 24 togsæt.	Transportministeriet ska ställa tågsätt av typen ET kostnadsfritt till förfogande för Skånetrafiken. Skyldigheten gäller det antal tågsätt som Skånetrafiken anser sig vara i behov av för att kunna uppfylla det åtagande som anges i Avtalet mellan Østerport och mitten av Öresund med avdrag för annan nytt fordonsmateriel, dock maximalt 24 tågsätt.
4.3.2	Skånetrafiken meddeler senest 2 år før Overtagelsesdagen for Den danske delstrækning, hvor mange ET-togsæt man ønsker at bruge.	Skånetrafiken ska senast två år före dagen för övertagandet meddela hur många ET-tågsätt man önskar använda.

	Ved stigende passagerefterspørgsel giver Skånetrafiken med 2 års varsel besked om behovet for yderligere indsats af ET-togsæt, som Transportministeriet så er forpligtet til at stille vederlagsfrit til rådighed i det omfang behovet er varslet rettidigt, og det samlede antal ikke overstiger 24 togsæt.	Vid ökat passagerarantal ska Skånetrafiken med två års varsel meddela sitt behov av ytterligare ET-tågsätt. Transportministeriet är skyldigt att kostnadsfritt ställa det antal tågsätt som Skånetrafiken begärt till dess förfogande under förutsättning att begäran skett i rätt tid och det totala antalet tågsätt som ställs till förfogande inte överstiger 24 tågsätt.
4.3.3	Skånetrafiken er ansvarlig for den praktiske vedligeholdelse af de ET-togsæt, som Transportministeriet stiller til rådighed. Omkostningerne til drift og vedligehold af tog skal i det omfang de kan henføres til den aftalte trafik på Den danske delstrækning pålægges Transportministeriet.	Skånetrafiken ansvarar för det praktiska underhållet av de ET-tågsätt som Transportministeriet ställt till förfogande. Kostnaden för drift och underhåll ska i den del de är hänförliga till utförandet av åtagandet på den Danska delsträckan belasta Transportministeriet.
	De tog, som Transportministeriet har stillet til rådighed, kan frit anvendes på andre strækninger i Øresundstogsystemet ud over Aftalen, men alle omkostningerne herved afholdes af Skånetrafiken.	Tillhandahållna tågsätt från Transportministeriet får fritt nyttjas av Skånetrafiken i det övriga Øresundstågsystemet utöver Avtalet, men i dessa fall ska kostnaderna för detta belasta Skånetrafiken.
4.3.4	Transportministeriet dækker efter forudgående aftale omkostningerne ved eventuelle reinvesteringer og moderniseringer af ET-togsættene.	Transportministeriet ska enligt tidigare avtal täcka kostnader för eventuella återinvesteringar och moderniseringar av de tillhandahållna ET-tågsätten.
4.3.5	Skånetrafiken kan afstå fra at benytte de ET-togsæt, som Transportministeriet stiller til rådighed såfremt man indsætter eget materiel. Hvis Skånetrafiken indsætter egne tog, skal Transportministeriet betale en leje til Skånetrafiken, der svarer til de kapitalomkostninger, som Transportministeriet ville have haft til indsættelse af danske ET-togsæt i det nødvendige omfang til at opfylde Aftalens siddepladskrav.	Skånetrafiken får avstå från att utnyttja sådana ET-tågsätt som Transportministeriet ska ställa till förfogande enligt avtalet och istället sätta in egna tåg. Om Skånetrafiken sätter in egna tåg för att utföra trafikering enligt Avtalet ska Transportministeriet betala en hyra till Skånetrafiken motsvarande de kapitalkostnader som Transportministeriet skulle ha haft till vid insättandet av danska ET-tåg i nödvändig omfattning för att uppfylla Avtalets krav om sittplatskapacitet.

- 4.3.6 Såfremt Transportministeriet ikke kan stille det antal ET-togsæt til rådighed som anført ovenfor, indsætter Skånetrafiken egne tog for at sikre den aftalte betjening. Transportministeriet afholder de fulde omkostninger for sådanne tog.
- 4.3.7 Transportministeriet er økonomisk ansvarlig for de nødvendige materielinvesteringer, som medfører at en siddepladskapacitet svarende til 24 ET-togsæt kan stilles til rådighed efter 2031. Der optages forhandlinger om opgørelse af dette spørgsmål inden udgangen af 2029.

4.4 Stationer og udstyr på stationer

- 4.4.1 Skånetrafiken har adgang til vederlagsfri brug af stationerne på den danske delstrækning til påstigning og afsætning af passagerer, samt til vederlagsfri brug af eksisterende DSB ejet passagerinformation, billetsalgsudstyr og rejsekortstandere. Utnyttelsen af disse rettigheder forudsætter indgåelse af en brugsretsaftale mellem Skånetrafiken og DSB om ansvarsfordeling og nærmere vilkår.

Om Transportministeriet inte kan tillhandhålla ET-tågsätt i den omfattning som framgår ovan får Skånetrafiken sätta in egen tåg för att utföra trafikering enligt Avtalet. Transportministeriet står fullt ut för kostnaderna för sådana tåg.

Transportministeriet är ekonomiskt ansvarigt för nödvändiga fordonsinvesteringar så att den sittplatsskapacitet som motsvarar 24 ET-tågsätt kan tillhandahållas även efter 2031. Det ska genomföras förhandlingar där denna fråga överenskoms före utgången av 2029.

Stationer och utrustning på stationer

Skånetrafiken ges av Transportministeriet tillgång till kostnadsfri användning av stationerna på Den danska delsträckan för av- och påstigning av passagerare samt för kostnadsfri användning av befintlig DSB-ägd passagerarinformation, biljettförsäljningsutrustning och kortläsare. Utnyttjandet av dessa rättigheter förutsätter att ett användaravtal ingås mellan Skånetrafiken och DSB i vilket ansvarsfördelning och närmare villkor anges.

5. Regnskab m.m

5.1 Opfølgning på udførelse af trafikken

- 5.1.1 Skånetrafiken udarbejder kvartalsvist en rapport, som redegør for udviklingen i passagertal, belægning, punktlighed, kundetilfredshed og andre relevante forhold, som fremsendes til Transportministeriet. Rapporten behandles på et efterfølgende møde mellem Parterne, hvor alle forhold vedrørende trafikken kan drøftes.

Redovisning m.m.

Redovisning av trafikverksamheten

Skånetrafiken ska på kvartalsbasis ta fram en rapport som redogör för utvecklingen avseende antalet passagerare, beläggning, punktlighet, kundnöjdhet och andra relevanta förhållanden, vilken ska överlämnas till Transportministeriet. Rapporten ska behandlas på ett efterföljande möte med företrädare för Parterna där alla frågor som rör trafiken kan diskuteras.

5.1.2	<p>Skånetrafiken skal bistå</p> <p>Transportministeriet med oplysninger til til brug for Transportministerens svar på eventuelle spørgsmål fra Folketinget om forhold vedrørende Skånetrafikens ansvar. Skånetrafiken sikrer, at operatøren i den udbudte kontrakt er forpligtet til at medvirke til at levere de nødvendige informationer til besvarelsen af sådanne spørgsmål.</p>	<p>Skånetrafiken ska bistå</p> <p>Transportministeriet med att ta fram svarsunderlag åt Transportministeriet så att det kan besvara eventuella frågor från Folketinget om Skånetrafikens ansvar. Skånetrafiken ska säkerställa att den av Skånetrafiken anlitade operatören är skyldig att tillhandahålla sådan information som är nödvändig för att kunna besvara sådana frågor.</p>
5.1.3	<p>Skånetrafiken udarbejder én gang årligt udkast til en større samlet årsrapportering om trafikkøbet, som drøftes på et møde mellem Parterne. Udkast til årsrapportering kan slås sammen med rapporten for 4. kvartal.</p> <p>Transportministeriet kan stille uddybende spørgsmål, hvorefter årsrapporten gøres endelig.</p>	<p>Skånetrafiken ska årligen ta fram ett förslag till en mer omfattande årsrapport om trafikupphandlingen. Rapporten ska behandlas på ett möte mellan Parterna. Förslaget till årsrapport kan sammanslås med rapporten för det fjärde kvartalet. Transportministeriet ska ges möjlighet att ställa ingående frågor på årsrapporten. Efter mötet ska årsrapporten slutligt färdigställas.</p>
5.2	Transportministeriets ansvar	
5.2.1	Transportministeriet overvåger at:	
	<ul style="list-style-type: none"> * Skånetrafikens udbud af togtrafik opfylder de aftalte minimumskrav * den udbudte trafik kan afvikles uden risiko for forstyrrelse af den øvrige danske togtrafik på strækningen Østerport – Københavns Lufthavn * Skånetrafikens udbudsbetingelser for den aftalte trafikbetjening, m.m. er i overensstemmelse med dansk lovgivning 	<ul style="list-style-type: none"> * Skånetrafikens utbud av tåg uppfyller de överenskomna minimikraven, * den upphandlade trafiken kan utföras utan risk för störningar på övrig dansk tågtrafik på sträckan Østerport – Köpenhamns flygplats, och * de anbudshandlingar som Skånetrafiken tar fram för att tillhandahålla trafik, tjänster m.m. enligt Avtalet överensstämmer med dansk lagstiftning.
5.2.2	<p>Transportministeriet overvåger på basis af løbende kvartalsrapportering fra Skånetrafiken udviklingen i trafikken herunder opfyldelse af Aftalens krav til trafikbetjeningen m.m.</p>	<p>Transportministeriet ska, på grundval av den löpande kvartalsrapporteringen från Skånetrafiken, övervakar utvecklingen av trafiken inklusive uppfyllandet av de krav på trafikering m.m. som gäller enligt Avtalet.</p>

5.2.3	I tilfælde af manglende opfyldelse af Aftalen skal Transportministeriet påtale dette overfor Skånetrafiken, som har ansvaret for at følge op og at tage de nødvendige initiativer. Såfremt manglerne skyldes den af Skånetrafiken valgte operatør, skal Skånetrafiken anvende alle de nødvendige juridiske beføjelser indenfor kontrakten med operatøren.	Om brister i förhållande till vad som överenskommits enligt Avtalet upptäcks, ska Transportministeriet påtala detta för Skånetrafiken som ansvarar för att följa upp och åtgärda dessa brister. Om bristerna beror på av Skånetrafiken anlitad operatör ska Skånetrafiken använda alla de juridiska möjligheter som står till buds enligt avtalet med operatören.
5.3	Regnskab	
5.3.1	Skånetrafiken har overfor Transportministeriet det regnskabsmässige ansvar för hele Øresundstogtrafikken.	Skånetrafiken ansvarar inför Transportministeriet för den ekonomiska redovisningen för hela Öresundstågstrafiken.
5.3.2	Skånetrafiken varetager alle løbende direkte og indirekte omkostninger vedrørende Øresundstogtrafikken og opkræver alle indtægter fra trafikken.	Skånetrafiken svarar för alla löpande direkta och indirekta kostnader rörande tillhandahållandet av Öresundstågstrafiken och uppbär alla intäkter i trafiken.
5.3.3	Hvis udførelse af Øresundstogtrafikken på svensk initiativ opdeles i flere kontrakter, er Skånetrafiken overfor Transportministeriet ansvarlig for økonomin i alle kontrakter under et.	Om tillhandahållandet av Öresundstågstrafiken på initiativ av Skånetrafiken delas upp på flera avtal är Skånetrafiken ansvarig inför Transportministeriet för ekonomin i samtliga avtal.
5.3.4	Skånetrafiken aflægger en gang årligt regnskab for hele Øresundstogtrafikken på strækningen København H – Malmö C, hvoraf Transportministeriet modtager en kopi. Skånetrafiken opgør samtidig fordelingen af det økonomske resultat i dansk Øresundstrafik på dansk og svensk økonomiansvar.	Skånetrafiken ska en gång om året delge Transportministeriet med en redovisning över hela Öresundstågstrafikens ekonomi på sträckan Malmö C – Köpenhamn H. Av redovisningen ska det ekonomiska resultatet för den danska delen av Öresundstågstrafiken framgå och fördelningen mellan det svenska och danska ekonomiska svaret.

	Infrastrukturafgifter	Infrastrukturavgifter
6.1	Skånetrafiken eller den svenske operatør skal betale bane- og broavgifter til Banedanmark i henhold til gældende regler.	Skånetrafiken, eller den svenska operatören, ska betala ban- och broavgifter till Banedanmark enligt gällande regler.
6.2	I tilfælde af ændringer af bane- eller broavgift på dansk strækning – bortset fra almindelig prisjustering – samt eventuel indførelse af nye afgifter holdes togtrafik udført som offentlig service økonomisk skadesløs.	Vid ändring av infrastruktur- eller broavgifter samt vid eventuellt införande av nya avgifter på den danska sträckan ska, med undantag för allmän prisjustering, sådan tågtrafik som utförs som en offentlig tjänst ekonomiskt hållas skadeslös.
7.	Økonomi og afregning	Ekonomi och ersättning
7.1	Fordeling af indtægter og omkostninger	Fördelning av kostnader och intäkter
7.1.1	Transportministeriet og Skånetrafiken deler indtægter og omkostninger i Øresundstogtrafikken på den måde som er beskrevet i denne Aftale.	Transportministeriet och Skånetrafiken ska fördela intäkter och kostnader som uppstår inom Öresundstågstrafiken på det sätt som framgår av detta Avtal.
7.1.2	Transportministeriet er ansvarligt for samtlige direkte og indirekte omkostninger ved drift af Øresundstogtrafikken på den danske strækning mellem Østerport og midten af Øresund, som udføres for at opfylde den fælles aftalte trafikbetjening. Omkostningerne beregnes som beskrevet i bilag 1.	Transportministeriet ska ersätta Skånetrafiken för samtliga direkta och indirekta kostnader som uppstår för Skånetrafiken med anledning av åtagandena i Avtalet och som kan härföras till trafikering av den danska sträckan mellan Østerport och mitten av Øresund. Kostnaderna ska beräknas på sätt som anges i bilaga 1.
	Midten af Øresund anses som det punkt på Øresundsforbindelsen, der er lige langt borte fra danske og svenske landanlæg svarende til en baneafstand på 21,0 km fra Københavns Hovedbanegård	Mitten av Öresund anses vara den punkt på Öresundsförbindelsen som ligger på ett avstånd från danska och svenska landområden motsvarande ett spårvästånd på 21 km från Köpenhamns centralstation.
7.1.3	Hvis Skånetrafiken måtte træffe beslutning om at udvide trafikomfanget eller indsætte nye tog ud over hvad der er truffet aftale om, er Skånetrafiken selv ansvarlig for de økonomiske konsekvenser af sådanne dispositioner.	Om Skånetrafiken beslutar att utöka trafikvolymen eller sätta in nya tåg utöver vad som överenskommits i Avtalet, ansvarar Skånetrafiken själv för de ekonomiska konsekvenserna av sådana åtgärder.

7.1.4	Skånetrafiken er ansvarlig for samtlige direkte og indirekte omkostninger til betjening af strækningen mellem midten af Øresund og Malmö C.	Skånetrafiken ansvarar för samtliga direkta och indirekta kostnader för trafikering av sträckan mellan mitten av Öresund och Malmö C.
7.2	Fordeling af indtægter	Fördelning av intäkter
7.2.1	Transportministeriet modtager 50 pct. af alle nettoindtægter, der kalkulatorisk kan henføres til strækningen Østerport–Malmö C.	Transportministeriet erhåller 50 procent av alla nettointäkter som beräkningsmässigt kan hänföras till sträckan Østerport–Malmö C.
	Transportministeriet modtager 100 pct. af alle nettoindtægter fra rejser lokalt på strækningen mellem Østerport og Københavns Lufthavn.	Transportministeriet erhåller 100 procent av nettointäkterna för resor lokalt på sträckan mellan Østerport och Köpenhamns flygplats.
7.2.2	Ved opgørelse af indtægter fra passagererne kan Skånetrafiken fradrage dokumenterbare omkostninger til salgsindtægter og administration, andele af indtægter der i henhold til indgåede aftaler fordeles til andre parter på dansk side, samt udgifter til kompensation for forsinkelser vedrørende dansk delstrækning, som Skånetrafiken ikke kan videreføre til 3. part. Det resterende beløb udgør nettoindtægterne	Vid redovisning av intäkter från passagerare får Skånetrafiken avräkna dokumenterade kostnader för försäljning och administration och den andel av intäkter med avseende på ingångna avtal som fördelas till andra parter på den danska sidan samt kostnader för kompensaton vid förseningar avseende den danska sträckan och som inte kan föras över till tredje part. Det belopp som återstår utgör nettointäkterna.
7.2.3	Skånetrafiken kan i forbindelse med udarbejdelse af tillæg til Aftalen, jf. punkt 9.4.2, vælge en fast aftalt provision som alternativ til dækning af omkostningerne. Størrelsen af en sådan provision aftales i givet fald mellem Parterne.	Skånetrafiken får, som ett tillägg till Avtalet, se punkt 9.4.2, alternativt välja en avtalad fast provision som alternativ för att täcka omkostnaderna. Storleken på en sådan provision ska i förekommande fall avtalas mellan arterna i förekommande fall.
7.3	Afregning	Avräkning
7.3.1	Skånetrafiken foretager en samlet nettoafregning for alle indtægter og omkostninger månedsvist med Transportministeriet på aconto plan med en endelig slutopgørelse senest 31. marts i efterfølgende år.	En samlad nettoavräkning för alla intäkter och kostnader faktureras Transportministeriet månadsvis från Skånetrafiken som en förskottsbetalning och slutavstäms i efterskott senast den 31 mars påföljande år.

	Ikrafttræden	Ikraftträdande
8.1	Første fase (2020-2021)	Första fasen (2020–2021)
8.1.1	Betjeningen, der fremgår af Aftalen i afsnit 2.2.3 og 2.2.4, påbegyndes ved køreplanskiftet i december 2020 ("Trafikstart")	Trafikering i enlighet med Avtalet som framgår av punkterna 2.2.3 och 2.2.4 påbörjas vid tågplaneskiftet i december 2020 ("Trafikstarten").
8.1.2	Det er en forudsætning for Trafikstart, at Øresundstogtrafikken mellem København og Malmö skal have en frekvens på 4 tog pr. time og retning i dag- og aftentimer og mellem 5 og 6 tog pr. time i myldretiden frem til Overtagelsesdagen.	Det är en förutsättning för trafikstarten att frekvensen mellan Malmö C och Köpenhamn H ska vara fyra tåg per timme och riktning på dag- och kvällstid och mellan fem och sex tåg per timme och riktning under rusningstid fram till Övertagandedagen.
	Hvis det af hensyn til banekapaciteten ikke er muligt med en frekvens på 4 tog pr. time og retning udskydes Trafikstart, indtil dette er muligt.	Om de kapacitetsmässiga förutsättningarna för Trafikstarten inte föreligger för en trafikering med fyra tåg per timme och riktning flyttas trafikstarten fram till den tidpunkt då så är möjligt.
8.1.3	Skånetrafiken kan i første fase indsætte nye togtyper i 5. og 6. tog pr. time for egen regning og risiko, idet DSB afregner for materiel i henhold til Samarbejdsavtalet af 18. december 2015 baseret på en opgørelse af, hvor mange togsæt af typen ET/X31, som havde været nødvendigt at indsætte for at dække efterspørgslen i de pågældende togafgange.	Skånetrafiken kan under första fasen sätta in nya tågtyper i trafiken vid fem och sex tåg per timme på egen risk och räkning. DSB avräknar fordonsanvändningen i sådant fall enligt i Samarbetsavtalet från den 18 december 2015, baserat på en beräkning av hur många fordon av typen ET/X31 som hade varit nödvändigt att sätta in på de aktuella avgångarna för att täcka efterfrågan.
8.2	Overtagelse af praktisk trafikkøberansvar på Den danske delstrækning (2022)	Övertagande av det praktiska traktförvaransvaret på den danska delsträckan (2022)
8.2.1	Skånetrafiken overtager ansvaret for indkøb af trafik på Den danske delstrækning i henhold til Aftalen fra det tidspunkt, hvor alle forudsætningerne for den fulde adskillelse af togtrafikken på strækningen København-Helsingør fra Øresundstogtrafikken er på plads, hvilket tidligst kan være tilfældet ved køreplanskiftet i december 2022.	Skånetrafiken övertar ansvaret för trafikupphandling på Den svenska delsträckan enligt Avtalet från den tidpunkt då alla förutsättningar för hela avskiljandet av sträckan Köpenhamn-Helsingör från Øresundstågstrafiken är uppfyllda. Detta beräknas kunna ske tidigast vid tågplaneskiftet i december 2022.

8.2.2	Transportministeriet giver med 24 måneders varsel Skånetrafiken foreløbig besked om at forudsætningerne for overdragelsen forventes at være på plads	Transportministeriet ska med 24 månaders varsel ge Skånetrafiken ett preliminärt besked om när förutsättningarna för övertagandet förväntas vara på plats.
8.2.3	Transportministeriet skal med 12 måneders varsel give endelig besked om, hvornår overtagelsen kan ske. Den af Transportministeriet oplyste dato betegnes i Aftalen ”Overtagelsesdagen”.	Transportministeriet ska med 12 månaders varsel lämna slutgiltigt besked om när övertagande ska ske. Det av Transportministeriet angivna datumet benämns i Avtalet ”Övertagandedagen”.
8.2.4	Såfremt overtagelsen af trafikken på den danske delstræknig ikke kan ske på Overtagelsesdagen, dækker Transportministeriet de forberedelsesomkostninger, som på grund af forsinkelsen vil være spildt for Skånetrafiken.	Om övertagandet av trafik på Den danska delsträckan inte kan ske på övertagandedagen ska Transportministeriet ersätta Skånetrafiken för de kostnader som uppstår med anledning av förseningen.
9. Ikraftræden og forudsætninger for overtagelse		Ikrafträdande och förutsättningar för övertagande
9.1 Ikraftræden		Ikrafträdande
9.1.1	Aftalen træder i kraft på tidspunktet for underskrivelsen, dog med forbehold for Folketingets vedtagelse af den lovgivning, som er nødvendig for at kunne implementere Aftalen.	Avtalet träder i kraft vid tidpunkten för undertecknandet, förutsatt att Folketinget antar den lagstiftning som är nödvändig för att genomföra Avtalet.
9.1.2	Indtil Overtagelsesdagen fortsætter samarbejdet mellem Transportministeriet/DSB og Skånetrafiken efter principperne i Samarbejdsavtalet af 18. december 2015, jf. men dog med ændret trafikomfang fra december 2020 som beskrevet i afsnit 2.2.3 og 2.2.4.	Det samarbete som finns mellan Transportministeriet/DSB och Skånetrafiken i enlighet med Samarbetsavtalet från 18 december 2015 ska fortsätta att gälla till Övertagandedagen men med förändrad trafikomfattning från december 2020, enligt vad som anges i punkterna 2.2.3 och 2.2.4.

9.2	<i>Udbudsvilkår</i>	<i>Upphandlingsvillkor</i>
9.2.1	Skånetrafiken er forud for udbud af togtrafik over Øresund forpligtet til at høre Transportministeriet om de udbudsbetigelser, som direkte eller indirekte kan berøre betjeningen på Den danske delstrækning. Såfremt Transportministeriet ikke kan acceptere udbudsbetigelserne, har Transportministeriet ret til at opsigte Aftalen jf. 2.4.3.	Skånetrafiken måste i sin roll som upphandlare av tågtrafik över Öresund inhämta Transportministeriets synpunkter avseende upphandlingsvillkor som direkt eller indirekt kan beröra tillhandahållandet av trafik på Den svenska delsträckan. Om Transportministeriet inte kan acceptera anbudsvillkoren har Transportministeriet i enlighet med vad som framgår av punkt 2.4.3 rätt att säga upp Avtalet.
9.2.2	Såfremt Aftalen opsiges på denne baggrund, skal Parterne i en god ånd indlede förhandlingar om den fremtidige togtrafik mellem Østerport och Malmö baseret på et delt trafikköberansvar.	Om Avtalet sägs upp enligt ovan ska Parterna i god anda inleda förhandlingar om den framtida tågtrafiken mellan Østerport och Malmö baserat på ett delat trafikköparansvar.
9.3	<i>Eventuel manglende samdriftsfordel</i>	<i>Eventuellt uteblivna samdriftsfördelar</i>
9.3.1	Aftalen baseres på en forudsætning om en økonomisk samdriftsfordel og udbudsgevinst med én fælles operatør i Øresundstrafikken sammenlignet med en delt dansk og svensk operatør.	En grundförutsättning för Avtalet är att positiva samarbets- och upphandlingsvinster väntas uppnås med en enda operatör för trafikuppdraget jämfört med separata svenska och svenska operatörer.
9.3.2	I det tilfælde, hvor samdriftsfordelen ved én fælles operatør efter Skånetrafikens modtagelse af tilbud måtte vise sig at blive negativ, så Transportministeriet påføres større nettoomkostninger end ved videreførelse af den nuværende model, bortfalder Aftalen om Skånetrafikens overtagelse af trafikköberansvaret for den danske delstrækning.	Om antagna vinster för en gemensam operatör, efter att Skånetrafiken har erhållit anbud på trafikuppdraget, utvisar ett negativt resultat så att Transportministeriet påförs större nettokostnader än vid en fortsättning av den nuvarande modellen, faller Avtalet om Skånetrafikens övertagande av trafikköparansvaret för Den svenska delsträckan.

Parterne indleder herefter forhandlinger om den mest hensigtmæssige tilrettelæggelse af den fremtidige Øresundstrafik mellem Østerport og Sverige baseret på et delt dansk og svensk trafikindkøb.

9.4 Nærmere udmøntning af Aftalen

- 9.4.1 Det er en forudsætning for Aftalen, at Skånetrafiken og Transportministeriet i fællesskab opnår enighed om alle nødvendige praktiske bestemmelser og specifikationer i overensstemmelse med denne Aftale.
- 9.4.2 En udmøntning af alle bestemmelser og specifikationer sammenfattes i et efterfølgende tillæg til Aftalen. I samme tillæg oplistes alle gældende danske regler og rettigheder for passagererne ved Aftalens indgåelse, og opgaver og forpligtelser vedrørende deltagelse i dansk billetsamarbejde i intern dansk trafik specificeres.
- 9.4.3 Den ovenanførte udmøntning skal være på plads senest 1. juli 2019. Såfremt enighed om udmøntning ikke er opnået inden da, ophører Aftalen automatisk, med mindre parterne skriftlig er blevet enige om andet.

10. Øvrige bestemmelser

10.1 Aftalelængde

- 10.1.1 Aftalen gælder foreløbigt for perioden frem til køreplanskiftet i slutningen af 2029.
- 10.1.2 Aftalen tages op til vurdering af Parterne i 2025 med henblik på en fælles stillingtagen til fortsat videreførelse efter 2029 og eventuel justering.
- 10.1.3 Såfremt en af Parterne ikke ønsker at videreføre Aftalen, er Skånetrafiken og Transportministeriet forpligtet til at optage forhandlinger om retablering af et delt trafikkøberansvar.

Parterna inleder därefter förhandlingar om den lämplig organisation av den framtida tågtrafiken mellan Østerport och Sverige baserat på en delad dansk och svensk trafikupphandling.

Ytterligare avtalsdetaljer

En grundförutsättning för Avtalet är att Skånetrafiken och Transportministeriet gemensamt når en överenskommelse om alla nödvändiga praktiska bestämmelser och specifikationer i överensstämmelse med detta Aavtal.

Överenskommelse om sådana bestämmelser och specifikationer sammanfattnas i ett senare tillägg till Avtalet. I samma tillägg anges alla tillämpliga danska regler och rättigheter för passagerarna när Avtalet ingås. Dessutom specificeras uppgifter och skyldigheter avseende medverkan i ett danskt biljetsamarbete för intern dansk trafik.

Parterna är överens om att ovannämnda tillägg ska föreligga senast den 1 juli 2019. Om en sådan överenskommelse inte uppnås senast nämnda datum upphör Avtalet automatiskt att gälla, såvida inte parterna skriftligen kommer överens om något annat.

Övriga bestämmelser

Avtalslängd

Avtalet gäller tillsvidare och som längst för perioden fram till tågplaneskiftet i slutet av 2029.

Avtalet ska utvärderas av Parterna 2025 för ett gemensamt ställningstagande inför fortsatt tillämpning efter 2029 och eventuell justering.

Om någon av Parterna vill frånträda Avtalet, är Skånetrafiken och Transportministeriet skyldiga att inleda förhandlingar om återinförande av ett delat trafikköparansvar.

10.1.4 Hver part kan opsigte Aftalen med et varsel på 24 måneder. I tilfælde af væsentlig misligholdelse kan Aftalen opsigtes til ophør med 12 måneders varsel.

10.2 Kommunikation

10.2.1 Parterne er enige om, at parterne ikke udtales sig eller kommenterer overvejelser, forberedelse eller forhandlinger om ændringer i Aftalen med berøring til den anden part uden forudgående skriftlig godkendelse fra denne.

Ingen af parterne er dog begrænset i adgangen til at afgive almene oplysninger om den løbende drift. Bestemmelsen forhindrer ikke opfyldelse af informationsforpligtelser i henhold til gældende regler m.v.

10.3 Lovvalg og twistløsning

10.3.1 Såfremt der opstår twist, skal Parterne i første række søge disse bilagt gennem drøftelser på højt plan i organisationerne.

10.3.2 Hvis det ikke inden for den frist, som aftales i udmøntning af Aftalen er muligt at opnå enighed om en løsning, er hver af Parterne berettiget til at kræve twisten afgjort ved voldgift jf. reglerne for gennemførelse af voldgift beskrevet af Stockholms Handelskammars Skiljedomssinstitut.

10.3.3 Voldgiftsretten skal bestå af tre voldgiftsmænd. Stedet for voldgift er København. Sagen procederes på engelsk med mindre parterne bliver enige om noget andet. Sagen afgøres i henhold til dansk ret.

10.4 Øvrigt

10.4.1 Aftalen kan kun ændres ved skriftlig aftale af Parternes dertil bemyndigede repræsentanter.

Båda Parter får säga upp Avtalet med 24 månaders varsel. I händelse av väsentlig överträdelse kan Avtalet sägas upp med 12 månaders uppsägningstid

Kommunikation

Parterna är överens om att parterna inte kommunicerar eller kommenterar pågående överväganden, förberedelser eller förhandlingar om ändringar i Avtalet hos den andra parten utan föregående skriftligt godkännande från parten.

Ingen av parterna är dock begränsad i möjligheten att lämna upplysningar i allmänna frågor avseende driftsförhållanden. Denna bestämmelse ska dock inte påverka parts och parts anställdas rättigheter och/eller skyldigheter enligt lag att lämna ut allmänna handlingar, m.m.

Tillämplig lag och lösande av twist

Om twist uppstår ska Parterna i första hand försöka lösa dem genom diskussioner på ledningsnivå inom organisationerna.

Om det inte är möjligt för Parterna att nå en överenskommelse har varje Part rätt att kräva att twist som uppstått på grund av Avtalet slutligt avgörs genom skiljedom enligt skiljedomssreglerna hos Stockholms Handelskammars Skiljedomssinstitut.

Skiljenämnden ska bestå av tre skiljemän. Skiljeförfarandets säte ska vara Köpenhamn. Språket för förfarandet ska vara engelska, såvida inte Parterna kommer överens om annat. Dansk lag ska tillämpas på twisten.

Övrigt

Avtalet kan endast ändras genom en skriftlig överenskommelse mellan behöriga företrädare för Parterna.

- 10.4.2 Alle tillægsaftaler skal udformes som fortløbende nummererede skriftlige tillæg til Aftalen.
- 10.4.3 I tilfælde af en tvist, hvor eventuelle forskelle i de to sprogversioner kan have betydning, skal begge sprogversioner have samme gyldighed.
- 10.5 Aftalen udfærdiges i to originale eksemplarer på dansk og svensk, der begge underskrives af tegningsberettigede hos hver Part. Parterne opbevarer hvert et originalt eksemplar.

Eventuella tilläggsavtal ska utformas som skriftliga tillägg till Avtalet vilka ska numreras kronologiskt.

Om en tvist där eventuella skillnader i de båda språkversionerna kan vara av betydelse, ska båda språkversionen ska ha lika giltighet.

Avtalet är upprättat i två originalversioner på svenska och danska som båda signeras av behöriga företrädare hos respektive Part. Parterna behåller ett original vardera.

Malmö

den 2018-08-24



Ole Birk Olesen

Transport-, bygnings- og boligminister

Malmö

den 2018-08-24



Henrik Fritzon

Regionstyrelsens ordförande

Region Skåne

Bilag 1

Opgørelse af driftsomkostninger i dansk Øresundstrafik

De danske driftsomkostninger beregnes til summen af følgende elementer:

- Driftsudgiften pr. togkm gange antallet af togkm på dansk strækning
- Driftsudgiften pr. yderligere togsætkm gange antallet af yderligere togsætkm på dansk strækning
- Bane- og broavgift på dansk strækning
- Udgifter til erstatningskørsel med bus ved sporafbrydelser
- Eventuelle korrektioner som følge af ændringer i danske regler fastsat efter Aftalens indgåelse jf. punkt 7.1

Driftsudgiften pr. togkm opgøres som den gennemsnitlige omkostning i hele Øresundstrafiksystemet i Danmark og Sverige for et tog bestående af et togsæt (ET/X31) korrigert for nationalt betingede prisforskelle.

Antallet af togkm på dansk strækning opgøres til det antal togkm, der er nødvendig for at udføre den aftalte togtrafik mellem Østerport og midten af Øresund.

Driftsudgiften pr. yderligere togsætkm opgøres, som den ekstra omkostning, der er forbundet med at forlænge hvert tog med ét ekstra sæt til den faktiske togstørrelse. Udgiften opgøres som den gennemsnitlige omkostning pr. ekstra togsætkm i hele Øresundstrafiksystemet i Danmark og Sverige korrigert for nationalt betingede omkostningsforskelle.

Antallet af togsætkm mellem Østerport og midten af Øresund kan maksimalt udgøre det antal togsætkm i den aftalte togtrafik, der er nødvendige for at udføre trafikken med det aftalte belægningskrav.

Ved eventuel indsættelse af ny materieltype i nogle togafgange omregnes driftsomkostningerne for disse togafgange til de omkostninger, der ville være nødvendige, hvis togene havde været fremført med typen ET/X31.

De samlede danske driftsomkostninger udgør herefter summen af faktiske driftsomkostninger med eksisterende type ET/X31 og kalkulerede ET/X31 omkostninger for anden togtype.

Bilaga 1

Sammanställning av driftskostnaderna i svenska Öresundstrafiken

De svenska driftskostnaderna beräknas som summan av följande delar:

- Driftskostnad per tågkilometer multiplicerat med antalet tågkilometer på svenska sträckan
- Driftskostnad per ytterligare tågsättkilometer multiplicerat med antalet ytterligare tågkilometer på svenska sträckan
- Spår- och broavgift på svenska sträckan
- Kostnad för ersättningstrafik vid avbrott och störningar i spårtrafiken
- Eventuella korrigeringar till följd av förändringar i svenska regler som faststälts efter Avtalets ingående, se punkt 7.1

Driftskostnaden per tågkilometer beräknas som den genomsnittliga kostnaden i hela Öresundstrafiksystemet i Danmark och Sverige för ett tåg bestående av ett tågsätt (ET/X31) justerat för nationellt fastställda prisskillnader.

Antal tågkilometer på dansk sträcka beräknas som det antal tågkilometer som behövs för att tillhandahålla den överenskomna tågtrafiken mellan Østerport och mitten av Öresund.

Driftskostnaden per ytterligare tågsättkilometer beräknas som den tillkommande kostnaden i samband med att förstärka varje enskilt tåg med ett extra tågsätt till den faktiska tågstorleken. Kostnaden beräknas som den genomsnittliga kostnaden per extra tågsättkilometer i hela Öresundstrafiksystemet i Danmark och Sverige justerat för nationellt betingade skillnader i kostnad.

Antalet tågsättkilometer mellan Østerport och mitten av Öresund kan inte överstiga antalet tågsättkilometer i den överenskomna tågtrafiken, som krävs för att tillhandahålla trafiken med den överenskomna normen för passagerarbeläggning.

Vid eventuell insättning av ny tågtyp i vissa tågavgångar omräknas driftskostnaderna för dessa tågavgångar till de kostnader som skulle krävas om tågen hade framförts med typen ET/X31.

De totala svenska driftskostnaderna uppgår därefter till summan av de faktiska driftskostnaderna för befintliga ET/X31-typer och beräknade ET/X31-kostnader för andra tågtyper.