



Transportministeriet

# Tillægskontrakt 44

Model for potentiel øget kontraktbetaling i  
2022 som følge af COVID-19

# Indhold

1.	Kontraktgrundlag .....	4
1.1	Tillægskontraktens status i forhold til Kontrakten.....	4
2.	Baggrund.....	4
3.	Ændring af Kontraktens bestemmelser .....	5
3.1	Tilføjelse af nyt pkt. 8.1.6.....	5
3.2	Tilføjelse af nyt pkt. 8.5.2.....	6
4.	Forbehold for bevilling .....	6
5.	Tid .....	6
5.1	Ikrafttræden .....	6
5.2	Ophør.....	6
6.	Øvrige vilkår.....	6
7.	Underskrifter .....	7

# Tillægskontrakt 444

mellem

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
CVR/SE: 43 26 57 17  
(herefter: "Transportministeriet")

og

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

(samlet benævnt "Parterne")

om

model for potentiel øget kontraktbetaling i 2022 som følge af COVID-19

(herefter: "Tillægskontrakt 44")

# 1. Kontraktgrundlag

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

## 1.1 Tillægskontraktens status i forhold til Kontrakten

Nærværende tillægskontrakt er indgået i overensstemmelse med Kontraktens pkt. 10.15 om ændringer af Kontrakten og benævnes i det følgende "Tillægskontrakt 44". Kontraktens vilkår er således fortsat gældende i det omfang, der ikke udtrykkeligt er anført andet i denne tillægskontrakt.

# 2. Baggrund

Kontrakten er en nettokontrakt, hvorved passagerindtægterne tilfalder DSB. Da passagerindtægterne ikke er tilstrækkelige til at dække DSB's omkostninger, suppleres disse af kontraktbetaling fra Transportministeriet (jf. Kontraktens pkt. 8 med efterfølgende ændringer). Kontraktbetalingen er derved baseret på forudsætninger for antallet af passagerer og de forpligtelser, som DSB har påtaget sig med Kontrakten. I 2020 og 2021 har DSB oplevet ekstraordinært store fald i antallet af passagerer, og deraf kraftigt reducerede passagerindtægter som følge af COVID-19 og de af myndighederne udmeldte restriktioner og anbefalinger med henblik på at begrænse spredningen af COVID-19.

DSB har på den baggrund anmodet om en midlertidig justering i 2022 af kontraktbetalingens størrelse med henvisning til, at restriktioner og anbefalinger i forbindelse med COVID-19 må forventes fortsat at påvirke passagerindtægterne i væsentligt omfang i hvert fald i en del af 2022.

Transportministeriet er enig med DSB i, at forudsætningerne for størrelsen af kontraktbetalingen er ændret væsentligt som følge af COVID-19-udbruddet, og at dette formentligt også vil være tilfældet i hvert fald i en del af 2022. Transportministeriet har også noteret sig, at COVID-19-udbruddet og de deraf følgende restriktioner og anbefalinger fra myndighederne angår forhold, der ligger uden for DSB's kontrol, og som DSB ikke ved Kontraktens underskrift burde have taget i betragtning eller burde have undgået eller overvundet. Der er således tale om en situation, der på visse punkter har force majeure-lignende karakter, således som dette forhold forstås i Kontraktens pkt. 10.3.

Transportministeriet noterer sig også, at DSB er forpligtet over for Transportministeriet til at foretage meget store investeringer i de kommende år i form af indkøb af bæredygtigt el-drevet togmateriel til udskiftning af den aldrende, dieseldrevne flåde. Det er en gennemgri-

bende fornyelse af togflåden, som er nødvendig for at realisere de samfundsmæssige, driftsmæssige og miljømæssige gevinster af elektrificeringen af jernbanen frem mod 2030. Den stigende gæld kombineret med lavere passagerindtægter end forudsat vil medføre lavere soliditet og stigende gearing. Dette kan medføre, at DSB kan have større vanskeligheder med at overholde alle forudsætninger og forpligtelser i Kontrakten, herunder at der kan opstå en situation, hvor DSB ikke har et passende kapitalgrundlag (egenkapital) til at gennemføre de nødvendige strategiske beslutninger, eller at gennemførelsen af disse beslutninger bliver væsentligt dyrere end forudsat.

Transportministeriet er på den baggrund enig med DSB i, at der er grundlag for at ændre Kontrakten, så den indeholder en mulighed for justering af kontraktbetalingen i 2022 afhængigt af COVID-19-krisens udvikling.

## 3. Ændring af Kontraktens bestemmelser

### 3.1 Tilføjelse af nyt pkt. 8.1.6

Der indsættes et nyt pkt. 8.1.6 i Kontrakten med følgende ordlyd:

"Så længe der er restriktioner eller anbefalinger fra myndighedernes side relateret til COVID-19-udbruddet, og disse påvirker befolkningens rejsevaner, vil kontraktbetalingen kunne blive opjusteret efter følgende model, dog maksimalt indtil udgangen af 2022:

Såfremt DSB's samlede passagerantal (S-tog og fjern- og regionaltog samlet set) falder til mindre end indeks 85 i en periode på mindst én kalendermåned (tabsperioden) sammenlignet med passagerantallet i den tilsvarende periode i 2019, opjusteres kontraktbetalingen med en ekstra kontraktbetaling svarende til differencen mellem billetindtægterne i tabsperioden og den tilsvarende periode i 2019 med fradrag af tabsbegrænsende tiltag, i form af netto-omkostningsreduktioner, der følger af COVID-19 (mindreomkostninger dvs. reducerede omkostninger (fx i medfør af gennemførte besparelser) fratrukket meromkostninger ved (fx særlige tiltag til tryk i toget)). Tabsbegrænsende tiltag skal ske inden for rammen af de trafikale forpligtelser i kontrakten.

Eksempel: Hvis DSB's samlede passagerantal i januar 2022 er faldet til indeks 75 sammenlignet med passagerantallet i januar 2019, opjusteres kontraktbetalingen med en ekstra kontraktbetaling svarende til differencen mellem billetindtægterne i januar 2022 og billetindtægterne i januar 2019 med fradrag af de tabsbegrænsende tiltag, som DSB har foretaget i relation til driften i januar 2022.

Den ekstra kontraktbetaling er betinget af, at DSB har iværksat tabsbegrænsende tiltag, der så vidt muligt minimerer tabet.

Den ekstra kontraktbetaling opgøres og udbetales adskilt fra den sædvanlige kontraktbetaling, når Transportministeriet anser kravet for tilstrækkeligt dokumenteret (og forbeholdet i pkt. 4 i øvrigt er opfyldt). Den ekstra kontraktbetaling følger således ikke betalingsbetingelserne i Kontraktens pkt. 8.6.”

### 3.2 Tilføjelse af nyt pkt. 8.5.2

Der indsættes et nyt pkt. 8.5.2 i Kontrakten med følgende ordlyd:

”Uanset pkt. 8.5.1 fastsættes overgrænsen for rimelig fortjeneste i 2022 til en egenkapitalforrentning på 6 pct.

Ved beregning af overgrænsen for en rimelig fortjeneste over en treårs periode, som normalt er 10 pct., jf. pkt. 8.5.1, fastsættes overgrænsen for en treårs periode, som omfatter 2022, til 8 pct.”

## 4. Forbehold for bevilling

Parterne er enige om, at Tillægsaftalen er med forbehold for Finansministeriets bevillingsmæssige godkendelse, og at der opnås bevilling hertil ved Finansudvalgets samtykke.

## 5. Tid

### 5.1 Ikrafttræden

Tillægskontrakt 44 har virkning fra 1. januar 2022.

### 5.2 Ophør

Tillægskontrakt 44 ophører 31. december 2022.

## 6. Øvrige vilkår

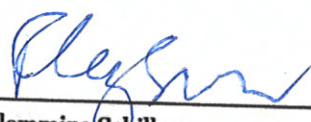
Kontrakten gælder på i øvrigt uændrede vilkår.

Tillægskontrakt 44 oprettes i to eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis DSB og Transportministeriet.

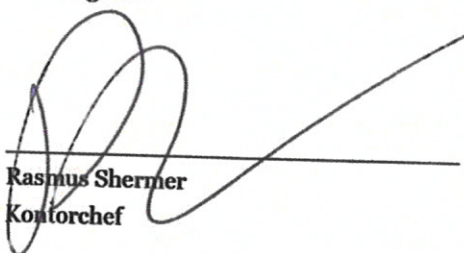
## 7. Underskrifter

København, den 31/12 2021

For Transportministeriet:



Flemming Schiller  
Afdelingschef



Rasmus Smermer  
Kontorchef

København, den 2021

For DSB:



Flemming Jensen  
Adm. direktør



Thomas Thellersen Børner  
Økonomidirektør

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)