

## **Samarbejdsaftale**

mellem

Skånetrafiken  
281 83 Hässleholm, Sverige

og

DSB  
Telegade 2, 2630 Taastrup, Danmark

og

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F, 1220 København K, Danmark

(herefter: "Parterne")

**om Øresundstogtrafikken fra K23/T23.**

(herefter: "Samarbejdsaftalen")

## Indhold

<b>1</b>	<b>Baggrund</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Parter og aktører</b> .....	<b>4</b>
2.1	Parter .....	4
2.2	Aktører (ikke parter) .....	5
2.2.1	Øvrige samarbejdsregioner på den svenske side.....	5
2.2.2	Öresundståg AB.....	5
2.2.3	Skånetrafikens togoperatør.....	5
<b>3</b>	<b>Samarbejdet mellem Parterne</b> .....	<b>6</b>
3.1	Overordnet om samarbejdet mellem Parterne .....	6
3.2	Trafikplanlægning og driftsforstyrrelser.....	6
3.3	Øresundstakstsystemet .....	6
3.4	Indtægtsdeling af billetindtægter fra Øresundstogtrafikken .....	7
3.4.1	Rejser i Hovedstadsområdet .....	7
3.4.2	Rejser i DOT-området .....	8
3.4.3	Indenlandske rejser over Storebælt .....	8
3.4.4	Internationale rejser .....	8
3.4.5	Øvrig rejsehjemmel .....	8
3.4.6	Afregning til Skånetrafiken .....	8
3.5	DOT og Rejsekort & Rejseplan A/S.....	8
3.5.1	Din Offentlige Transport (DOT).....	8
3.5.2	Rejsekort & Rejseplan A/S .....	9
3.6	Kompensation ved forsinkelse eller aflysning.....	9
3.7	Elektronisk billetkontrol .....	10
3.8	Paskørsel .....	10
3.9	Tog .....	10
3.10	Kommerciel SIMA.....	10
<b>4</b>	<b>Økonomi</b> .....	<b>10</b>
4.1	Indtægter.....	10
4.2	Omkostninger .....	11
4.3	Afregningsvaluta .....	11
<b>5</b>	<b>Organisering af samarbejdet mellem Parterne</b> .....	<b>11</b>
5.1	Trafikgruppen .....	11
5.2	Salgs- og takstgruppen .....	12
5.3	Kundeservicegruppen .....	12

<b>6</b>	<b>Ikrafttræden, aftalelængde og udtræden .....</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>Sprog .....</b>	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>Tillæg og ændringer .....</b>	<b>13</b>
<b>9</b>	<b>Tvistigheder .....</b>	<b>13</b>
9.1	Forhandling.....	13
9.2	Mediation.....	14
9.3	Voldgift.....	14
<b>10</b>	<b>Lovvalg.....</b>	<b>14</b>
<b>11</b>	<b>Oversigt over bilag.....</b>	<b>15</b>
<b>12</b>	<b>Underskrifter .....</b>	<b>16</b>
	<b>Bilag 1 – Definitioner .....</b>	<b>17</b>
	<b>Bilag 2 – Øresundstakstsystemet.....</b>	<b>20</b>
1.	Indledning.....	20
2.	Billettyper og takster.....	20
3.	Takstændringer.....	21
4.	Indtægtsdeling af indtægter i Øresundstakstsystemet .....	22
5.	Afregning .....	23
6.	Udveksling af fælles salgsstatistik.....	24
7.	Tilslutningstrafik .....	24
8.	Oversigt over appendiks til Bilag 2 .....	24
9.	Oversigt over Øresundstakstområder.....	25
	<b>Appendiks 2A: Fordelingsmatrice for den grænseoverskridende trafik via Øresundsbroen .....</b>	<b>26</b>
	<b>Appendiks 2B: Fordelingsmatrice for den grænseoverskridende trafik via HH .....</b>	<b>28</b>
	<b>Bilag 3 – Indtægtsdeling udenfor Øresundstakstsystemet .....</b>	<b>30</b>
1.	Indledning.....	30
2.	Øst/vest-rejser .....	30
3.	Øvrige Sjælland.....	31
4.	Hovedstadsområdet (TH).....	33
5.	Internationale billetter.....	34
6.	Sociale rabatter .....	35
7.	Værnepligtige.....	36
8.	Orange.....	37
9.	Fribefordring.....	37
	<b>Appendiks 3A: Trafikale data og passagertællinger til anvendelse for indtægtsdeling i Hovedstaden .....</b>	<b>38</b>

## **1 Baggrund**

Togtrafik via den faste forbindelse over Øresund mellem Danmark og Sverige har fundet sted siden 2000. På den danske side af Øresund var DSB ansvarlig for at udføre trafikken i perioden 2000-2007.

På den svenske side af Øresund har Skånetrafiken været ansvarlig for trafikken i Øresundstogs-systemet i Skåne siden 2000. Eftersom Skånetrafiken ikke kører togtrafik i eget regi, var SJ efter aftale med Skånetrafiken ansvarlig for at udføre trafikken i perioden 2000-2009. I de øvrige län udførte SJ trafikken i Øresundstogs-systemet i samarbejde med de pågældende län.

Efter 2009 blev DSB Øresund (dengang DSBFirst) på baggrund af et udbud, der var koordineret mellem svensk og dansk side, ansvarlig for at udføre trafikken i perioden 2009-2015 på både den danske og svenske side af Øresund. Ved køreplansskiftet den 11. december 2011 blev henholdsvis DSB Øresund og Veolia Transport operatør på henholdsvis den danske og svenske side af Øresund.

Ved køreplansskiftet den 13. december 2015 overtog DSB ansvaret for at udføre trafikken i Øresundstogs-systemet på dansk side af Øresund fra DSB Øresund. På den baggrund indgik Parterne i 2015 en Samarbejdsaftale om Øresundstrafikken.

Med den politiske aftale i Danmark om Fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet af 13. december 2017 blev det besluttet at adskille togtrafikken på Kystbanen fra den øvrige trafik i Øresundstogs-systemet, og lade den danske del af trafikken i Øresundstogs-systemet – strækningen mellem Østerport og den dansk-svenske landegrænse (herefter: ”Den danske delstrækning”) – indgå som en del af Skånetrafikens udbud i 2018.

Overdragelsen af trafikføberansvaret på Den danske delstrækning til Skånetrafiken, i medfør af lov om trafikkselskaber (lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015 med senere ændringer), er reguleret i Aftale mellem Skånetrafiken og Transportministeriet om overdragelse af det praktiske trafikføberansvar for strækningen mellem den dansk-svenske landegrænse og Østerport st. til Skånetrafiken af 24. august 2018 (herefter: ”Overdragelsesaftalen”).

Den togtrafik, som er omfattet af Overdragelsesaftalen på strækningen mellem Østerport og Malmö C, benævnes herefter ”Øresundstogtrafikken”.

Samarbejdsaftalen regulerer det samarbejde, der skal finde sted mellem Parterne, når Skånetrafiken ved køreplansskiftet den 11. december 2022 overtager trafikføberansvaret for Øresundstogtrafikken.

Af Bilag 1 fremgår en række definitioner med relevans for nærværende Samarbejdsaftale.

## **2 Parter og aktører**

### **2.1 Parter**

Fra svensk side er Skånetrafiken part i Samarbejdsaftalen.

Fra dansk side er både Transportministeriet og DSB part i Samarbejdsaftalen.

## **2.2 Aktører (ikke parter)**

### *2.2.1 Øvrige samarbejdsregioner på den svenske side*

På den svenske side af Øresund strækker Øresundstogssystemet sig ved indgåelsen af Samarbejdsaftalen ud over Skånetrafikens geografiske område og omfatter ved Samarbejdsaftalens indgåelse: Region Halland gennem Hallandstrafiken AB, Region Kronoberg gennem Länstrafiken Kronoberg, Region Kalmar län gennem Kalmar Länstrafik, Region Blekinge gennem Blekingetrafiken og Västtrafik AB (herefter: "Svenske samarbejdsregioner").

De Svenske samarbejdsregioner er ikke parter i Samarbejdsaftalen, og hverken Transportministeriet eller DSB har nogen aftalemæssig relation til de Svenske samarbejdsregioner. Forhold, der vedrører de Svenske samarbejdsregioner, skal derfor for DSB og Transportministeriet betragtes som forhold hos Skånetrafiken.

Skånetrafiken har en samarbejdsaftale med de Svenske samarbejdsregioner, hvor fordelingen af ansvar mellem Skånetrafiken og de Svenske samarbejdsregioner vedrørende forhold på den svenske side af Øresund reguleres.

Skånetrafikens forpligtelse til at samarbejde med de Svenske samarbejdsregioner indebærer, at Skånetrafiken forud for møder med Transportministeriet og/eller DSB afklarer eventuelle forhold, der har relevans for de Svenske samarbejdsregioner samt indhenter nødvendigt mandat, så Parterne kan træffe beslutninger i de aktuelle spørgsmål.

### *2.2.2 Öresundståg AB*

Region Skåne har sammen med de Svenske samarbejdsregioner på svensk side valgt at organisere dele af den daglige drift- og kontraktopfølgning i selskabet Öresundståg AB. Der er på den baggrund indgået en samarbejdsaftale mellem de svenske regioner, som regulerer ansvars- og arbejdsfordelingen mellem regionerne, herunder Skånetrafikens mandat og Öresundståg AB's rolle i samarbejdet. Dette betyder, at dele af Skånetrafikens forpligtelser i Samarbejdsaftalen til tider kan blive udført af personale fra Öresundståg AB eller fra de Svenske samarbejdsregioner. Således kan visse operative og/eller planlægningsmæssige forhold samt daglig kontraktopfølgning blive udført af Öresundståg AB.

Eksistensen af Öresundståg AB medfører dog ikke nogen ændring af Skånetrafikens ansvar over for Transportministeriet og DSB i medfør af Samarbejdsaftalen.

### *2.2.3 Skånetrafikens togoperatør*

Skånetrafiken og de Svenske samarbejdsregioner kører ikke togtrafik i eget regi, men tildeler kontrakt herom til en operatør for eksempel gennem udbud. Den pågældende togoperatør er ikke part i Samarbejdsaftalen.

### **3 Samarbejdet mellem Parterne**

#### **3.1 Overordnet om samarbejdet mellem Parterne**

Samarbejdsaftalen udgør rammerne for samarbejdet mellem Parterne vedrørende organiseringen af Øresundstogtrafikken fra og med K23/T23.

Parterne påtager sig at arbejde for, at alle beslutninger, der træffes i medfør af Samarbejdsaftalen, gennemføres.

Hvis en Part vurderer, at et forhold kan have betydning for en eller flere af de andre Parter, skal den pågældende Part uden ugrundet ophold informere de øvrige Parter herom, og Parterne skal snarest muligt herefter aftale et forløb til håndtering af det pågældende forhold.

Såfremt en af Parterne fremsætter et ønske om ændring af Samarbejdsaftalen, skal de øvrige Parter indgå i konstruktive drøftelser herom.

#### **3.2 Trafikplanlægning og driftsforstyrrelser**

Samarbejdet mellem Skånetrafiken og DSB vedrørende trafikplanlægning og driftsforstyrrelser foregår i regi af Trafikgruppen, jf. pkt. 5.1, under hensyntagen til relevante bestemmelser i Overdragelsesaftalen.

Ved driftsforstyrrelser på Den danske delstrækning er Parterne enige om, at Skånetrafiken – i supplement til den erstatningstransport, som Skånetrafiken er forpligtet til at sikre i forbindelse med både planlagte og ikke-planlagte driftsforstyrrelser, jf. Overdragelsesaftalen – kan henvise passagerer til alternative ruter.

I tilfælde af driftsforstyrrelser på strækningen mellem Østerport og Københavns Lufthavn skal Skånetrafiken anerkende billetter og kort, der normalt ikke er gyldige til Øresundstogtrafikken, som gyldig rejsehjemmel.

#### **3.3 Øresundstakstsystemet**

I overensstemmelse med Overdragelsesaftalens pkt. 2.2.6, er Parterne enige om at opretholde et integreret takstsystem for grænseoverskridende rejser over Øresund (herefter: "Øresundstakstsystemet"). Øresundstakstsystemet regulerer forhold såsom billetter og kort (produkter), takster, takstændringer og indtægtsdeling af billetindtægterne fra de produkter, som er omfattet af Øresundstakstsystemet.

Den takstkompetence i Øresundstakstsystemet, der som konsekvens af Overdragelsesaftalen tilfalder Transportministeriet efter lov om trafikkselskabers § 6b stk. 6, varetages af DSB, og Transportministeriet træffer dermed ikke beslutning om forhold i Øresundstakstsystemet som produkter, takster og takstændringer.

DSB fortsætter dermed fra K23/T23 samarbejdet med Skånetrafiken om Øresundstakstsystemet, uanset at DSB ikke længere er operatør i Øresundstogtrafikken.

Regler for tilbagebetaling og ombytning af billetter, samt opkrævning af gebyrer herfor, håndteres hver for sig af Skånetrafiken og DSB.

Skånetrafiken skal sikre, at der i nødvendigt omfang gennemføres kontrol af, at passagererne i Øresundstogtrafikken har gyldig rejsehjemmel. Udstedelse af kontrolafgifter i Øresundstogtrafikken foregår efter de fælles landsdækkende rejseregler på den danske side, og efter Skånetrafikens regler på den svenske side. På brodelen udstedes kontrolafgifter efter Skånetrafikens regler.

Der er med virkning fra K23/T23 foretaget enkelte justeringer i Øresundstakstsystemet som følge af den nye organisering af Øresundstogtrafikken. Disse justeringer er primært relateret til ændringer i fordelingen af indtægter i Øresundstakstsystemet.

Den nye fordeling af indtægter i Øresundstakstsystemet fra K23/T23 følger af Overdragelsesaftalen.

Samarbejdet mellem Parterne vedrørende billetter, takster og indtægtsdeling mv. i Øresundstakstsystemet fra og med K23/T23 fremgår af Bilag 2.

### **3.4 Indtægtsdeling af billetindtægter fra Øresundstogtrafikken**

På Den danske delstrækning kan der genereres indtægter fra rejser foretaget i følgende takstsystemer:

- Rejser over Øresund (Øresundstakstsystemet, jf. pkt. 3.3 og Bilag 2)
- Rejser i Hovedstadsområdet (Takst Sjælland, jf. pkt. 3.4.1 og Bilag 3)
- Rejser i DOT-området (Takst Sjælland, jf. pkt. 3.4.2 og Bilag 3)
- Indenlandske rejser over Storebælt (Takst øst/vest, jf. pkt. 3.4.3 og Bilag 3)
- Internationale rejser (Internationalt takstsystem, jf. pkt. 3.4.4 og Bilag 3)
- Øvrig rejsehjemmel, jf. pkt. 3.4.5 og Bilag 3.

Indtægtsdelingen i Øresundstakstsystemet er beskrevet i Bilag 2. For de øvrige indtægter beskrevet ovenfor foregår indtægtsdelingen i danske fora for indtægtsdeling, hvoraf en andel af indtægterne fra og med K23/T23 skal opgøres som indtægter fra Øresundstogtrafikken og fordeles til Skånetrafiken. Skånetrafiken afregner herefter den danske andel af indtægter fra Øresundstogtrafikken til Transportministeriet i henhold til Overdragelsesaftalens pkt. 7.

DSB varetager den praktiske håndtering af opgørelse af indtægter fra Øresundstogtrafikken i de danske fora på vegne af Skånetrafiken.

Pkt. 3.4.1-3.4.5 nedenfor beskriver principperne bag opgørelsen af indtægter fra Øresundstogtrafikken for rejser på Den danske delstrækning, der ikke hidrører fra Øresundstakstsystemet. En mere detaljeret beskrivelse af disse principper fremgår af Bilag 3.

#### *3.4.1 Rejser i Hovedstadsområdet*

Rejser foretaget lokalt med Skånetrafikens togoperatør inden for Hovedstadsområdet indgår i samarbejdet om indtægtsdelingen for Hovedstadsområdet.

Trafikvirksomhederne samarbejder om indtægtsdeling i regi af Model- & Regnskabsgruppen, hvor der er repræsentanter for Metroselskabet, Movia, DSB og Trafikstyrelsen. Indtægtsdelingen sker i henhold til den til enhver tid gældende bekendtgørelse om deling af billetindtægter i Hovedstadsområdet (ved Samarbejdsaftalens indgåelse bekendtgørelse nr. 804 af 4. maj 2021) samt det aftalegrundlag mellem parterne i DOT, der præciserer og indeholder fortolkningsbidrag til bestemmelserne i bekendtgørelsen, herunder krav til tællesystemer og kontroltællinger, jf. Bilag 3.

#### *3.4.2 Rejser i DOT-området*

Rejser inden for DOT-området (ud over Hovedstadsområdet) indtægtsdeles på baggrund af aftalegrundlaget mellem parterne i DOT, jf. Bilag 3.

#### *3.4.3 Indenlandske rejser over Storebælt*

Nationale rejser over Storebælt betegnes øst/vest-rejser. Disse rejser indtægtsdeles i henhold til aftalegrundlaget mellem parterne i Takst øst/vest-samarbejdet, jf. Bilag 3.

#### *3.4.4 Internationale rejser*

Rejser, der krydser landegrænser og er foretaget på tværs af takstsæt, betegnes internationale rejser. Indtægtsdelingen af internationale rejser er omfattet af en eksisterende aftale, hvor både Skånetrafiken og DSB er parter, jf. Bilag 3.

#### *3.4.5 Øvrig rejsehjemmel*

Øvrig rejsehjemmel godkendt til anvendelse i Øresundstogtrafikken i henhold til Overdragelseaftalen skal indtægtsdeles. Sådan rejsehjemmel og indtægtsdeling heraf fremgår af Bilag 3.

#### *3.4.6 Afregning til Skånetrafiken*

Dokumentation for afregning fremsendes af DSB til Skånetrafiken efter samme procedure, som følger af Bilag 2, pkt. 5, om afregning af indtægtsdeling i Øresundstakstsystemet.

Afregningen fra DSB til Skånetrafiken sker i danske kroner (DKK).

Det vil herefter være Skånetrafikens ansvar at fordele indtægter fra Øresundstogtrafikken mellem Transportministeriet og Skånetrafiken i henhold til Overdragelseaftalen.

### **3.5 DOT og Rejsekort & Rejseplan A/S**

#### *3.5.1 Din Offentlige Transport (DOT)*

DSB repræsenterer Skånetrafiken i DOT, og Skånetrafiken får således status af operatør med tilknytning til DSB og ikke en direkte rolle i DOT-samarbejdet.



Samarbejdet mellem parterne i DOT vil således efter overdragelsen af trafikøberansvaret til Skånetrafiken fortsætte på samme vis som hidtil. Dette betyder, at DSB skal sikre gensidig orientering mellem Skånetrafiken og de øvrige parter i DOT om relevante forhold, herunder eksempelvis takstjusteringer, ændringer til billetter og services samt rejseregler m.m.

Den takstkompetence i DOT-området, der som konsekvens af Overdragelsesaftalen tilfalder Transportministeriet efter lov om trafikkselskabers § 6b stk. 6, varetages af DSB, og Transportministeriet træffer dermed ikke beslutning om takst- og produktrelaterede forhold i DOT-området.

### *3.5.2 Rejsekort & Rejseplan A/S*

Levering af data til Rejseplanen er reguleret gennem separat tilslutningsaftale mellem Skånetrafiken og Rejsekort & Rejseplan A/S.

DSB's rejsekortudstyr på stationerne på Den danske delstrækning og på de svenske stationer Triangeln, Hyllie og Malmö C stilles vederlagsfrit til rådighed for Skånetrafiken og Skånetrafikens togoperatør, jf. Overdragelsesaftalen.

DSB håndterer endvidere følgende opgaver relateret til rejsekortsystemet i Øresundstogtrafikken:

- Betaling af abonnementsafgift til Rejsekort & Rejseplan A/S, efter gældende principper og fordelingsnøgler
- Indmelding af Equipment Operating Data (EOD)
- Indtægtsdeling mellem Skånetrafiken og DSB, jf. bilag 2 og 3
- Distribution og optankning af Rejsekort, herunder afledt håndtering af kald til Rejsekort kundecenter

Forhold vedrørende Skånetrafikens kontrol af rejsekort som rejsehjemmel og adgang til data fra Rejsekort & Rejseplan A/S til brug for Skånetrafikens håndtering af kontrol af rejsehjemmel og kundehenvendelser aftales separat mellem Skånetrafiken og Rejsekort & Rejseplan A/S.

### **3.6 Kompensation ved forsinkelse eller aflysning**

Skånetrafiken og DSB er enige om at samarbejde om kundehenvendelser vedrørende kompensation ved forsinkelse eller aflysning af rejser foretaget med Skånetrafikens togoperatør og/eller DSB. Skånetrafiken og DSB vil endvidere nedsætte en arbejdsgruppe, som har til formål at varetage forhold vedrørende samarbejdet om kundehenvendelser, jf. pkt. 5.

For kundehenvendelser vedrørende kompensation for forsinkelse eller aflysning ved solorejser, hvor rejsen er foretaget alene med enten Skånetrafikens togoperatør eller DSB, behandles henvendelsen af Skånetrafiken henholdsvis DSB. Skånetrafiken og DSB skal videresende kundehenvendelser til hinanden til behandling og eventuel udbetaling af kompensation i overensstemmelse hermed.

For kundehenvendelser vedrørende kompensation for forsinkelse eller aflysning ved kombinationsrejser foretaget med både Skånetrafikens togoperatør og DSB, behandles henvendelsen af Skånetrafiken henholdsvis DSB, alt efter om det var en forsinkelse eller aflysning hos Skånetrafikens togoperatør eller DSB, der har forårsaget kundens forsinkelse på den samlede rejse med begge

selskaber. Skånetrafiken og DSB skal videresende kundeforesendelser til hinanden til behandling og eventuel udbetaling af kompensation i overensstemmelse hermed.

Hvis forsinkelser eller aflysninger hos både Skånetrafikens togoperatør og DSB har forårsaget kundens forsinkelse på den samlede rejse med begge selskaber, behandles henvendelsen og eventuel kompensation udbetales af den af Skånetrafiken henholdsvis DSB, der modtager henvendelsen.

Kompensation ydes efter reglerne hos den af Skånetrafiken henholdsvis DSB, der behandler kundeforesendelsen.

For pendlerrejser er det den af Skånetrafiken henholdsvis DSB, der har udstedt pendlerkortet, der skal håndtere udbetaling af kompensation i henhold til deres respektive kompensationsordninger.

### **3.7 Elektronisk billetkontrol**

DSB og Skånetrafiken skal foretage elektronisk billetkontrol af maskinlæsbare billetter og kort med gyldighed til Øresundstogtrafikken. Det skal være muligt at foretage opslag i begge Parter elektroniske billetkontrolsystemer. Transportministeriet er ikke forpligtet til at dække omkostninger forbundet med disse tiltag.

### **3.8 Paskørsel**

Tjenestegørende personale i tjenesteuniform, der arbejder ved DSB inden for Den danske delstrækningens geografiske område eller Skånetrafikens togoperatør, må benytte togene ved såkaldt paskørsel mod forevisning af dokumentation for tjeneste, eksempelvis i form af arbejdsseddel. Det er ikke i øvrigt tilladt at køre i Øresundstogtrafikken uden gyldig billet for personale, der arbejder for andre af Skånetrafikens operatører eller for DSB på andre strækninger.

### **3.9 Tog**

Parterne er enige om, at forhold vedrørende de danske Øresundstogsæt (ET) er reguleret gennem Overdragelsesaftalen og separat lejeaftale mellem Skånetrafiken og DSB, og er derfor ikke genstand for videre regulering i medfør af Samarbejdsaftalen.

### **3.10 Kommerciel SIMA**

Parterne har aftalt, at DSB repræsenterer Skånetrafiken i relevante møder mellem trafikvirksomheder i regi af Kommerciel SIMA (Kommerciel Situation Management), samt at DSB har kompetence til at træffe beslutninger vedrørende kundeforventet håndtering på Den danske delstrækning, ved eksempelvis driftsnedbrud af billetsalgssystemer, herunder i form af at lade kunderne rejse gratis. DSB orienter Skånetrafiken om alle relevante beslutninger i Kommerciel SIMA.

## **4 Økonomi**

### **4.1 Indtægter**

Indtægter fra Øresundstogtrafikken fordeles og afregnes i henhold til pkt. 3.3 og 3.4, og tilhørende bilag.

## **4.2 Omkostninger**

Skånetrafiken varetager alle løbende direkte og indirekte omkostninger vedrørende Øresundstogtrafikken, jf. Overdragelsesaftalens pkt. 5.3.2. Transportministeriet og Skånetrafiken deler ansvaret for omkostningerne i Øresundstogtrafikken på strækningen mellem Østerport og Malmö C i henhold til Overdragelsesaftalens pkt. 7.

## **4.3 Afregningsvaluta**

Medmindre andet fremgår af Samarbejdsaftalen eller dertilhørende bilag, afregnes indtægter og omkostninger i den betalende parts valuta.

# **5 Organisering af samarbejdet mellem Parterne**

Parterne kan nedsætte arbejdsgrupper efter behov. Det er ikke et krav, at alle tre Parter skal deltage i en given arbejdsgruppe. Skånetrafiken og DSB kan således godt have en arbejdsgruppe uden Transportministeriets deltagelse. Arbejdsgrupperne mødes i nødvendigt omfang.

På tidspunktet for udarbejdelsen af Samarbejdsaftalen er Parterne enige om, at der nedsættes følgende arbejdsgrupper.

## **5.1 Trafikgruppen**

Trafikgruppen har til opgave at samarbejde om forhold vedrørende planlægning og koordinering af Øresundstogtrafikken under hensyntagen til relevante bestemmelser i Overdragelsesaftalen.

Skånetrafiken er ansvarlig for køreplanlægning og kapacitetsansøgning for Øresundstogtrafikken, jf. Overdragelsesaftalens Bilag 2, pkt. 3. Kapacitetsansøgningen kan foretages af Skånetrafikens togoperatør, jf. Overdragelsesaftalens Bilag 2, pkt. 3.

Planlægningen af Øresundstogtrafikken foregår inden for rammerne af Trafikverkets Jernbanenetsbeskrivelse (Järnvägsnätsbeskrivning) og Banedanmarks Netredegeørelse. Trafikverket og Banedanmark er ansvarlige for koordineringen og kapacitetstildelingen på Øresundsbroen.

I samarbejdet mellem Skånetrafiken og DSB skal Skånetrafiken henholdsvis DSB tage hensyn til, at Skånetrafiken udarbejder sin køreplan på baggrund af de krav, der fremgår af Overdragelsesaftalen og kontrakten mellem Skånetrafiken og Skånetrafikens togoperatør. DSB udarbejder sin køreplan på baggrund af de krav, der fremgår af kontrakten mellem DSB og Transportministeriet.

I Trafikgruppen skal Skånetrafiken i oktober måned inden det følgende års køreplanskifte (altså omkring 14 måneder forud for et ordinært køreplanskifte) invitere DSB til en drøftelse om køreplanen i det pågældende køreplansår. Her tages udgangspunkt i Trafikverkets Jernbanenetsbeskrivelse og Banedanmarks Netredegeørelse. På dette møde vil de kendte planer for de næste fire år også blive drøftet, herunder grundplaner og fremtidige sporarbejdsplaner. Skånetrafiken påbegynder herefter arbejdet med at søge kapacitet til trafikken i henhold til gældende aftaler.

Skånetrafiken og DSB skal fra K23/T23 og frem tilstræbe at anvende den begrænsede kapacitet på Østerport bedst muligt, således at kapaciteten samlet set udnyttes bedst muligt.

Trafikgruppen samarbejder desuden om forhold vedrørende driftsforstyrrelser, herunder eksempelvis i forhold til at fastlægge procedurer for Skånetrafikens adgang til informationer om erstatningsbusholdepladser, muligheder for skiltning og bemanning af stationer.

I Trafikgruppen drøftes og koordineres også øvrige forhold med relevans for trafikafviklingen, herunder eksempelvis events, ID-kontroller, infrastrukturarbejder, ombygning af Københavns Hovedbanegård og opstilling på Østerport og Helgoland.

Skånetrafiken indkaldes desuden til møder i relevante danske krisefora med henblik på at kunne deltage i samarbejdet mellem trafikvirksomheder, herunder eksempelvis om tiltag ved driftsnedbrud mv. på Den danske delstrækning. Den nærmere afdækning af relevante danske krisefora foregår mellem Skånetrafiken og DSB i regi af Trafikgruppen.

Ved uenighed i Trafikgruppen eskaleres spørgsmålet i henhold til Samarbejdsaftalens pkt. 9.

## **5.2 Salgs- og takstgruppen**

Salgs- og takstgruppen har til opgave at samarbejde om udarbejdelse af eventuelle analyser og afklare tekniske spørgsmål relateret til takster, salg af billetter, produktændringer, indtægtsdeling og afledte emner. Desuden skal Salgs- og takstgruppen følge salgs- og indtægtsudviklingen i Øresundstogtrafikken. Større ændringer i produkter, takstfastsættelse eller indtægtsdeling og lignende skal dog altid aftales mellem Parterne.

Herudover drøfter Salgs- og takstgruppen eventuelle nye servicekoncepter samt eventuelle forslag til nye produkter.

Salgs- og takstgruppen skal sikre, at henholdsvis Skånetrafiken og DSB betaler egne udgifter til kommunikation af priser og rejseregler til kunder såvel som ansatte på dansk henholdsvis svensk side. Den information, henholdsvis Skånetrafiken og DSB hver især udarbejder til kunder, skal udveksles mellem Skånetrafiken og DSB. Desuden skal henholdsvis Skånetrafiken og DSB udveksle alle informationer om eventuelle nye billetprodukter senest 3 måneder før de træder i kraft hvis ikke andet aftales.

Skånetrafiken og DSB kan i Salgs- og takstgruppen fremsætte forslag om fælles information til kunder om køreplaner, produkter og rejsevilkår. Beslutning om sådanne tiltag træffes i enighed mellem Skånetrafiken og DSB.

Skånetrafiken og DSB er enige om ikke at anvende den anden Parts navn eller logo i reklame- eller referenceøjemed uden den anden Parts skriftlige samtykke.

Ved uenighed i Salgs- og takstgruppen eskaleres spørgsmålet i henhold til Samarbejdsaftalens pkt. 9.

## **5.3 Kundeservicegruppen**

Kundeservicegruppen har til opgave at håndtere spørgsmål relateret til kundeoplevelsen ved rejser mellem Sverige og Danmark samt rejser inden for Danmark. Dette omfatter bl.a. håndtering af kompensation ved forsinkelser, praktisk anvendelse af rejseregler, sager for forbrugerombudsmanden og kundeservice generelt. Kundeservicegruppen kan i fællesskab beslutte at indføre nye

processer for håndtering af kundehenvendelser. Nye processer må dog ikke afvige, fra det som er aftalt i Samarbejdsaftalens pkt. 3.6 eller øvrige steder.

Kundeservicegruppen skal arbejde for, at kunden får en ensartet oplevelse, uanset hvor i Øresundstogsystemet eller med hvilken operatør kunden rejser.

Ved uenighed i Kundeservicegruppen eskaleres spørgsmålet i henhold til Samarbejdsaftalens pkt. 9.

## **6 Ikrafttræden, aftalelængde og udtræden**

Samarbejdsaftalen træder i kraft ved køreplansskiftet den 11. december 2022 (K23/T23), og gælder indtil opsigelse.

Transportministeriet og Skånetrafiken har ret til at opsiges Samarbejdsaftalen med et varsel på 180 dage. DSB kan ikke opsiges eller udtræde fra Samarbejdsaftalen uden Transportministeriets skriftlige samtykke.

## **7 Sprog**

Samarbejdsaftalen er udformet på dansk.

## **8 Tillæg og ændringer**

Samarbejdsaftalen kan kun ændres ved skriftlig aftale underskrevet af Parternes dertil bemyndigede repræsentanter. Parterne er enige om at ændringer til bilag til Samarbejdsaftalen og dertilhørende appendikser kan godkendes på lavere niveau end Parternes dertil bemyndigede repræsentanter.

Alle tillægsaftaler skal udformes som fortløbende nummererede skriftlige tillæg til denne Samarbejdsaftale.

## **9 Tvistigheder**

### **9.1 Forhandling**

Såfremt der opstår en uoverensstemmelse mellem Parterne, skal Parterne med en positiv, samarbejdende og ansvarlig holdning søge at indlede forhandlinger med henblik på at løse tvisten.

Om nødvendigt skal forhandlingerne efter drøftelse mellem Parterne løftes op på højt plan i Parternes organisationer.

Såfremt en af Parterne vurderer ikke at have interesser forbundet med en given tvistighed, der måtte være opstået mellem de to andre Parter, er denne Part berettiget til ikke at deltage i forhandlingen om tvistigheden. Parten er dog uanset dette forpligtet til efterfølgende at agere i overensstemmelse med udfaldet af forhandlingen.

## **9.2 Mediation**

Såfremt en tvist er indbragt for Parternes direktioner, og det ikke er muligt inden for 14 kalenderdage – eller den frist Parterne måtte aftale – at opnå enighed om en løsning, kan en Part kræve, at tvisten søges bilagt ved mediation efter de af Voldgiftsinstituttet vedtagne regler herom, som er gældende ved indgivelsen af anmodningen om mediation. Mediatoren skal søge at opnå enighed mellem Parterne om en løsning af tvisten.

Såfremt en af Parterne vurderer ikke at have interesser forbundet med en given tvistighed, der måtte være opstået mellem de to andre Parter, er denne Part berettiget til ikke at deltage i mediationen og skal således heller ikke bidrage til at afholde udgifter forbundet med mediationen. Par-ten er dog uanset dette forpligtet til efterfølgende at agere i overensstemmelse med udfaldet af mediationen.

## **9.3 Voldgift**

Hvis Parterne ikke opnår enighed inden for 14 kalenderdage fra mediators udtalelse foreligger, jf. pkt. 9.2, er hver af Parterne berettiget til at kræve uoverensstemmelsen afgjort ved voldgift.

I særligt alvorlige situationer kan Parterne dog vælge at gå direkte til voldgiftsretten (det vil sige uden forudgående forhandling og meditation, jf. pkt. 9.1 og 9.2).

Tvister, som skal afgøres ved voldgift, afgøres endeligt efter de "Regler for behandling af voldgiftssager ved Voldgiftsinstituttet", som er gældende på tidspunktet for sagens anlæg.

Medmindre der mellem Parterne er enighed om at lade voldgiftsretten bestå af blot ét medlem, skal voldgiftsretten have tre medlemmer.

Voldgiftsdommerne skal have hjemsted i Danmark og udpeges af Voldgiftsinstituttet i overensstemmelse med ovennævnte regler.

Stedet for voldgift er København.

Sagen skal afgøres efter dansk ret, jf. også pkt. 10, herunder også danske processuelle regler, og processproget – for skrifter såvel som for den mundtlige forhandling – er dansk.

Såfremt en af Parterne vurderer ikke at have interesser forbundet med en given tvistighed, der måtte være opstået mellem de to andre Parter, er denne Part berettiget til ikke at deltage i voldgif-ten og skal således heller ikke bidrage til at afholde udgifter forbundet med voldgiftssagen. Par-ten er dog uanset dette forpligtet til efterfølgende at agere i overensstemmelse med udfaldet af voldgiftssagen.

## **10 Lovvalg**

Samarbejdsaftalen er underlagt dansk ret.

## **11 Oversigt over bilag**

På tidspunktet for Samarbejdsaftalens indgåelse findes følgende bilag til Samarbejdsaftalen:

- Bilag 1 – Definitioner
- Bilag 2 – Øresundstakstsystemet
- Bilag 3 – Indtægtsdeling udenfor Øresundstakstsystemet

## 12 Underskrifter

For Skånetrafiken

Dato:

---

Maria Nyman  
Trafikdirektör

For DSB

Dato:

---

Jens Visholm Uglebjerg  
Kommercieldirektør

For Transportministeriet

Dato:

---

Flemming Schiller  
Afdelingschef

For DSB

Dato:

---

Pernille Damm Nielsen  
Økonomidirektør

For Transportministeriet

Dato:

---

Rasmus Shermer  
Kontorchef



## Bilag 1 – Definitioner

Billetsalgsudstyr	Alt udstyr i forbindelse med billetsalg.
Dansk-svenske landegrænse	Det skæringspunkt på den faste togforbindelse mellem Danmark og Sverige, der ved Samarbejdsaftalens indgåelse ligger i en afstand af 23,819 strækningsskilometer fra København H og 17,462 strækningsskilometer fra Malmö C.
Den danske delstrækning	Den danske del af Øresundstogtrafikken - strækningen mellem Østerport og den dansk-svenske landegrænse.
DOT samarbejdet	Et samarbejde mellem DSB, Metroselskabet og Movia, hvor trafikvirksomhederne koordinerer deres passagerrettede aktiviteter, herunder billetsalg, kundeservice, hittegoodsadministration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring og kommunikation mv. i henhold til den til enhver tid gældende lov om trafikselskaber.
DOT-området	DOT-området udgør Region Hovedstaden (Bornholms Regionskommune undtaget) og Region Sjælland, som defineret i den til enhver tid gældende lov om trafikselskaber.
Fribefordring	Gratis rejser.
Hovedstadsområdet	Hovedstadsområdet omfatter alle kommuner i Region Hovedstaden (Bornholms Regionskommune undtaget), samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevns Kommuner, jf. den til enhver tid gældende lov om trafikselskaber.
Indtægter fra Øresundstogtrafikken	Billetindtægter fra den togtrafik, som er omfattet af Overdragelsesaftalen på strækningen mellem Østerport og Malmö C.

Indtægtsdeling i hovedstadsområdet	Fordeling af indtægter mellem trafikvirksomhederne i hovedstadsområdet.
K23/T23	Køreplan for 2023
Kapacitetstildeling	Tildeling af kapacitet på jernbanen.
Kombinationsrejser	Rejser foretaget med to eller flere forskellige trafikvirksomheder.
Kompensation	Monetær betaling eller rejsetidsgarantibillet til kunder ved forsinkelse eller aflysning.
Køreplansskift	Søndag efter anden lørdag i december hvert år hvor den nye køreplan træder i kraft.
Overdragelsesaftalen	Aftale mellem Skånetrafiken og Transportministeriet om overdragelse af det praktiske trafikføberansvar for strækningen mellem den dansk-svenske landegrænse og Østerport st. til Skånetrafiken af 24. august 2018.
Rejsehjemmel	Billet eller kort der giver adgang til at rejse med en trafikvirksomhed.
Rejsemønstre	Opgørelse af rejser mellem afgangs- og ankomststationer.
Skånetrafikens togoperatør	Den togoperatør som Skånetrafiken og de Svenske samarbejdsregioner har indgået kontrakt med om udførelsen af Øresundstogtrafikken.
Solorejser	Rejser foretaget alene med én trafikvirksomhed.
Svenske samarbejdsregioner	Region Halland gennem Hallandstrafiken AB, Region Kronoberg gennem Länstrafiken Kronoberg, Region Kalmar län gennem Kalmar Länstrafik, Region Blekinge gennem Blekingetrafiken og Västtrafik AB.
Togoperatør	Udfører af togtrafikken.

Togproduktion	Udtryk der anvendes i forbindelse med opgørelse af den samlede kørsel på en given banestrækning og/eller inden for et nærmere defineret tidsrum.
Voldgift	Det forhold, at parterne i en retstvist i stedet for at gå til domstolene enes om at lade striden bindende afgøre ved en eller flere personer, som de i almindelighed selv vælger dertil.
Øresundstakstsystemet	Det integrerede takstsystem for grænseoverskridende rejser over Øresund.
Øresundstogssystemet	Den regionale togtrafik på følgende strækninger:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- I Danmark: Fra København H/Østerport til den dansk-svenske landegrænse på Øresundsbroen.</li> <li>- I Sverige: Fra den dansk-svenske landegrænse på Øresundsbroen via Citytunneln til Malmö C og Lund med fortsættelse på Väst kustbana til Göteborg, på Södra Strambanan til Växjö/Kalmar og på Blekinge Kustbana til Karlskrona.</li> </ul>
Øresundstogsæt	Et togsæt som består af 2 motorvogne samt 1 mellemvogn, der i Danmark har litra-betegnelsen ET og i Sverige litra-betegnelsen X31.
Øresundstogtrafikken	Den togtrafik, som er omfattet af Overdragelsesaftalen på strækningen mellem Østerport og Malmö C, via den faste forbindelse over Øresund mellem Danmark og Sverige.
Öresundståg AB	Den af Skånetrafiken, Hallandstrafiken AB, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Länstrafik, Blekingetrafiken AB og Västtrafik AB etablerede organisation, der håndterer den daglige drifts- og kontraktopfølgning på svensk side.

## **Bilag 2 – Øresundstakstsystemet**

### **1. Indledning**

Parterne er enige om at opretholde Øresundstakstsystemet. Nærværende bilag beskriver Øresundstakstsystemet og samarbejdet mellem Parterne i relation til Øresundstakstsystemet fra og med K23/T23.

Øresundstakstsystemet dækker det geografiske område, der fremgår af pkt. 9 nedenfor.

Bilaget er en uddybning og præcisering af principperne for takstsamarbejdet, jf. nedenstående punkt a-e.

Parterne vil i fællesskab foretage de tilpasninger af Øresundstakstsystemet, der skal til, for at Øresundstakstsystemet holdes relevant i forhold til de ændringer, der eventuelt måtte blive foretaget vedrørende eksempelvis rabatter og geografi i det enkelte lands øvrige takstsystemer. Øresundstakstsystemet skal på bedste vis skabe forudsætningerne for og fremme en problemfri rejse mellem Sverige og Danmark.

- a. Skånetrafiken og DSB er forpligtet til at samarbejde om at fastsætte taksterne i Øresundstakstsystemet.
- b. Det er Parternes intention, at taksterne for Øresundstogtrafikken er på samme niveau på begge sider af Øresund. Fastsættelse af takster er et anliggende for de parter, der har takstkompetencen.
- c. For de danske parters vedkommende er mulighederne for takstændringer i Øresundstogtrafikken defineret ved det takststigningsloft, som Trafikstyrelsen administrerer på baggrund af bekendtgørelse om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikselskaber og hos jernbanevirksomheder (takststigningsloftet). Taksterne for billetter, der alene gælder på den danske side af Øresund samt grundtaksten over Øresund, kan derfor kun stige inden for rammerne af takststigningsloftet.
- d. For Skånetrafikens vedkommende er mulighederne for takstændringer i Øresundstogtrafikken begrænset af udviklingen i det svenske forbrugerprisindeks (Konsumentprisindex). Taksterne for billetter, der alene gælder på den svenske side af Øresund samt grundtaksten over Øresund, kan derfor kun stige inden for rammerne heraf.
- e. Reglerne for rejse med billetter solgt i Øresundstakstsystemet kan afvige fra de regler, der gælder for lokale rejser i Sverige henholdsvis Danmark.

### **2. Billettyper og takster**

Skånetrafiken og DSB viderefører det fælles samarbejde om takstsystemet for kollektiv trafik i Øresundsregionen.

I de svenske henholdsvis danske billetsalgssystemer sælges billetter i Øresundstakstsystemet, der matcher de i det pågældende land kendte billettyper. Det tilstræbes, at der er betydelig konsistens mellem de rabatter, der udbydes i de to lande.

Skånetrafiken og DSB har ansvaret for at gyldige produkter i Øresundstakstsystemet til enhver tid fremgår af de respektive selskabers hjemmesider. Ud over produkterne i Øresundstakstsystemet kan Rejsekortet anvendes til rejser fra Danmark til stationerne Hyllie, Triangeln og Malmö C i Sverige, jf. Overdragelsesaftalen. Rejsekortet kan ikke anvendes til omstigning i takstområde A (Sverige).

Såfremt eksisterende rabatsatser ønskes ændret, kræver dette enighed mellem Skånetrafiken og DSB, ligesom DSB og Skånetrafiken skal være enige om tilføjelse af nye standardprodukter. Ved uenighed om ændringer til eller tilføjelser af produkter eskaleres spørgsmålet i henhold til Samarbejdsaftalens pkt. 9.

Skånetrafiken og DSB kan i fællesskab etablere ikke-relationsbestemte produkter samt ad hoc-rabatter, pakkerejser eller tillæg. Eventuel særskilt indtægtsfordeling aftales i hvert enkelt tilfælde mellem Parterne i forbindelse med udviklingen af det enkelte produkt.

Hvis Skånetrafiken eller DSB etablerer et ikke-relationsbestemt produkt eller ad hoc-rabat, hvor der ikke er enighed, kan Skånetrafiken henholdsvis DSB vælge at introducere et sådant produkt mod at afregne den sædvanlige andel af indtægterne for det pågældende produkt til Parterne i henhold til fordelingsmatricerne for den grænseoverskridende trafik over Øresund, jf. Appendiks 2A og 2B. Såfremt Skånetrafiken eller DSB ønsker indført nye produkter, der kan anvendes i hinandens transportmidler, og hvis produktparametre afviger væsentligt fra de eksisterende produkters produktparametre, skal der opnås enighed mellem DSB og Skånetrafiken.

### **3. Takstændringer**

Takstændringer i Øresundstakstsystemet gennemføres efter følgende fremgangsmåde:

- a. Salgs- og takstgruppen udarbejder fælles forslag til takstændringer.
- b. På dansk side indsender DSB dokumentation for, at det fælles takstforslag overholder reglerne i lov om trafikkselskaber og bestemmelserne i bekendtgørelse om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikkselskaber og hos jernbanevirksomheder (takststigningsløftet), til stillingtagen i Trafikstyrelsen i henhold til bekendtgørelsens §§ 4 og 5.
- c. For så vidt angår den videre proces på svensk side, indstiller Skånetrafiken det fælles forslag til takstændringer til godkendelse hos Skånetrafikens bestyrelse. Takstændringer kan godkendes inden for rammerne af prisindeksregulering af billetter i den kollektive trafik i Skåne. Beslutninger om indeksregulering træffes af Kollektivtrafiknævnet (Kollektivtrafiknämnden) i Region Skåne.

Det tilstræbes, at den årlige takstfastsættelse godkendes i Danmark og Sverige primo oktober måned. Ved takstfastsættelsen aftales en kundeendt salgspris i SEK til brug for det svenske billet-salgsudstyr, samt en kundeendt salgspris i DKK til brug for det danske billetsalgsudstyr. Det tilstræbes, at den kundeendte pris i SEK svarer til den kundeendte pris i DKK på takstfastsættelsestidspunktet.

Ved større kursudsving i valutaerne (mere end 5 %) har hver DSB henholdsvis Skånetrafiken ret til at ændre sine takster for at udligne kursudvikling. Inden en sådan ændring træder i kraft, skal

DSB og Skånetrafiken drøfte med hinanden, om sådanne ændringer kan tiltrædes. Takstændringer skal overholde reglerne i lov om trafikkselskaber og bekendtgørelse om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikkselskaber og hos jernbanevirksomheder (takststigningsloftet).

Takstændringerne træder i kraft hvert år i januar måned.

Ændringer af takstniveauet, takststrukturen eller zoneinddelingen i Øresundstakstsystemet skal i øvrigt altid aftales mellem DSB og Skånetrafiken. En vurdering af, om et forslag til ændringer forrykker grundlaget for de gældende indtægtsfordelingsmatricer, skal præsenteres som en del af beslutningsgrundlaget.

Hvis Parterne bliver enige om at gennemføre større, strukturelle takstændringer i Øresundstakstsystemet, skal vilkårene for indtægtsdeling justeres ud fra det grundlæggende princip, som vedrører en skelnen mellem grundtakst og mertakst, jf. nedenfor.

#### **4. Indtægtsdeling af indtægter i Øresundstakstsystemet**

Indtægterne i Øresundstakstsystemet for rejser over Øresund deles i henholdsvis danske og svenske indtægter fra Øresundstogtrafikken og DSB-indtægter (3 dele). Alle indtægter fra Øresundstogtrafikken (både danske og svenske) fra indtægtsdelingen i Øresundstakstsystemet fordeles til Skånetrafiken, som herefter er ansvarlig for afregning af de danske og svenske indtægter fra Øresundstogtrafikken mellem Transportministeriet og Skånetrafiken, jf. Overdragelsesaftalens pkt. 7.

Modellen for fordeling af indtægter i Øresundstakstsystemet bygger på en opdeling i en grundtakst og en mertakst.

Grundtaksten over Øresundsbroen er taksten mellem takstområdet FL (København) og takstområde A (Malmø). Grundtaksten over Øresundsbroen fordeles med 50 % til svenske indtægter fra Øresundstogtrafikken (som tilfalder Skånetrafiken) og 50 % til danske indtægter fra Øresundstogtrafikken (som tilfalder Transportministeriet), jf. ovenfor.

Grundtaksten via HH (færgeforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg) er taksten mellem takstområde K (Helsingør) og takstområde G (Helsingborg). Grundtaksten via HH fordeles med 50 % til svenske indtægter fra Øresundstogtrafikken og 50 % til DSB-indtægter.

Mertaksten er de takster, der udover grundtaksten påløber billetten eller kortet, hvis rejsen foretages ud over området for grundtaksten over Øresundsbroen eller via HH. Der kan forekomme mertakst på både dansk og svensk side.

Mertakster over Øresundsbroen svarer til de takster, der påløber ved vidererejse på henholdsvis dansk og svensk side. Mertakst opgøres som DSB-indtægter for rejser ud over takstområde FL (København) på dansk side og som svenske indtægter fra Øresundstogtrafikken for rejser ud over takstområde A (Malmø) på svensk side.

Mertakster via HH svarer til de takster, der påløber ved vidererejse på henholdsvis dansk og svensk side. Mertakst opgøres som henholdsvis DSB-indtægter og danske indtægter fra Øresundstogtrafikken for rejser ud over takstområde K (Helsingør) på dansk side og som svenske indtægter fra Øresundstogtrafikken for rejser ud over takstområde G (Helsingborg) på svensk side.

På baggrund af opdelingen i en grundtakst og mertakster er beregnet en fordelingsmatrice for indtægterne i Øresundstakstsystemet fra rejser over Øresund via henholdsvis Øresundsbroen og HH med udgangspunkt i den zoneinddeling og de takster, der er fastsat ved Samarbejdsaftalens ikrafttræden. Fordelingsmatricerne for indtægterne fra rejser over Øresund via henholdsvis Øresundsbroen og HH er anført i Appendiks 2A og 2B.

Alle indtægter, der hidrører fra salg af billetter og kort i Øresundstakstsystemet, og hvor taksten er fastsat på baggrund af den gældende zoneinddeling, fordeles i overensstemmelse med den procentvise fordeling, der fremgår af fordelingsmatricerne.

Indtægter fra tillæg/gebyrer i forbindelse med salg af billetter opgøres som rene DSB-indtægter eller svenske indtægter fra Øresundstogtrafikken alt efter, hvem af DSB henholdsvis Skånetrafiken, der har opkrævet tillægget/gebyret.

Tilbagebetalingsgebyrer, der måtte blive opkrævet i henhold til DSB's eller Skånetrafikens gældende regler for tilbagebetaling opgøres som rene DSB-indtægter eller svenske indtægter fra Øresundstogtrafikken alt efter, hvem af DSB henholdsvis Skånetrafiken, der har foretaget tilbagebetalingen.

Ungdomskort VU og Ungdomskort UU på dansk side og Øresundskortet på svensk side afregnes efter de ordinære matricer.

## **5. Afregning**

Billetindtægter fra billetter solgt i Øresundstakstsystemet afregnes mellem DSB og Skånetrafiken en gang om måneden.

DSB forestår opgørelsen og afregningen af indtægter fra Øresundstogtrafikken på dansk side. Skånetrafiken forestår opgørelsen og afregningen af indtægter fra Øresundstogtrafikken på svensk side.

DSB og Skånetrafiken udveksler senest den 15. i måneden efter salgsmånedens afregningslister over indtægter fra billetter og kort solgt i Øresundstakstsystemet i henholdsvis Danmark og Sverige.

Der foretages en nettoafregning, således at DSB modregner Skånetrafikens afregning af DSB-indtægter til DSB i de indtægter fra Øresundstogtrafikken, som DSB afregner til Skånetrafiken. Herudover modregnes den del af betaling for tilslutningstrafik i Danmark, som skal betales af de danske indtægter fra Øresundstogtrafikken henholdsvis DSB-indtægter, jf. pkt. 7 nedenfor.

DSB indbetaler senest den 20. i måneden efter salgsmånedens det skyldige beløb til Skånetrafiken.

Afregning af billetindtægter mellem Skånetrafiken og DSB sker i den betalende parts nationale valuta.

Billetter og kort solgt i Øresundstakstsystemet fra faste salgssteder eller hos DSB's henholdsvis Skånetrafikens salgsgent, afregnes af den af de to, der har aftale med salgsgenten.

Dokumentationskravene aftales mellem Skånetrafiken og DSB. Mod forespørgsel skal Transportministeriet gives indblik i den dokumentation der udveksles mellem Skånetrafiken og DSB.

Såfremt DSB eller Skånetrafiken ikke betaler rettidigt, kan Skånetrafiken henholdsvis DSB beregne morarenter i henhold til renteloven.

Såfremt det efterfølgende konstateres, at DSB har foretaget afregning til en forkert pris, foretages efterregulering over for Skånetrafiken, idet en for lav pris tilsvares ved supplerende tilsvær, mens en for høj pris tilbagebetales til Skånetrafiken. Modsvarende gælder, hvis Skånetrafiken har foretaget afregning til en forkert pris til DSB. Tidspunktet for reguleringen finder som udgangspunkt sted i næstfølgende afregning, men afhængig af omfang og kompleksitet i reguleringen kan andet aftales mellem Skånetrafiken og DSB i det konkrete tilfælde.

DSB og Skånetrafiken oppebærer en salgsprovision på 5 % af omsætningen på eget salgsudstyr, som fradrages før afregning til DSB henholdsvis Skånetrafiken.

## **6. Udveksling af fælles salgsstatistik**

Skånetrafiken administrerer den fælles salgsstatistik. Efter afslutningen af hver måned fremsender DSB data vedrørende billetter og kort solgt i det danske billetsalgstudyr.

Skånetrafiken udarbejder hver måned en statistik over det samlede salg af billetter og kort solgt i Øresundstakstsystemet og fremsender den til DSB og Transportministeriet.

## **7. Tilslutningstrafik**

DSB er forpligtet til at sikre, at standardbilletter og periodekort solgt i Øresundstakstsystemet omfatter tilslutning til offentlig servicetrafik i form af bus, tog, metro og letbane inden for Hovedstadsområdet. DSB forestår i alle tilfælde den praktiske afregning med de involverede parter i Danmark. For de rejser over Øresund, der starter eller slutter i zone FL (København), foretages betaling for tilslutningstrafik af de danske indtægter fra Øresundstogtrafikken. For de rejser over Øresund, der starter eller slutter i de øvrige zoner på den danske side af Øresundstakstsystemet, foretages betaling for tilslutningstrafik af DSB-indtægter i mertakstområdet.

Skånetrafiken er forpligtet til at sikre, at billetter og kort solgt i Øresundstakstsystemet omfatter tilslutning til bus og lokaltog inden for takstområderne i Skåne. Betaling for tilslutningstrafik i Skåne er et forhold alene imellem Skånetrafiken og eventuelle parter i Skåne.

## **8. Oversigt over appendiks til Bilag 2**

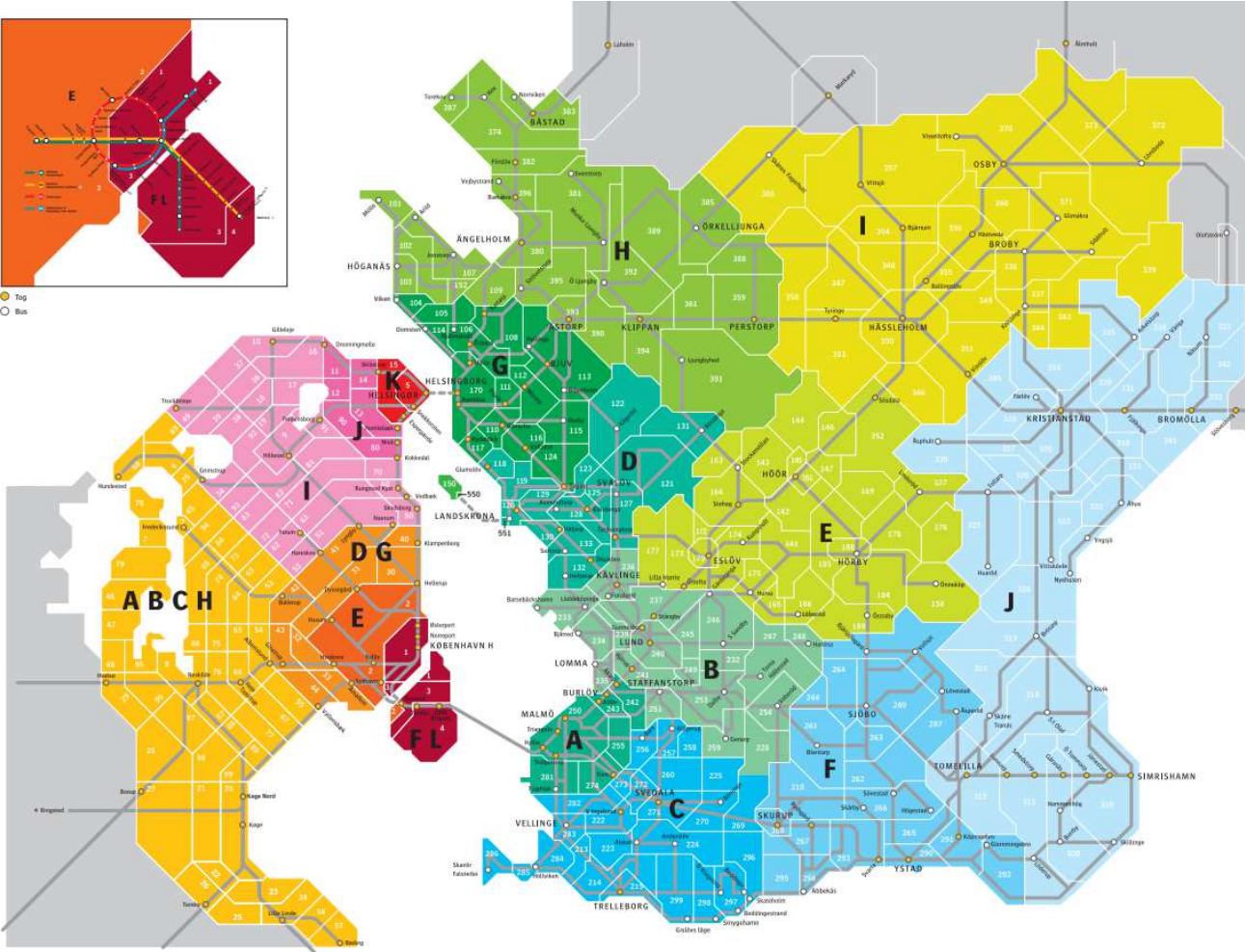
På tidspunktet for Samarbejdsaftalens indgåelse findes følgende appendiks til Bilag 2:

- Appendiks 2A: Fordelingsmatrice for den grænseoverskridende trafik via Øresundsbroen
- Appendiks 2B: Fordelingsmatrice for den grænseoverskridende trafik via HH

Såfremt Parterne er enige herom, kan der indgås aftale om billetsamarbejde med andre trafikudøvere i Øresundsregionen.



### 9. *Oversigt over Øresundstakstområder*



## Appendiks 2A: Fordelingsmatrice for den grænseoverskridende trafik via Øresundsbroen

Fordelingsmatricen bygger på input fra Excel-mappen vedr. Øresundstaksterne. Det er Øresundstakst 2023, hvor der omregnes direkte mellem de danske og svenske valutakurser.

		A		B		C		D		E		F		G		H		I		J	
		Malmö		Lund/Kävlinge		Svedala/Trelleborg		Landskrona		Eslöv/Höör		Ystad		Helsingborg		Ångelholm		Hässleholm		Kristianstad/Sinrishamn	
		DSB	TRM	DSB	TRM	DSB	TRM	DSB	TRM	DSB	TRM	DSB	TRM	DSB	TRM	DSB	TRM	DSB	TRM	DSB	TRM
F+L	DK			0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	SE			50%	44%	44%	44%	36%	36%	36%	36%	36%	36%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
Kastrup/København City	SE			50%	56%	56%	56%	64%	64%	64%	64%	64%	64%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
E	DK			13%	11%	11%	11%	9%	9%	9%	9%	9%	9%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
	SE			44%	38%	38%	38%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	27%	27%	27%	27%	27%	27%	27%	27%
Hellerup/Vålby	SE			44%	50%	50%	50%	58%	58%	58%	58%	58%	58%	65%	65%	65%	65%	65%	65%	65%	65%
D+G	DK			21%	19%	19%	19%	16%	16%	16%	16%	16%	16%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%
	SE			39%	35%	35%	35%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	26%	26%	26%	26%	26%	26%	26%	26%
Klampenborg/Gløstrup	SE			39%	46%	46%	46%	53%	53%	53%	53%	53%	53%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
K	DK			30%	27%	27%	27%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%
	SE			35%	32%	32%	32%	28%	28%	28%	28%	28%	28%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%
Helsingør	SE			35%	41%	41%	41%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	56%	56%	56%	56%	56%	56%	56%	56%
J	DK			30%	27%	27%	27%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%
	SE			35%	32%	32%	32%	28%	28%	28%	28%	28%	28%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%
Humblebæk	SE			35%	41%	41%	41%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	56%	56%	56%	56%	56%	56%	56%	56%
I	DK			30%	27%	27%	27%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%
	SE			35%	32%	32%	32%	28%	28%	28%	28%	28%	28%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%
Hillerød/Farum	SE			35%	41%	41%	41%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	56%	56%	56%	56%	56%	56%	56%	56%
A+B+C+H	DK			30%	27%	27%	27%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%
	SE			35%	32%	32%	32%	28%	28%	28%	28%	28%	28%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%
Roskilde/Køge	SE			35%	41%	41%	41%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	56%	56%	56%	56%	56%	56%	56%	56%

Nedenstående eksempel viser hvorledes indtægten fra en billet fordeles til de involverede parter. Fordelingsmatrixen parametre benyttes og Transportministeriet får 50%, svarende til 48 kr. for en enkelt billet i 2023 fra Malmö C til Københavns H i grundtakstområdet. Hvis rejsen på den danske side bliver længere end til København H, så modtager Transportministeriet fortsat de 48 kr. mens DSB modtager resten, hvilket i tilfældet Malmö C til Roskilde bliver 41 kr. For grundtakstområdet betaler Transportministeriet for omstigningen til de øvrige parter. For mertakstområdet betaler DSB for omstigningen af eksemplets 41 kr., mens Transportministeriet betaler for omstigningen fra Zone 1 (delezone).

<b>Indtægtsdeling for Grundtakstområdet.</b>			Svenske side	Danske side	Danske side
Relation	Produkt	Pris kunde	SE	TRM	DSB
Malmö til København H	Kontantbillet	kr. 96,00	kr. 48,00	kr. 48,00	
Fordelingsmatrixen			50%	50%	
Betaling for omstilling				Betaler for omstigning	Modtager for omstigning
<b>Indtægtsdeling for Mertakstområdet.</b>			Svenske side	Danske side	Danske side
Relation	Produkt	Pris kunde	SE	TRM	DSB
Malmö til Roskilde	Kontantbillet	kr. 137,00	kr. 48,00	kr. 48,00	kr. 41,00
Fordelingsmatrixen			35%	35%	30%
Betaling for omstilling				Betaler for omstigning	Betaler for omstigning

## Appendiks 2B: Fordelingsmatrixe for den grænseoverskridende trafik via HH

Fordelingsmatrixen bygger på input fra Excel-mappen vedr. Øresundstaksterne. Det er Øresundstakst 2023, hvor der omregnes direkte mellem de danske og svenske valutakurser.

	A		B		C		D		E		F		G		H		I		J		
		Malmö	Lund/Kävlinge	Svedala/Trelleborg	Landskrona	Eslov/Höör	Ystad	Helsingborg	Ängelholm	Hässleholm	Kristianstad/Småland										
F+L	DK	49%	57%	49%	62%	57%	49%	74,63%	62%	57%	49%										49%
		DSB																			
		TRM	0%	0%	0%	0%	0%	0,0%	0%	0%	0%										0%
Kastrup/København City	SE	51%	43%	51%	38%	43%	51%	25%	38%	43%	51%										51%
		DSB																			
		TRM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%										0%
E	DK	50%	58%	50%	63%	58%	50%	75%	63%	58%	50%										50%
		DSB																			
		TRM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%										0%
D+G	DK	51%	59%	51%	64%	59%	51%	75%	64%	59%	51%										51%
		DSB																			
		TRM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%										0%
Klampenborg/Glostrup	SE	49%	41%	49%	36%	41%	49%	25%	36%	41%	49%										49%
		DSB																			
		TRM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%										0%
K	DK	25%	31%	25%	35%	31%	25%	50%	35%	31%	25%										25%
		DSB																			
		TRM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%										0%
Helsingør	SE	75%	69%	75%	65%	69%	75%	50%	65%	69%	75%										75%
		DSB																			
		TRM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%										0%
J	DK	33%	40%	33%	44%	40%	33%	60%	44%	40%	33%										33%
		DSB																			
		TRM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%										0%
Humlebæk	SE	67%	60%	67%	56%	60%	67%	40%	56%	60%	67%										67%
		DSB																			
		TRM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%										0%
I	DK	41%	49%	41%	54%	49%	41%	68%	54%	49%	41%										41%
		DSB																			
		TRM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%										0%
Hillerød/Farum	SE	59%	51%	59%	46%	51%	59%	32%	46%	51%	59%										59%
		DSB																			
		TRM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%										0%
A+B+C+H	DK	56%	63%	56%	68%	63%	56%	79%	68%	63%	56%										56%
		DSB																			
		TRM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%										0%
Roskilde/Køge	SE	44%	37%	44%	32%	37%	44%	21%	32%	37%	44%										44%
		DSB																			
		TRM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%										0%

Nedenstående eksempel viser hvorledes indtægten fra en billet fordeles til de involverede parter. Forde-  
lingsmatricen parametre benyttes og Skånetrafiken får 50%, svarende til 27 kr. for en enkelt billet i  
2023 fra Helsingborg til Helsingør. Hvis rejsen på den danske side bliver længere end til København H,  
så modtager Skånetrafiken fortsat de 27 kr. mens DSB modtager resten, hvilket i tilfældet Malmö C til  
Roskilde bliver 104 kr. DSB betaler for omstigningen til de øvrige parter.

<b>Indtægtsdeling HH Takstområdet:</b>			Svenske side	Danske side	Danske side
Relation	Produkt	Pris kunde	SE	DSB	TRM
Helsingborg til Helsingør	Kontantbillet	kr. 54,00	kr. 27,00	kr. 27,00	kr. 0,00
Fordelingsmatricen			50%	50%	0%
Helsingborg Roskilde	Kontantbillet	kr. 131,00	kr. 27,00	kr. 104,00	kr. 0,00
Fordelingsmatricen			21%	79%	0%
Betaling for Omstigning				Betaler for omstigning	Modtager for omstigning

## Bilag 3 – Indtægtsdeling udenfor Øresundstakstsystemet

### 1. Indledning

Nærværende bilag beskriver samarbejdet mellem Parterne, i relation til hvordan indtægter genereret udenfor Øresundstakstsystemet skal gøres op og afregnes til relevante Parter.

Dette bilag dækker rejser udenfor Øresundstakstsystemet, hvor Skånetrafiken er part. De rejser, som er omfattet, er rejser ud af og ind i Hovedstadsområdet (TH), som foretages til og fra stationerne på strækningen fra og med Østerport og til og med Københavns Lufthavn. Hele strækningen fra Østerport til Københavns Lufthavn er også dækket af bilaget. Strækningen omfatter zonerne 1, 3 og 4.

Fra K23 vil disse rejser blive afviklet på rejsehjemmel, der kræver nye fordelingsnøgler. Disse er beskrevet nedenfor.

Skånetrafiken afregner modtagne indtægter fra rejser, som beskrevet i dette bilag, til Transportministeriet i henhold til Overdragelsesaftalens pkt. 7.

### 2. Øst/vest-rejser

Øst/vest-rejser er fx en rejse fra Odense til Københavns Lufthavn. Karakteristisk for øst/vest-rejser er, at de krydser Storebælt.

#### *Princip for indtægtsdeling*

Der er udarbejdet et eksempel på en beregningsmodel for indtægtsdelingen, se Figur 1. Følgende forhold indgår i modellen:

Andelen af rejsekortzoner: Omsætningen fordeles efter antallet af rejste rejsekortzoner i forhold til antallet af rejsekortzoner på den strækning, der skal afregnes for. Det bliver beregnet ud fra et samlet gennemsnit for alle rejser for strækningen. DSB tilvejebringer de Rejsekortdata, som skal ligge til grund for beregningen.

Omstigning: Til at beregne andelen af kunder, som omstiger mellem DSB og Skånetrafiken, benyttes Rejseplansopslag. Som grundlag for omstigningen benyttes Rejseplansopslag for de 3 største øst/vest-relationer fra kl. 7 til kl. 9 og fra kl. 21 til kl. 22.

Omsætning: Den omsætning, som er omfattet, er fra alle produkter, hvor der foregår indtægtsdeling mellem Skånetrafiken og DSB. Ved at gange den samlede omsætning for strækningen med zoneandelen og omstigningen, beregnes Skånetrafikens andel af omsætningen for øst/vest-rejserne.

**Figur 1**

Kilde. Perioden 202111-202210	Stationer som Øresundtoget stopper på og kan bruges som tilbringer station for ØstVest rejser	Samlet for strækningen
Billetstatistik og Rejsekortsdata	Samlet ØstVest fællesindtægter fra stationerne	95.314.108
Rejsekortsdata	Samlet ØstVest indtægter fra stationerne	8.638.692
Rejsekortsdata	Samlet ØstVest antal rejser fra stationerne	27.141
Rejsekortsdata	Samlet ØstVest rejste antal zoner fra stationerne	983.314
Beregnet	<b>Gennemsnittet</b> af rejste zoner pr. rejse	39
Vurderet	<b>Rejste zoner</b> fra de tre stationer til Kbh.	2,4
Beregnet	<b>Andelen</b> af rejsen (i zoner)	6%
Rejseplansopslag	Andelen af omstigninger til Øresundstog	35%
<b>Beregnet</b>	<b>Samlet andel af indtægteren som skal overføres til Øresundstrafiken for ØstVest rejser</b>	<b>1.983.260</b>

*Datagrundlag:*

- i. Fra DSB's Rejsekort datawarehouse hentes omsætningen/rejserne fra Rejsekort & Rejseplans rejsekortsdata
- ii. Rejseplansopslag, jf. dokumentation
- iii. I DSB Billetstatistik trækkes den relevante omsætning på Rosa

*Afregningsperiode:*

DSB forestår afregning ved faste månedlige acountobeløb af Skånetrafikens andel af indtægterne fra øst/vest-rejser. Acontoafregning sendes senest den 20. i måneden efter salgsmåned.

*Afregning efter året er lukket:*

Når året er lukket for bogføringer, skal strækningens indtægter opgøres og fordeles med de i figur 1 viste faste fordelinger for så vidt angår andelen af Øst/Vest-rejsens længde og andelen af skift til Øresundstog. Disse to parametre kan evt. genbesøges om tre år, eller hvis der er sket åbenlyse ændringer. Denne afregning afsluttes senest slutningen af januar det efterfølgende år.

**3. Øvrige Sjælland**

Rejser på Øvrige Sjælland er fx en rejse fra Vordingborg til Københavns Lufthavn. Rejsen krydser ikke Storebælt og starter eller slutter udenfor Hovedstadsområdet.

*Princip for indtægtsdeling:*

Der er udarbejdet et eksempel på en beregningsmodel for indtægtsdelingen, se Figur 2. Følgende forhold indgår i modellen:

Andelen af rejsekortzoner: Omsætningen fordeles efter antallet af rejste rejsekortzoner i forhold til antallet af rejsekortzoner på den strækning, der skal afregnes for. Det bliver beregnet ud fra et samlet gennemsnit for alle rejser for strækningen. DSB tilvejebringer de Rejsekortdata, som skal ligge til grund for beregningen.

Omstigning: Til at beregne andelen af kunder, som omstiger mellem DSB og Skånetrafiken benyttes Rejseplansopslag. Som grundlag for omstigningen benyttes Rejseplansopslag for de 3 største Øst relationer fra kl. 7 til kl. 9 og fra kl. 21 til kl. 22.

Omsætning: Den omsætning, som er omfattet, er fra alle produkter, hvor der foregår indtægtsdeling mellem Skånetrafiken og DSB. Ved at gange den samlede omsætning for strækningen, med zoneandelen og omstigningen, beregnes Skånetrafikens andel af omsætningen for Øst-rejserne.

**Figur 2**

Kilde. Perioden 202111-202210	Stationer som Øresundstoget stopper på og kan bruges som tilbringer station for Øst rejser	Samlet for strækningen
Billetstatistik og Rejsekortsdata	Samlet Øst indtægter fra stationerne (reduceret)	13.598.236
Rejsekortsdata	Samlet Øst indtægter fra stationerne på Rejsekort	6.081.085
Rejsekortsdata	Samlet Øst <b>antal rejser</b> fra stationerne	78.829
Rejsekortsdata	Samlet Øst rejste <b>antal zoner</b> fra stationerne	1.111.617
Rejsekortsdata	<b>Gennemsnittet</b> af rejste zoner pr. rejse	16
Vurderet	<b>Rejste zoner</b> fra de tre stationer til Kbh.	2,2
Beregnet	<b>Andelen</b> af rejsen (i zoner)	14%
Rejseplansopslag	Andelen af omstigninger til Øresundstog	58%
<b>Beregnet</b>	<b>Samlet andel af indtægteren som skal overføres til Øresundstrafiken i Øst</b>	<b>1.115.142</b>

### *Datagrundlag*

- i. Fra DSB's Rejsekort datawarehouse hentes omsætningen/rejserne fra Rejsekort & Rejseplans rejsekortsdata
- ii. Rejseplansopslag, jf. dokumentation
- iii. I DSB Billetstatistik trækkes den relevante omsætning på Rosa

### *Afregningsperiode*

DSB forestår afregning ved faste månedlige acountobeløb af Skånetrafikens andel af indtægterne fra Øst-rejser. Acontoafregningen sendes senest den 20. i måneden efter salgsmåned.



### *Afregning efter året er lukket*

Når året er lukket for bogføringer, skal strækningens indtægter opgøres og fordeles med de i figur 2 viste faste fordelinger for så vidt angår andelen af Øst-rejsens længde og andelen af skift til Øresundstog. Disse to parametre kan evt. genbesøges om tre år, eller hvis der er sket åbenlyse ændringer. Denne afregning afsluttes senest slutningen af januar det efterfølgende år.

## **4. Hovedstadsområdet (TH)**

TH Rejser foretages indenfor Hovedstadsområdet og er foretaget med rejsehjemmel på DOT's takstsæt.

### *Princip for indtægtsdeling*

Indtægtsdelingen i Hovedstadsområdet er på tidspunktet for Samarbejdsaftalens indgåelse beskrevet i bekendtgørelse nr. 804 af 4. maj 2021 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet og af rammeaftaler mellem parterne i DOT, herunder bl.a. vedrørende krav til tællesystemer og kontroltællinger. Bekendtgørelsen definerer ligeledes, hvilke kommuner "Hovedstadsområdet" dækker.

Bekendtgørelsen ovenfor udløber den 31. december 2022, og en ny er under udarbejdelse. Forventningen til arbejdet er ny bekendtgørelse med ændrede indtægtsdelingsmetoder, hvorfor 2023 forventes at være parallelår for de to modeller, med henblik på at neutralisere eventuel provenuforskydning mellem parterne.

Dette afsnit skal følge den til enhver tid gældende bekendtgørelse på området.

Med udgangspunkt i den nuværende indtægtsfordelingsmodel benyttes en gennemsnitspris pr. rejse som betaling for strækningen fra Østerport til Københavns Lufthavn.

Fra 2023 vil indtægtsfordelingsmodellen ikke længere være en 5 parts men en 4 partsmodel, hvor DSB Øresundrejser og DSB P-togrejser er slået sammen. Analyser har vist, at Metros gennemsnitspris kan benyttes for TH rejser foretaget med Øresundstog.

### *Datagrundlag*

Bekendtgørelsen stiller krav om opgørelse af rejsetal som ét input ud af flere i indtægtsdelingen, og hertil skal udarbejdes en model til opgørelse af rejser for strækningen; Østerport-Københavns Lufthavn. Der opgøres både Skånetrafikens rejser og DSB's rejser for strækningen.

Det er DSB's opgave at udarbejde en model til rejseopgørelse, opgørelsesmetoder, dokumentation samt arbejdet omkring godkendelse af ovenstående ved de øvrige DOT-parter.

Appendiks 3A beskriver de nødvendige rejsedata Skånetrafiken skal levere senest den 2. arbejdsdag i hver måned.

Godkender de øvrige DOT-parter ikke en ny model, hvor Skånetrafiken er med i samarbejdet, kan DSB ikke holdes økonomisk ansvarlig.

DSB skal senest 6 måneder efter endt regnskabsår levere tællerapport til øvrige DOT-parter, der dokumenterer antallet af rejser i TH, og denne revideres af ekstern revisor. Omkostningen hertil dækkes af DSB, jf. DSB's trafikkontrakt.

Øvrige input til indtægtsdeling, herunder Rejsehjemmelundersøgelse, brikteællinger og kontrolteællinger igangsættes af DSB. Skånetrafiken skal acceptere interview- og tællepersonale i deres tog. DSB sikrer planlægning heraf i samarbejde med Skånetrafiken, og DSB afholder omkostningen hertil, jf. DSB's trafikkontrakt.

#### *Afregningsperiode*

DSB forestår afregning af Skånetrafikens andel af indtægterne fra rejser i TH Afregningen sendes senest den 20. i måneden efter salgsmåneden.

#### *Afregning efter året er lukket*

Hovedstadsområdets indtægtsdeling opgøres af Trafikstyrelsen, og DOT-parterne gennemgår materialet. Når året er lukket for bogføringer omkring den 22. januar, skal Skånetrafikens andel opgøres, og årsafregningen sendes i forlængelse af dette.

Indtægtsdelingen i Hovedstadsområdet revideres af ekstern revisor. Omkostningen hertil dækkes af DSB, jf. DSB's trafikkontrakt. Efter endt revision og underskrifter fra DOT-parterne kan endelig afregning foregå.

## **5. Internationale billetter**

Skånetrafiken skal have en andel af indtægterne fra internationale billetter, som krydser Øresundsbroen og samtidig krydser takstgrænsen fra TH. En sådan rejse kunne være fra Malmö C til Odense. Det kan ligeledes være en rejse, som krydser grænsen til Tyskland. En sådan rejse kan være fra Hamborg til Københavns Lufthavn. Hvor de internationale rejser ikke krydser Øresundsbroen, afregner Skånetrafiken de modtagne indtægter fra Den danske delstrækning til Transportministeriet

#### *Princip for indtægtsdeling*

Skånetrafikens andel af indtægterne opgøres, som den del af rejse person km der er foretaget med Skånetrafiken, ud af de samlede person km for Internationale rejser. Metoden er vist i figur 3 med data for indtægter for de første 9 måneder af 2022. Andelen af indtægterne fra de Internationale rejser, som skal overføres til Skånetrafiken, er beregnet til 0,83% af DSB's samlede indtægter for Internationale rejser. Denne andel bliver benyttet fremadrettet, medmindre der sker nogle større ændringer i forbindelse med at Skånetrafiken overtager driften over Øresundsbroen.

**Figur 3**

<b>Afregning af indtægt for Internationale rejser over Øresundsbroen</b>	
Antal internationale rejser over Øresundsbroen	46.200
Afstand i Km. fra midten af Øresundsbroen til København H	23,8
Antal Person km	1.099.560
DSBs Samlede person Km. for Internationale tog	133.100.000
<b>De internationale Øresundsbro rejsers andel af DSBs samlede internationale Person km.</b>	<b>0,83%</b>
Samlet DSB indtægt i kr. af internationale rejser	165.000.000
Indtægt i kr. som skal overføres TRM for Internationale rejser	1.363.091

#### *Datagrundlag*

- i. De internationale rejser fra Danmark og over broen gøres op via DSB's billetstatistik
- ii. De internationale rejser, der er solgt af andre selskaber og går over broen, gøres op via Bene

#### *Afregningsperiode*

DSB forestår afregningen af Skånetrafikens andel af indtægterne fra internationale billetter for hver måned. Afregningen sendes senest den 20. i måneden efter salgsmåned.

#### *Afregning efter året er lukket*

For at sikre at alle registreringer er på plads, skal afregningen af Skånetrafikens andel af indtægterne fra de internationale billetter opgøres, når året er lukket. Denne afregning afsluttes omkring den 20. januar det efterfølgende år.

## **6. Sociale rabatter**

Indenfor DSB's takstkompetence administrerer DSB fordelingen af tilskuddet mellem DSB og andre operatører til særlige grupper defineret som unge, handicappede og pensionister. Disse grupper skal tilbydes en særlig rabat.

#### *Princip for indtægtsdeling*

Hvert år udarbejder DSB en rapport, der redegør for udmøntningen af det statslige tilskud til særlige rabatter for udvalgte grupper. I rapporten beregnes de øvrige operatørers andel.

Skånetrafikeren vil fra K23 være berettiget til en del af de sociale rabatter, der skal afregnes fra den andel, som tilfalder DSB. Skånetrafikens andel er beregnet på baggrund af Øst/vest-rejser og Øst

rejser for strækningen Københavns Lufthavn til Københavns H. Rabatten er på 25% af indtægterne fra unge og pensionister på denne strækning. Der er benyttet de samme nøgler for skift på København H samt for andelen af rejselængden, som for de øvrige Øst/vest-rejser og Øst rejser.

<b>Periode: 202111-202210</b>	<b>Øst</b>	<b>ØstVest</b>	<b>Total</b>
Billetter på de udvalgte stationer (Unge og Pensionister)	853.680	11.890.606	12.744.286
Sociale rabat pct.	25%	25%	25%
Sociale rabat	213.420	2.972.651	3.186.071
Gennemsnittet af rejste zoner pr. rejse	16	40	
Rejste zoner fra de tre stationer til Kbh.	2,2	2,4	
Andelen af rejsen (zone)	14%	6%	
Rejseplansopslag omstigning til Øresundstog	58%	35%	
<b>Andel af SR til Skånetrafikken</b>	<b>17.450</b>	<b>61.799</b>	<b>79.250</b>

Beregningen viser en andel på 79.250 kr. for 12 måneder (fra november 2021 til og med oktober 2022).

Årligt betaler DSB 79.250 kr. til Skånetrafikken for Sociale rabatter. Beløbet reguleres årligt med nettoprisindekset.

#### *Datagrundlag*

- i. Afsnit 4.4 i DSB's trafikkontrakt
- ii. Finansloven for det relevante finansår, hvor særligt afsnit om størrelsen af de sociale rabatter kan findes
- iii. Rapport om de sociale rabatter administreret af DSB med tilhørende beregninger
- iv. Analyse og beregning af Skånetrafikkens forventede andel udført af DSB Indtægt & Analyse november 2022

#### *Afregningsperiode*

DSB afregner efter hver periode et aconto beløb til de øvrige operatører. Afregningen sendes senest den 20. i måneden efter salgsmåned.

#### *Afregning efter året er lukket*

Efter afslutning af året foretages endelig afregning af de sociale rabatter. Slutafregningen sendes senest den 20. i måneden efter salgsmåned.

## **7. Værnepligtige**

Der er indgået "Aftale om befordring af frirejseberettiget værnepligtigt personel, og betaling herfor" mellem DSB og Forsvaret. Aftalen er udarbejdet af Trafikstyrelsen den 31. januar 2011.

Betalingen for disse rejser i TH indgår i de nævnte betalinger i dette bilags pkt. 4. Før overdragelse af Øresundstogtrafikken til Skånetrafikken modtog DSB 1 % af den samlede værnepligtsindtægt for Øresund. Efter overdragelse af Øresundstogtrafikken vil der alene være indtægter på strækningen fra Østerport til Københavns Lufthavn.

### *Princip for indtægtsdeling*

Halvdelen af den 1 % af indtægterne fra værnepligtiges rejser overdrages til strækningen Østerport-Københavns Lufthavn. Denne halvdel deles ligeligt mellem DSB og Skånetrafiken, således at Skånetrafiken modtager 0,25% af den samlede værnepligtsindtægt for Øresund.

## **8. Orange**

Orange kan benyttes i Øresundstoget og afregnes efter samme principper som standardprodukterne. Dette medfører, at såvel Øst Orange rejser og Øst/vest Orange rejser afregnes efter principperne fra punkt 2 (Øst/vest-rejser) og punkt 3 (Øst rejser).

### *Datagrundlag*

- i. Fra DSB's Rejsekort datawarehouse hentes omsætningen/rejserne fra Rejsekort Rejseplans rejsekortsdata
- ii. Rejseplansopslag jf. dokumentation
- iii. I DSB Billetstatistik trækkes den relevante omsætning på Rosa

### *Afregningsperiode*

DSB forestår afregningen ved faste månedlige aconto beløb af Skånetrafikens andel af indtægterne fra Øst-rejser. Aconto afregningen sendes senest den 20. i måneden efter salgsmåned.

### *Afregning efter året er lukket*

Når året er lukket for bogføringer, skal strækningens indtægter opgøres som under punkt 3 og 4. Disse to parametre kan evt. genbesøges om 3 år eller hvis der er sket åbenlyse ændringer. Denne afregning afsluttes senest slutningen af januar det efterfølgende år.

## **9. Fribefordring**

Parterne er enige om, at der vil være en række produkter, der giver indehaveren ret til at rejse uden at skulle betale for rejsehjemmel.

Der er tale om følgende:

- Fribefordring jf. overdragelsesaftalens bilag 4, pkt. 5
- DSB Personalekort
- DSB Gæstebillet

## Appendiks 3A: Trafikale data og passagertællinger til anvendelse for indtægtsdeling i Hovedstaden

DSB modtager alle data fra Skånetrafiken i aftalt format på ftp server stillet til rådighed af DSB.

### 1. Faktisk togproduktion

Skånetrafiken skal levere data vedr. den faktiske togproduktion

#### 1.1. Format og indhold

Data leveres som csv-filer til en FTP-server. Følgende data skal inkluderes i filerne i separate kolonner:

- **Dato;** *Alle datoer i den givne måned, der rapporteres for.*
- **Tog nummer;** *Ikke det tekniske men det kunderrelevante tognummer.*
- **Tog tid;** *Skal indeholde det planlagte afgangstidspunkt for toget fra første station.*
- **Real litra;** *Skal indeholde det realiserede litra. I en situation hvor en given togafgang består af flere forskellige typer litra, skal der inkluderes en række pr. litra-type for den givne togafgang. Ved flere litra af samme type for den givne togafgang, skal der blot inkluderes en enkelt række.*
- **Real start station;** *Skal indeholde forkortelsen for den faktiske/realiserede start-station for toget, hvad end det er en teknisk station eller en kunderrelevant station. Der skal % foran svenske stationer.*
- **Real slut station;** *Skal indeholde forkortelsen for den faktiske/realiserede slut-station for toget, hvad end det er en teknisk station eller en kunderrelevant station. Der skal % foran svenske stationer.*
- **Real matenheder;** *Antal af den realiserede litratype for den givne togafgang (tæller antal litra-løbenumre).*

#### 1.2. Deadline

Skånetrafiken leverer senest 2. hverdag i hver måned data for foregående måned.

### 2. Passagertællinger

Skånetrafiken skal levere data vedr. passagertællinger. KIT tællinger (Kunder-i-tog) er data for, hvor mange passagerer der sidder i toget på en given strækning.

#### 2.1. Format og indhold

Tællesnit der skal tælles og rapporteres i begge retninger er:

- Ørestad-København H
- Københavns Lufthavn-Hyllie

En passagertælling består af dato, tognummer, tællestrækning og antal passagerer.

Der skal tælles så mange tog som muligt. Minimumskravet til hver kalendermåneds tællinger er, at hvert tog(nummer) i den gældende Normalkøreplan, skal tælles på hver tællestrækning minimum 1 ugedag. (Eksempelvis skal tog 1023 fra Malmö C til København H på månedsbasis som minimum tælles 1 mandag, 1 tirsdag, 1 onsdag, 1 torsdag, 1 fredag, 1 lørdag og 1 søndag på henholdsvis tællestrækningerne, Hyllie-Københavns Lufthavn og Københavns Lufthavn-København H. For tog, som tillyses som følge af særkøreplaner, nødkøreplaner og lignende, bortfalder minimumskravet. Tilsvarende bortfalder minimumskravet, såfremt tog delaflyses på en tællestrækning.

Eventuelle manglende tællinger estimeres af DSB.

Data leveres som csv-filer til en FTP-server. Følgende data skal inkluderes i filerne i separate kolonner:

- **TOGNR;** *Ikke det tekniske men det kunderelevant tognummer*
- **DATO;** *Dato*
- **KILDE;** *Skal altid indeholde værdien "KIT"*
- **PASSAGERER;** *Antallet af kunder i toget i det givne tællesnit*
- **FOERSTESTATION\_FORK;** *Skal indeholde forkortelsen for den første station i det tælleafsnit, som toget har passeret og som tællingen af antal kunder gælder for. Der skal tælles i følgende tællesnit i begge retninger: Ørestad (ØRE)-København H (KH) samt Københavns Lufthavn (CPH)-Hyllie (HIE)*
- **SIDSTESTATION\_FORK;** *Skal indeholde forkortelsen for den sidste station i det tælleafsnit, som toget har passeret og som tællingen af antal kunder gælder for. Der skal tælles i følgende tællesnit i begge retninger: Ørestad (ØRE)-København H (KH) samt Københavns Lufthavn (CPH)-Hyllie (HIE)*

## 2.2. Deadline

Skånetrafiken leverer senest 2. hverdag i hver måned data for foregående måned.

## 3. Briktællinger

Til formålet at etablere et rejsemønster udføres to årlige briktællinger (forår og efterår). DSB planlægger i samarbejde med Skånetrafiken tællingernes afholdelse.

DSB anvender ekstern leverandør til gennemførelse af tællingen, og til dette skal tællepersonalet have tilladelse til at tælle i toget. DSB og Skånetrafiken sikrer gyldig rejsehjemmel til tællepersonalet. Eksempel ses nedenfor. Skånetrafiken sikrer at personalet er informeret herom.



Til Togpersonalet

### **Tilladelse til gennemførelse af Briktællingen på Kyst- og Kastrupbanen i 2022**

DSB tæller sine passagerer på en række afgang på følgende dage:

- 03.05.2022
- 04.05.2022
- 05.05.2022
- 08.05.2022
- 17.05.2022
- 18.05.2022
- 19.05.2022
- 22.05.2022

Dette arbejde udføres vha. tællepersonale fra COWI. Tællepersonalet vil bære synligt identifikationsmærke i form af et navneskilt med påskriften "Analyseassistent". Tællepersonalet skal desuden være i besiddelse af gyldig rejsehjemmel.

#### **Formålet med undersøgelsen er:**

1. At kunne opgøre antallet af rejser på Kyst- og Kastrupbanen og Øresundsrejser.
2. At kunne opgøre hvor stor en andel Kyst- og Kastrupbanen skal modtage af de samlede billetindtægter, som de internt rejsende har lagt hos trafik-selskaberne i Hovedstadsområdet.

#### **Undersøgelsen bliver gennemført på følgende strækninger (begge retninger):**

Helsingør (HG) - København H (KH)  
København H (KH) - København Lufthavn (CPH)  
Københavns Lufthavn (CPH) - Malmø C (M)

Med venlig hilsen

Casper Lundbak  
Dataanalytiker

### **DSB Økonomi**

Koncern & Projekter,  
Passagerdata & Indtægter

27. april 2022

DSB  
Telegade 2  
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

Direkte +45 24 68 36 13  
calu@dsb.dk  
www.dsb.dk

DSB afholder omkostningen til Briktællingen bestilt ved ekstern leverandør jf. DSB's trafikkontrakt.

Skånetrafiken skal til formålet levere oprangeringsplaner til DSB.

### **3.1. Format og indhold**

Skånetrafiken skal til formålet levere oprangeringsplaner til DSB.

DSB's eksterne leverandør for tælleopgaven anvender oprangeringsplanen til at planlægge den mest optimale bemandingsplan til opgaven.



Oprangeringsplanen leveres som csv-fil til en FTP-server. Følgende data skal inkluderes i filen i separate kolonner:

- **Tognr;** *Det kunderelevante tognummer, ikke det tekniske.*
- **Dagkode;** *Dato for den givne togafgang.*
- **Afg Stn;** *Forkortelse af afgangsstationen for det givne tog på det givne tidspunkt.*
- **Afg Tid;** *Afgangstidspunktet for det givne tog fra den givne station.*
- **Ank Stn;** *Forkortelse af ankomststationen for det givne tog på det givne tidspunkt.*
- **Ank Tid;** *Ankomsttidspunktet for det givne tog fra den givne station.*
- **Enhed1;** *Litranummer for enhed 1 på det givne tog fra den givne station på det givne tidspunkt.*
- **Enhed2;** *Litranummer for enhed 2 på det givne tog fra den givne station på det givne tidspunkt.*
- **Enhed3;** *Litranummer for enhed 3 på det givne tog fra den givne station på det givne tidspunkt.*
- **Antal døre Enhed1;** *Antal yderdøre pr. side i den angivne enhed 1 litra.*
- **Antal døre Enhed2;** *Antal yderdøre pr. side i den angivne enhed 2 litra.*
- **Antal døre Enhed3;** *Antal yderdøre pr. side i den angivne enhed 3 litra.*
- **Antal døre total;** *Total antal yderdøre pr. side for enhed 1, 2 og 3 tilsammen*

### 3.2. Deadline

Aktuelle deadlines for opgaven aftales mellem DSB og Skånetrafiken, men det forudsættes at Skånetrafiken afsætter relevante ressourcer til opgaven, således tællingen kan gennemføres i foråret og efteråret.

## 4. Kontroltællinger

Skånetrafikens passagertællinger skal kontroltælles af uvildig part i henhold til gældende aftaler mellem parterne i Hovedstadens Indtægtsdeling. Kontroltællingerne foregår løbende hen over året.

DSB anvender ekstern leverandør til gennemførelse af tællingen, og til dette skal tællepersonalet have tilladelse til at tælle i toget. DSB og Skånetrafiken sikrer gyldig rejsehjemmel til tællepersonalet. Eksempel ses nedenfor. Skånetrafiken sikrer at personalet er informeret herom.



Til Togpersonalet

### **Tilladelse til gennemførelse af Kontroltælling på Kyst- og Kastrupbanen 2022**

DSB tæller sine passagerer på en række afgang på udvalgte hverdage, lørdage og søndage i perioden **23/4-22/5 2022** vha. tællepersonale fra COWI A/S.

Tællepersonalet vil bære synligt identifikationsmærke i form af et navneskilt med påskriften "Analyseassistent". Tællepersonalet skal desuden være i besiddelse af gyldig rejsehjemmel.

*Analyseassistenterne er blevet instrueret i **ikke** at rette henvendelse til togpersonalet forud for tællingen, idet der er meget kort tid til at gennemføre tællingen mellem to stationer, hvorfor der ikke er tid til at finde og præsentere sig for togpersonalet, hvis tællingen også skal kunne gennemføres.*

#### **Formålet med undersøgelsen er:**

1. At kunne opgøre antallet af rejser på Kyst- og Kastrupbanen internt i Hovedstadsområdet.
2. At kunne opgøre hvor stor en andel Kyst- og Kastrupbanen skal modtage af de samlede billetindtægter, som de internt rejsende har lagt hos trafikskaberne i Hovedstadsområdet.

#### **Undersøgelsen bliver gennemført på følgende strækninger (begge retninger):**

Helsingør (HG) - København H (KH)  
København H (KH) - København Lufthavn (CPH)

Med venlig hilsen

Casper Lundbak  
Dataanalytiker

### **DSB Økonomi**

Koncern & Projekter,  
Passagerdata & Indtægter

4. april 2022

DSB  
Telegade 2  
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

Direkte +45 24 68 36 13  
calu@dsb.dk  
www.dsb.dk

DSB afholder omkostningen til kontroltællingen bestilt ved ekstern leverandør jf. DSB's trafikkontrakt.

#### **4.1. Deadline**

Eventuelle deadlines for opgaven aftales mellem DSB og Skånetrafikken, men det forudsættes at Skånetrafikken afsætter relevante ressourcer til opgaven, således tællingen kan gennemføres løbende under året.