

Arriva Tog A/S' tilslutning til Rejse- kortet

Tillægskontrakt 5

Indhold

1.	Kontraktgrundlaget	5
1.1.	Tillægskontraktens status i forhold til Kontrakten.....	5
1.2.	Tilslutningsaftale mv.	5
2.	Baggrund	6
3.	Forholdet til tredjepart	6
4.	Refusion til Arriva.....	6
4.1.	Tilslutningsafgift.....	8
4.2.	Initial driftsafgift.....	8
4.3.	Systemtilslutningsafgift	8
4.4.	Transaktionsafgift.....	8
4.5.	Nettoudgift til salg af rejsekort	9
4.6.	Leje af rejsekortudstyr på perroner	9
4.7.	Køb af salgsudstyr til betjente salgssteder	10
4.8.	Håndholdt udstyr.....	10
4.9.	Testplatform	11
4.10.	Reparation af rejsekortudstyr	11
4.11.	Bus & Tog Rejsedata	11
4.12.	Rejsekort kundecenter	11
4.13.	Nedbrud af rejsekortudstyr.....	12
4.14.	Personale.....	13
4.15.	Arbejdspladser til personale	13
5.	Vilkår for regulering	14
5.1.	Dokumentationskrav	14
5.2.	Økonomi	14
5.2.1.	Udbetaling af refusioner	14
5.2.2.	Bortfaldne omkostninger	15
5.2.3.	Moms	15
5.3.	Overdragelse af udstyr	16
6.	Reduktion i behov for betjente salgssteder.....	17
6.1.	Reduktion af åbningstider samt lukning af salgssteder.....	17
6.1.1.	Regulering af refusion ved ændringer i åbningstider og/eller lukning af salgssteder	19
6.2.	Ændringer i Kontraktens bestemmelser.....	19
7.	Tid.....	20
7.1.	Ikrafttræden.....	20
7.2.	Ophør	20
8.	Øvrige vilkår	20
9.	Bilag.....	21

10. Underskrifter22

Tillægskontrakt 5

mellem

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København

CVR/SE: 43 26 57 17

(i det følgende benævnt Transportministeriet)

og

Arriva Tog A/S

Skøjtevej 26

2770 Kastrup

CVR.nr.: 12245904

(i det følgende benævnt Arriva)

om

Arriva Tog A/S' tilslutning til Rejsekortet

1. Kontraktgrundlaget

Kontraktgrundlaget er Kontrakt af 25. marts 2009 om offentlig servicetrafik i Midt- og Vestjylland indgået mellem Trafikstyrelsen og Arriva, og som jf. brev fra Trafikstyrelsen til Arriva af 24. august 2012 er overdraget til Transportministeriet pr. 1. september 2012. Hovedkontrakten med bilag og appendiks og senere indgåede tillægsaftaler benævnes i det følgende "Kontrakten".

1.1. Tillægskontraktens status i forhold til Kontrakten

Denne Tillægskontrakt er tillæg nr. 5 til Kontrakten og benævnes i det følgende "Tillægskontrakt 5".

Nærværende Tillægskontrakt 5 er indgået i overensstemmelse med Kontraktens pkt. 1.4.

Nærværende Tillægskontrakt 5 indgås med henvisning til bilag 7, pkt. 2.8 i Kontrakten og det dertil tilhørende appendiks 7.3, der indeholder en række bestemmelser vedrørende indførelse af Rejsekortet og Arrivas tilslutning til dette. Herudover har Trafikstyrelsen redegjort nærmere for Arrivas anskaffelse af yderligere udstyr til rejsekortsystemet efter rejsekortets indførelse i Kontraktens bilag 16, Spørgsmål – svar nr. 59.

Nogle få af Kontraktens bestemmelser er ændret ved udtrykkelig angivelse nedenfor i pkt. 6.2. Derudover gælder Kontraktens bestemmelser uændret.

1.2. Tilslutningsaftale mv.

Arriva indgår en aftale med Rejsekort A/S om Arrivas tilslutning til Rejsekortet (herefter: "Tilslutningsaftalen"). Tilslutningsaftalen regulerer forholdet mellem Rejsekortet A/S, som hovedsagelig skal etablere, drive, vedligeholde og udvikle det landsdækkende rejsekort-system, og Arriva som hovedsagelig skal forestå alt salg og kundeadministration. Bilag 9.3, Back-to-back Aftalen, til Tilslutningsaftalen fastlægger de nærmere betingelser for Arrivas erhvervelse af den del af det decentrale udstyr, som Rejsekortet A/S har erhvervet med henblik på videre salg inkl. installation, drift og vedligeholdelse.

Nærværende Tillægskontrakt 5 henviser til Tilslutningsaftalen, version 6.0, som forventes indgået i januar 2015.

Arriva har derudover i forbindelse med Kontraktens indgåelse indgået Aftale om leje af stationer dateret 17. juli 2009 med DSB. For Arrivas leje af Rejsekortudstyr indgår Arriva og DSB "Tillæg til "Aftale om Leje af stationer" af 17. juli 2009". Disse aftaler regulerer forhold omkring opsigelse af lokaler på stationerne som følge af nærværende Tillægskontrakt 5.

Arriva har endvidere indgået Bus & Tog Samarbejdsaftalen. Bus & Tog samarbejdet er et samarbejde mellem togoperatører og de regionale trafikselskaber og omfatter bl.a. et takstsamarbejde. Dele af arbejdet omkring Rejsekortet varetages i regi af Bus & Tog.

Parterne kan på skriftlig anmodning genoptage forhandling af Tillægskontrakt 5, såfremt der indtræffer væsentlige forhold eller hændelser, der ligger uden for de på tidspunktet for indgåelse af Tillægskontrakt 5 kendte forudsætninger. Dette skal ske i henhold til Kontraktens pkt. 1.4.

2. Baggrund

Arriva er, jf. Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.84, forpligtet til at indgå aftale om tilslutning til det landsdækkende rejsekort-system, som de øvrige operatører har valgt. Dette system er Rejsekortet.

Rejsekort A/S har d. 23. maj 2005 indgået en kontrakt med leverandøren af rejsekort systemet: East-West Danmark ApS.

Med brev til Arriva fra Trafikstyrelsen af 6. januar 2010 er Arriva i overensstemmelse med Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.86 på behørig vis blevet varslet mindst seks måneder, før Arriva skal tilslutte sig Rejsekortet.

Rejsekortet og det eksisterende takst- og billetsystem vil eksistere parallelt i en indfasningsperiode.

3. Forholdet til tredjepart

Arriva har gennemgået indholdet i de aftaler, Arriva indgår med Rejsekort A/S, Bus & Tog Samarbejdet, DSB og eventuelle andre parter i forbindelse med indførelse, drift og vedligeholdelse af Arrivas del af Rejsekortet. Arriva vurderer på denne baggrund, at aftalerne ikke er en hindring for Arrivas overholdelse af Kontrakten. Arriva vil ligeledes sikre, at indholdet i fremtidige aftaler ikke er en hindring for Arrivas overholdelse af Kontrakten.

Arriva fremsender sådanne fremtidige aftaler til Transportministeriet, Lov- og Kontraktkontoret, til orientering.

4. Refusion til Arriva

Af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.92 fremgår følgende: "Ved indførelse af Rejsekortet eller et eventuelt andet landsdækkende billetsalgssystem (jf. Kontraktens afsnit 7.72) refunderes, efter nærmere aftale med Trafikstyrelsen, dokumenterede omkostninger ved tilslutning til Rejsekortet, som indgår i den tilslutningsaftale Operatøren skal indgå med Rejsekort A/S eller anden tilsvarende part. De i afsnit 7.93 nævnte omkostninger refunderes dog ikke. Operatørens eventuelle omkostninger, som ophører ved udfasning af eksisterende takstsystemer, modregnes denne betaling. For økonomiske

konsekvenser i øvrigt af indførelsen af Rejsekortet henvises til pkt. 7.5. Omkostninger til rejsekortudstyr refunderes jf. pkt. 2.8.2."

Af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.2, afsnit 7.95 fremgår følgende: "Ved indførelse af Rejsekortet, eller et eventuelt andet landsdækkende billetsalgssystem (jf. afsnit 7.72), refunderes efter nærmere aftale med Trafikstyrelsen Operatørens dokumenterede omkostninger til anskaffelse af udstyr og aftaler med Rejsekort A/S eller anden tilsvarende part om vedligeholdelse af Rejsekortudstyr med undtagelse af udstyr nævnt under afsnit 7.96".

De nedenfor i pkt. 4.1 – 4.15 nævnte forhold er omfattet af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.92 og bilag 7, pkt. 2.8.2, afsnit 7.95, og Transportministeriet refunderer derfor Arrivas dokumenterede omkostninger til de i afsnit 4.1 – 4.15 nævnte forhold efter de i nærværende Tillægskontrakt 5 angivne vilkår.

I forbindelse med opgørelse af Arrivas dokumenterede omkostninger skal Arriva fratække de besparelser, der opnås som følge af indførelsen af Rejsekortet, uanset størrelsen af besparelsen og uanset på hvilket område en besparelse opstår, jf. også princippet i Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.92, 3. punktum, og bilag 7, pkt. 2.8.2, afsnit 7.99. Derudover gælder det almindelige princip om tabsbegrænsningspligt, der indebærer, at Arriva inden for rimelighedens grænser har pligt til at begrænse sine udgifter. Arriva og Transportministeriet skal til enhver tid have fokus på at identificere områder, hvor driftsmæssige besparelser for Arriva som følge af indførelsen af Rejsekortet kan opnås. Arriva skal på forlangende opgøre størrelsen af en driftsmæssig besparelse på et givent område. Transportministeriet har ret til at kontrollere rigtigheden af Arrivas opgørelse opnået som følge af indførelsen af Rejsekortet.

I de følgende pkt. 4.1 – 4.15 gennemgås de dokumenterede omkostninger som Arriva har i forbindelse med indførelsen af Rejsekortet. Arriva og Transportministeriet er enige om, at Transportministeriets refusion til Arriva for Arrivas omkostninger ved indførelsen af Rejsekortet alene omfatter de i pkt. 4.1 – 4.15 anførte dokumenterede omkostninger. Såfremt Arriva i medfør af Tilslutningssaftalen forpligtes til at afholde yderligere omkostninger end specificeret i Tillægskontrakt 5, og som er omfattet af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.92 og bilag 7, pkt. 2.8.2, afsnit 7.95, refunderes disse efter nærmere aftale med Transportministeriet.

Efter parternes bedste overbevisning svarer de i pkt. 4 oplyste omkostninger til de omkostninger, som Arriva på tidspunktet for indgåelse af Tillægskontrakt 5 er berettiget til at få refunderet i medfør af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.

Såfremt Arriva selv finder behov for at afholde yderligere omkostninger, direkte eller indirekte foranlediget af indførelsen af Rejsekortet, er sådanne omkostninger Transportministeriet uvedkommende og refunderes ikke.

Arriva og Transportministeriet er enige om, at nærværende Tillægskontrakt 5 evalueres en gang årligt for så vidt angår pkt. 4.14 og pkt. 6, første gang primo 2015. Arriva fremsender et oplæg til Transportministeriet før evalueringsmødet.

Pkt. 5 indeholder bestemmelser om vilkår for refusion. Pkt.6 indeholder bestemmelser omkring omkostninger, som falder bort for Arriva som følge af reducerede åbningstider samt lukning af salgssteder, og som fratrækkes i Arrivas refusion.

4.1. Tilslutningsafgift

Arriva skal i forbindelse med tilslutning til Rejsekortet betale en tilslutningsafgift til Rejsekort A/S. Tilslutningsafgiften er omfattet af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.92, idet Arrivas forpligtelse til at erlægge denne afgift fremgår af Tilslutningsaftalens § 2.3.

I overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 5, refunderer Transportministeriet Arrivas dokumenterede omkostning til tilslutningsafgift.

4.2. Initial driftsafgift

Arriva skal i forbindelse med tilslutning til Rejsekortet betale en initial driftsafgift til Rejsekort A/S. Den initiale driftsafgift udspringer af Change Request: Step 9 Arriva Tog (CR92) mellem Rejsekort A/S og East-West. Arrivas forpligtelse til at betale denne afgift følger af Tilslutningsaftalens § 2 og er dermed omfattet af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.92.

I overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 5, refunderer Transportministeriet Arrivas dokumenterede omkostning til initial driftsafgift.

4.3. Systemtilslutningsafgift

Arriva skal i forbindelse med tilslutning til Rejsekortet betale en systemtilslutningsafgift til Rejsekort A/S. Systemtilslutningsafgiften udspringer af CR92 mellem Rejsekort A/S og East-West. Arrivas forpligtelse til at betale denne afgift følger af Tilslutningsaftalens § 2 og er dermed omfattet af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.92.

I overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 5, refunderer Transportministeriet Arrivas dokumenterede omkostning til systemtilslutningsafgift.

4.4. Transaktionsafgift

Arriva skal i forlængelse af tilslutning til Rejsekortet betale en transaktionsafgift til Rejsekort A/S. Transaktionsafgiften er omfattet af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.92, idet Arrivas forpligtelse til at erlægge denne afgift fremgår af Tilslutningsaftalens § 7 og dennes bilag 7.1.

Til opgørelse af Arrivas rejsekortomsætning såvel som til opgørelse af antallet af Arrivas rejsekortrejser benyttes data fra Bus & Tog Rejsedata.

Størrelsen af Arrivas omkostninger til erlæggelse af transaktionsafgifter er variabel.

Af kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.92, 3. punktum, fremgår det, at: "Operatørens eventuelle omkostninger, som ophører ved udfasning af eksisterende takstsystemer, modregnes denne betaling." Med "denne betaling" henvises til de omkostninger, som Transportministeriet refunderer jf. afsnit 7.92, 1. punktum.

I overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 5, refunderer Transportministeriet Arrivas dokumenterede omkostninger til transaktionsafgifter.

4.5. Nettoudgift til salg af rejsekort

Arriva skal over for Rejsekort A/S afholde udgifterne til erhvervelse af Rejsekort. Denne udgift er variabel og er omfattet af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.92, idet Arrivas forpligtelse til at afholde denne udgift fremgår af Tilslutningsaftalens § 4. Arriva modtager tilsvarende betaling fra passagererne for nyudstedte kort.

I tilfælde af at der er en negativ difference mellem indkøbsprisen og salgsprisen, vil denne difference blive refunderet af Transportministeriet efter bestemmelserne i nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 5. I tilfælde af at der er en positiv difference imellem indkøbsprisen og salgsprisen, vil denne tilfalde Transportministeriet.

Arriva skal bidrage økonomisk til produktionen af de rejsekort, som bestilles via web-bestillingsformular. Arriva forpligtes hertil ved aftalegrundlag i Bus & Tog regi. Transportministeriet refunderer Arrivas dokumenterede omkostninger til kortproduktionen efter bestemmelserne i nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 5.

Den i Tilslutningsaftalens bilag 9.3 (Back-to-back aftalen), pkt. 5.3, nævnte forpligtelse for Arriva til kvartalsvist overfor Rejsekort A/S at oplyse det forventede indkøb af rejsekort hos Rejsekort A/S for de kommende 12 måneder, skal også oplyses til Transportministeriet. Dette skal ske første gang ved førstkomende kvartal efter underskrivelse af nærværende Tillægskontrakt 5.

4.6. Leje af rejsekortudstyr på perroner

Arriva skal indgå aftale med DSB om leje af rejsekortudstyr på perroner på de i Kontraktens Bilag 5, pkt. 4.1, Tabel 1, nævnte stationer. Lejeaftalen er omfattet af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.2, afsnit 7.95, idet Arrivas forpligtelse til at indgå denne lejeaftale fremgår af Tilslutningsaftalens § 2.5 og dennes bilag 2.5.

Udover de i pkt. 5.1 nævnte dokumentationskrav, skal Arriva hvert år dokumentere størrelsen af Arrivas årlige omkostninger i det forgangne år til leje af rejsekortudstyr på perroner på hver enkelt station såvel som totalt for alle stationer.

Størrelsen af Arrivas omkostninger til leje af rejsekortudstyr på perroner er variabel, og Transportministeriet refunderer Arrivas dokumenterede omkostninger til dette efter bestemmelserne i nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 5.

Af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.2, afsnit 7.97 fremgår det, at "*Operatøren har ansvaret og bærer omkostningerne til rengøring, påfyldning af papir, el-forbrug m.m. for rejsekortudstyret*". Arriva modtager således ikke refusion herfor.

Det fremgår af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.2, afsnit 7.99, at: "*Operatørens tilskud vil, som følge af rejsekortsystemets indførelse, blive reduceret med et beløb svarende til alle omkostninger til leje af det billetsalgsudstyr, som ikke længere skal lejes af DSB, jf. Aftale om leje af stationer, jf. Bilag 5, app. 5.1.*".

I forbindelse med opgørelse af Transportministeriets refusion af Arrivas omkostninger til leje af rejsekortudstyr på perroner fratrækkes Arrivas bortfaldne omkostninger til drift og vedligeholdelse af det eksisterende udstyr på perroner, der findes forud for indførelsen af Rejsekortet med de aftalte beløb, der er anført i afsnittet nedenfor.

Arrivas transaktionsomkostninger ved salg af billetter og kort samt omkostninger til drift og vedligeholdelse af salgsudstyr i det eksisterende system vil falde i takt med, at de rejsende anvender Rejsekortet. De eksisterende salgssystemer vil være i drift parallelt med Rejsekortet. De årlige omkostninger til papir, kort, drift af salgssystemer mv. er skønnet til i alt [redacted]. Det er således aftalt, at ved opgørelse af Arrivas refusion fratrækkes: [redacted] i 2012, [redacted] kr. i 2013, [redacted] kr. i 2014, [redacted] kr. i 2015, [redacted] kr. i 2016, [redacted] kr. i 2017 og [redacted] kr. i 2018. Ved kald af option på forlængelse af Kontrakten, jf. Hovedkontraktens pkt. 3.3, fratrækkes i refusionen [redacted] i 2019 og [redacted] kr. i 2020. De nævnte beløb er opgjort i 2012 priser ekskl. moms og reguleres jfr. Hovedkontraktens pkt. 4.4.3.

4.7. Køb af salgsudstyr til betjente salgssteder

Arriva køber salgsudstyr til følgende betjente salgssteder: Ribe, Ringkøbing, Silkeborg, Skive, Skjern, Thisted, Tønder, Varde og Viborg. Arrivas køb og drift af udstyret er omfattet af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.2, afsnit 7.95, idet Arrivas forpligtelse til at købe dette udstyr fremgår af Tilslutningsaftalens § 9.

Arriva skal dokumentere størrelsen af omkostningerne til indkøb og drift af udstyr på hvert af de betjente salgssteder jf. pkt. 5.1, og Transportministeriet refunderer Arrivas dokumenterede omkostninger efter bestemmelserne i nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 5.

4.8. Håndholdt udstyr

Arriva er, jf. Tilslutningsaftalens § 9, forpligtet til at anskaffe og drifte decentralt udstyr, herunder bl.a. håndholdt udstyr (PDA'er) til brug for validering af passagerernes Rejsekort i toget.

Omkostninger til dette udstyr er Arriva, jf. Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.2, afsnit 7.96, forpligtet til selv at afholde, og Arriva modtager således ikke refusion herfor.

Eftersom der som følge af et af Rejsekort A/S besluttet teknologiskift på sigt har vist sig et uventet og upåregneligt behov for udskiftning af samtlige det af Arriva ved indgåelse af nærværende Tillægskontrakt 5 anskaffede håndholdte udstyr, refunderer Transportministeriet det nye håndholdte udstyr, som Arriva af nævnte årsag er nødt til at anskaffe med i alt 37 stk. PDA og 37 stk. kortlæser (BTR) inkl. integration EPID og MPS. Udstyr herudover betales af Arriva uden refusion.

Refusionen sker efter bestemmelserne i nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 5.

4.9. Testplatform

Arriva er jf. Tilslutningsaftalens Bilag 9.3 (Back-to-back aftalen), pkt. 8.1 bl.a. forpligtet til at gennemføre forskellige tests. Til brug for gennemførelse af disse test har Arriva udgifter til etablering af testplatform samt driftsudgifter til samme (omkostninger til vedligeholdelse af udstyr og software til Rejsekort A/S).

Arrivas omkostninger til etablering og drift af testplatform refunderes af Transportministeriet efter bestemmelserne i nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 5.

4.10. Reparation af rejsekortudstyr

Arriva bærer i forhold til Rejsekort A/S risikoen for, og dermed omkostningerne ved, rejsekortudstyrets: " [...] hændelige undergang, herunder brand, tyveri samt vandalisme [...]", jf. Tilslutningsaftalens Bilag 9.3 (Back-to-back aftalen), pkt. 12.1. Disse omkostninger er omfattet af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.2, afsnit 7.95. Udover de i pkt. 5.1 nævnte dokumentationskrav skal Arriva hvert år den 1. december præsentere Transportministeriet for et estimat på de forventede omkostninger til reparation af rejsekortudstyr i det kommende år.

Størrelsen af Arrivas omkostninger til reparation af rejsekortudstyr er variabel, og Transportministeriet refunderer Arrivas dokumenterede omkostninger til reparationer af udstyret, der kan henføres til rejsekortudstyrets hændelige undergang, herunder brand, tyveri samt vandalisme jf. Tilslutningsaftalens bilag 9.3 (Back-to-back aftalen) pkt. 12.1, efter bestemmelserne i nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 5.

4.11. Bus & Tog Rejsedata

Arriva skal bidrage økonomisk til Bus & Tog Rejsedata. Disse omkostninger er omfattet af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.92, idet Arrivas forpligtelse til at afholde disse omkostning fremgår af Tilslutningsaftalens Bilag 5.1.

Arrivas omkostninger til deltagelse i Bus & Tog Rejsedata fastlægges i det årlige budget for Bus & Tog Rejsedata, og er således variabel.

Transportministeriet refunderer Arrivas dokumenterede omkostninger til deltagelse i Bus & Tog Rejsedata efter bestemmelserne i nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 5.

4.12. Rejsekort kundecenter mv.

Arriva skal bidrage økonomisk til driften af Rejsekort Kundecenter, Rejsekort Kundecentersekretariat og Rejsekortsekretariat. Disse omkostninger er omfattet af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.92, idet Arrivas forpligtelse til at afholde disse omkostning fremgår af Tilslutningsaftalens Bilag 9.3 (Back-to-back aftalen), pkt. 9.

Transportministeriet refunderer Arrivas omkostninger til deltagelse i Rejsekort kundecenter, Rejsekort Kundecentersekretariat og Rejsekortsekretariat.

4.13. Nedbrud af rejsekortudstyr

Arriva er forpligtet til at benytte det af Rejsekort A/S og DSB anviste rejsekortudstyr til salg af rejsekort. Dette medfører, at Arriva ikke kan undgå de eventuelle omkostninger (tab af billetindtægter), der måtte opstå som følge af nedbrud på dette rejsekortudstyr.

Transportministeriet kompenserer de eventuelle omkostninger (tabte billetindtægter), der måtte opstå som en direkte og umiddelbar følge af nedbrud på rejsekortudstyr og -system, som Arriva benytter, forudsat at følgende fire betingelser er opfyldt:

- a) Nedbruddet skyldes ikke Arrivas forhold.
- b) Der skal være tale om nedbrud af alt rejsekortudstyr på en eller flere stationer (dvs. hele den/de berørte stationen(er) skal være ramt af nedbrud).
- c) Det skal ikke have været muligt for passagerer at købe gyldig rejsehjemmel via et betjent salg eller det eksisterende billetsalgudstyr på perroner på den/de berørte station(er).
- d) Arrivas tab som følge af nedbrud skal overstige et fast beløb på [redacted] kr. ekskl. moms pr. hændelse, idet Transportministeriet i et sådan tilfælde alene kompenserer Arriva for tabet ud over de [redacted] kr.

Hvis det i Rejsekort-regi besluttes, at passagerer med Rejsekort ved et nedbrud ikke er forpligtet til at købe anden gyldig rejsehjemmel, kan der ses bort fra pkt. c ovenfor og dermed også fra pkt. e nedenfor. Beslutningen skal i så fald dokumenteres.

Såfremt Arriva som følge af nedbrud på rejsekortudstyr ser sig berettiget til kompensation for tabte billetindtægter, skal Arriva, ud over de i pkt. 5 nævnte dokumentationskrav, dokumentere følgende:

- a) Nedbruddets geografiske udbredelse (berørte stationer).
- b) Nedbruddets varighed.
- c) Årsag til nedbruddet.
- d) Ansvarlig for nedbruddet.
- e) At det ikke var muligt at købe gyldig rejsehjemmel via det eksisterende billetsalgudstyr.

Følgende beregningsmetode anvendes til at beregne Arrivas tab:

Der anvendes data fra indtægtsfordeling af de foretagne rejser ved Bus & Tog Rejsedata.

Arrivas tab beregnes som gennemsnittet af den realiserede indtægt fra "nedbrudsstationen eller -stationerne" på tilsvarende dag/dage – udregnet for 3 forudgående tilsvarende dage.

Ovenstående forudsætter, at Arrivas indtægt på nedbrudsdagen er kr. 0. Hvis der er en indtægt på nedbrudsdagen (f.eks. nedbrud i 4 timer) skal denne indtægt fratrækkes gennemsnitsberegningen.

Kompensationsanmodningen skal indeholde oplysninger om, hvilke dage der er taget udgangspunkt i.

4.14. Personale

Forud for tilslutning til Rejsekortet såvel som i driftsfasen er Arriva forpligtet til at varetage nye arbejdsopgaver i relation til First Level fejlfhjælpning, kunde-betjening, håndtering af bagvedliggende administrative funktioner, deltagelse i driftsforberedende møder, gennemførelse af systemtest, etablering af nye forretningssange mv. For at sikre en succesfuld implementering af Rejsekortet samt for at give øget vejledning til passagererne, vil der i den første del af driftsfasen være øget beredskab. I forbindelse med udviklingen af version 5.1 skal Arriva deltage i forskellige udviklingsspor og tests.

Disse forpligtelser kræver ansættelse af det i **Bilag 1, Tabel 1**, anførte antal årsværk.

Arrivas omkostninger til disse årsværk er omfattet af Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.1, afsnit 7.92 og bilag 7, pkt. 2.8.2, afsnit 7.95, idet Arrivas forpligtelse til at afholde disse omkostninger fremgår af Tilslutningsaftalens Bilag 9.3 (Back-to-Back aftalen), pkt. 5.6, 6.4, 6.7, 6.9, 7.2, 8.1, 8.4, 9.4, 9.6, 10.5.

Transportministeriet refunderer Arrivas omkostninger til de i **Bilag 1, Tabel 1**, anførte årsværk til de **Bilag 1, Tabel 2**, anførte omkostninger efter bestemmelserne i nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 5. Som det fremgår af **Bilag 1, Tabel 2** forventes der dog fra 2015 at være flere personaleomkostninger, der falder bort, end personaleomkostninger der refunderes. Den besparelse, som Arriva forventes at få i 2015-2018, vil i så fald blive fratrukket i den samlede refusion til Arriva. Såfremt Transportministeriet kalder optionen på forlængelse, jf. Kontraktens pkt. 3.3, føres antal og beløb i **Bilag 1, Tabel 1** og **Bilag 1, Tabel 2** anført under 2018 som udgangspunkt videre.

Transportministeriets refusion finder sted således, at de i pkt. 6 nævnte bortfaldne omkostninger, der følger af reduktioner af åbningstider på Arriva-betjente salgssteder samt lukning af Arriva-betjente såvel som agent-betjente salgssteder, fratrækkes i Transportministeriets refusion til Arriva.

Parterne er enige om at evaluere ressourceforbruget primo 2015, jf. pkt. 4.

4.15. Arbejdspladser til personale

I tilknytning til de ovenfor under pkt. 4.14 nævnte omkostninger til årsværk refunderer Transportministeriet Arrivas dokumenterede omkostninger til etablering, af arbejdspladser til disse årsværk, og således refunderes omkostninger til indretning af arbejdspladser samt husleje.

Arriva refunderes et fast engangsbeløb på i alt kr. [redacted] i år 2016 til udskiftning af IT-udstyr, telefon og andre omkostninger forbundet med disse nye arbejdspladser.

Husleje afregnes løbende og udgør pr. 2013 [redacted] kr. pr. måned.

5. Vilkår for regulering

5.1. Dokumentationskrav

Arriva skal imødekomme en række dokumentationskrav i forbindelse med de omkostninger, der jf. pkt. 4.1 – 4.15 ovenfor skal refunderes af Transportministeriet.

Arriva skal forud for udbetaling af refusioner fremsende følgende erklæringer, oplysninger og dokumentation til Transportministeriet:

- a) Erklæring fra Arrivas ledelse om, at beregningerne af refusionernes størrelse er sket i overensstemmelse med principperne i denne Tillægskontrakt 5, og at Arriva har udvist sædvanlig agtpågivenhed og rettidig omhu samt gennemført hensigtsmæssig planlægning, og således ikke overkompenseres.
- b) Oplysning om størrelsen af den pågældende refusion fordelt på den kvartalsvise henholdsvis årlige omkostning.
- c) Oplysning om, hvorledes de bagvedliggende beregninger for refusionsbeløbets størrelse er opgjort for hvert enkelt af de i pkt. 4.1 – 4.15 anførte refusioner.
- d) Dokumentation for at den pågældende omkostning er afholdt af Arriva.
- e) Status over afholdte refusionspligtige omkostninger i alt for året og kontraktperioden.

Transportministeriet kan derudover, for egen regning, indhente en Revisorerklæring (ISA 805), der dokumenterer korrektheden af de beløb, der skal refunderes. Arriva skal stille de nødvendige data til rådighed for Transportministeriet og revisor uden beregning.

5.2. Økonomi

5.2.1. Udbetaling af refusioner

De i pkt. 4.1 – 4.15 nævnte refusioner udbetales, efter dokumentation jf. pkt. 5.1 ovenfor, på følgende måder:

De i pkt. 4.1 (Tilslutningsafgift), pkt. 4.2 (Initial driftsafgift) pkt. 4.3 (Systemtilslutningsafgift), pkt. 4.7 (Køb af salgsudstyr til betjente salgssteder), pkt. 4.8 (Håndholdt udstyr) og pkt. 4.9 (Testplatform) nævnte omkostninger er engang-

somkostninger for Arriva. Transportministeriets refusioner finder sted kvartalsvist i forbindelse med førstkommande kontraktbetaling, efter Arriva har afholdt omkostningen samt honoreret de i pkt. 5.1 nævnte dokumentationskrav.

De i pkt. 4.4 (Transaktionsafgifter), pkt. 4.5 (Nettoudgift til salg af rejsekort), 4.6 (Leje af rejsekortudstyr på perroner), pkt. 4.11 (Bus & Tog Rejsedata), pkt. 4.12 (Rejsekort kundecenter), pkt. 4.14 (Personale) og pkt. 4.15 (Arbejdspladser) nævnte omkostninger er variable omkostninger for Arriva, og refusioner finder sted kvartalsvist i forbindelse med førstkommande kontraktbetaling, efter Arriva har afholdt omkostningen samt honoreret de i pkt. 5.1 nævnte dokumentationskrav.

De i pkt. 4.10 (Reparation af rejsekortudstyr) og pkt. 4.13 (Nedbrud af rejsekortudstyr) er ligeledes variable. Disse eventuelle omkostninger opgøres halvårligt på baggrund af de faktisk afholdte, dokumenterede omkostninger i henhold til de i pkt. 4.10, pkt. 4.13 og pkt. 5.1 anførte dokumentationskrav.

Parterne kan aftale en anden betalingsfrekvens, end det som er anført ovenfor for betalinger iht. pkt. 4.1 – 4.15.

Det bemærkes, at Arriva i januar 2014 har modtaget betaling på i alt [redacted] kr. for visse udgifter omfattet af denne aftale, som Arriva har afholdt i 2012 og 2013.

5.2.2. Bortfaldne omkostninger

I forbindelse med opgørelse af Arrivas dokumenterede omkostninger skal Arriva fratække de besparelser, der opnås som følge af indførelsen af Rejsekortet, uanset størrelsen af besparelsen og uanset på hvilket område en besparelse opstår.

Besparelser som følge af Rejsekortets indførelse for så vidt angår årsværksreduktioner, jf. pkt. 4.14, opgøres kvartalsvis og trækkes fra refusionen i forbindelse med førstkommande kontraktbetaling efter reduktionerne har fundet sted.

De aftalte beløb vedr. besparelser til drift og vedligehold af salgsudstyr i det eksisterende system, jf. pkt. 4.6, trækkes fra refusionen til Arriva ved sidste kvartalsafregning i det år besparelsen vedrører.

Bortfaldne omkostninger vedr. opsigelse af stationslejemål og opsigelse af agentaftaler, jf. pkt. 6.1.1, trækkes fra refusionen til Arriva én gang årligt i december.

Parterne kan aftale en anden betalingsfrekvens end det som er anført ovenfor for reguleringer iht. pkt. 4.1 – 4.15 og 6.1.1.

5.2.3. Moms

Arriva har efter gældende regler alene delvis fradragsret for moms. Arrivas momsfradragsprocent kan variere fra år til år. Arriva modtager alene refusion for moms i det omfang, Arriva ikke allerede har fået refusion fra Skat.

Refusion af udgifter, hvori er indeholdt moms, refunderes i henhold til Arrivas momsfradragsprocent, hvorfor Arriva hvert år og senest ved udgangen af april

måned skal (1) oplyse Transportministeriet om den endelige delvise fradragsprocent opgjort efter omsætningsfordelingen for året, der er gået, og (2) oplyse om reguleringer til tidligere års refusion som følge af uforudsete omstændigheder, f.eks. moms kontrol fra skattemyndighederne. Ud fra ovennævnte oplysninger skal Arriva foretage og fremsende en beregning af den endelige refusion vedrørende det forgangne år ledsaget af erklæringer, oplysninger og dokumentation jf. pkt. 5.1 ovenfor.

Den endelige refusion kan blive genstand for yderligere efterregulering, såvel i opadgående som nedadgående retning, såfremt der på et senere tidspunkt i Kontraktens løbetid eller efter udløbet af Kontrakten indtræffer begivenheder, der medfører ændrede forudsætninger for beregningen af den endelige refusion, f.eks. skattemyndighedernes kontrol, uanset at dette sker efter udløbet af Kontraktens løbetid. Efterregulering sker med respekt for de i nærværende Tillægskontrakt 5 fastsatte bestemmelser.

5.3. Overdragelse af udstyr og tank-op-aftaler

Arriva er, jf. Kontraktens bilag 7, pkt. 2.8.2, afsnit 7.96, forpligtet til vederlagsfrit at overdrage det i nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 4.8 nævnte håndholdte udstyr, til brug for kontrol i toget til den efterfølgende operatør.

Forpligtelsen til overdragelse gælder det håndholdte udstyr, herunder tømmeudstyr, til brug for kontrol i toget, hvad enten det nævnte rejsekortudstyr er købt eller lejet eller på anden måde anskaffet fra Rejsekort A/S, East-West, DSB eller andre aktører.

Arriva skal sikre, at der er mulighed for overdragelse til den efterfølgende operatør i de aftaler, Arriva indgår vedrørende ovennævnte udstyr.

Oversigt over det udstyr, Arriva skal overdrage findes i Bilag 2.

Arriva forestår i dag administrationen af tank-op-aftaler, jf. Tilslutningsaftalens § 4.8. Administrationen omfatter bl.a. ekspedition i forbindelse med indgåelse, ændring og ophør af tank-op-aftaler, modtagelse af overførsler og inddrivelse af gæld, hvis tank-op-aftaler misligholdes af rejsekortindehavere.

På tidspunktet for Kontraktens ophør – uanset årsagen hertil skal Arrivas administration af tank-op-aftaler overdrages til (a) den efterfølgende operatør (eller et af denne valgt selskab) eller til (b) Staten (eller et af Staten valgt selskab f.eks. et trafik-selskab).

Arriva har enhver rettighed og forpligtelse frem til tidspunktet for overdragelsen, hvorefter disse rettigheder og forpligtelser overgår til den efterfølgende operatør eller Staten. Dette betyder, at Arriva på tidspunktet for overdragelsen skal overføre et positivt indestående hidrørende fra tank-op-aftaler, mens gæld hidrørende fra tank-op-aftaler samt retten til at inddrive denne gæld, forbliver Arrivas.

Overdragelsen skal gennemføres under iagttagelse af de på tidspunkt for overdragelsen gældende kortbestemmelser, jf. Rejsekort A/S' hjemmeside, samt lovgivningen øvrigt.

Arrivas pligt til at overdrage det nævnte udstyr og tank-op-aftaler gælder, uanset tidspunkt for Kontraktens ophør, og hvad enten ophør sker i medfør af Hovedkontraktens pkt. 3.3, eller i medfør af Hovedkontraktens pkt. 6.1.5.

6. Reduktion i behov for betjente salgssteder

Indførelsen af Rejsekort forventes at give en større selvbetjeningsgrad hos passagererne og dermed et mindre behov for betjente salgssteder. Kortere åbningstid og lukning af betjente salgssteder som følge af indførelsen af Rejsekort giver bortfaldne omkostninger for Arriva. Disse fratrækkes i refusionen fra Transportministeriet.

Arriva er, jf. Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.3, afsnit 7.13, forpligtet til at have de i Kontraktens bilag 7, appendiks 7.1 angivne åbningstider på de i Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.2, afsnit 7.8 nævnte Arriva-betjente salgssteder samt på de i Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.2, afsnit 7.9 nævnte agent-betjente salgssteder.

Transportministeriet kan kræve reducerede åbningstider på et eller flere Arriva-betjente såvel som agent-betjente salgssteder, jf. Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.3, afsnit 7.15, og/eller lukning af et eller flere Arriva-betjente såvel som agent-betjente salgssteder, jf. Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.2, afsnit 7.11.

Trafikstyrelsen har ved brev af 12. maj 2010 godkendt, at Ikast station og Tønder station har byttet plads på de to lister over stationer i hhv. Kontraktens afsnit 7.8 og 7.9 nævnt ovenfor, så der på Tønder station skal være betjent salg ved Arrivas eget personale, mens der på Ikast station skal være betjent salg ved Arrivas eget personale eller agent.

6.1. Reduktion af åbningstider samt lukning af salgssteder

Indførelsen af Rejsekortet forventes på sigt at medføre et reduceret behov for dels de i Kontraktens bilag 7, appendiks 7.1, anførte åbningstider samt for antallet af de i Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.2, afsnit 7.8, anførte Arriva-betjente salgssteder samt for antallet af de i Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.2, afsnit 7.9, nævnte agent-betjente salgssteder. Se ligeledes pkt. 4.14 ovenfor om personale.

Reduktion af åbningstider på de Arriva-betjente salgssteder forventes at følge de i **Bilag 3** anførte tidspunkter. Lukning af de Arriva-betjente salgssteder forventes at følge de i **Bilag 4** anførte tidspunkter. Lukning af de agent-betjente salgssteder forventes at følge de i **Bilag 5** anførte tidspunkter.

De i **Bilag 3-5** anførte tidspunkter er udtryk for parternes bedste skøn på tidspunktet for indgåelse af nærværende Tillægskontrakt. Til grund for parternes skøn ligger en forventning om, at passagerernes selvbetjeningsgrad vil øges

som følge af indførelsen af Rejskortet, hvilket forventes at reducere passagerernes efterspørgsel efter betjente salgssteder.

Ved reduktion af åbningstider har Arriva alene bortfaldne omkostninger i form af sparede personaleomkostninger. Dette er af parterne fastsat i **Bilag 1**.

Ved lukning af et Arriva-betjent salgssted har Arriva - ud over sparede personaleomkostninger - bortfaldne omkostninger i form af sparet husleje, vedligehold og forbrug (el, varme, vand), jf. **Bilag 1** og **Bilag 6**.

Ved lukning af et agent-betjent salgssted har Arriva alene bortfaldne omkostninger i form af sparet provision, jf. **Bilag 7**. Dog lå det agent-betjente salgssted i Ry i de af Arriva lejede lokaler på stationen, og Arriva har derfor også, for dette ene agent-betjente salgssted, bortfaldne omkostninger i form af sparet husleje, vedligehold og forbrug, jf. **Bilag 6**.

Arriva skal opsigse lejemål, således at der ikke på eller efter tidspunktet for lukningen af det pågældende salgssted forekommer omkostninger til husleje, vedligehold og forbrug. Regulering af bortfaldne omkostninger, jf. pkt. 5.2.2, forudsætter, at DSB over for Arriva har accepteret Arrivas opsigelse i henhold til Aftale om leje af stationer. Arriva er forpligtet til at orientere Transportministeriet umiddelbart efter at have modtaget DSB's accept eller eventuelle indsigelser i forbindelse med Arrivas opsigelse af de enkelte salgssteder.

I **Bilag 6** er Arrivas bortfaldne omkostninger ved delvis opsigelse af lejemål (dvs. for eksempel opsigelse af salgslokaler, men ikke af ventesalsarealer) for de lukkede salgssteder på stationerne opgjort. Bortfaldne omkostninger ved delvis opsigelse af lejemål udgøres af den delvise årlige leje samt delvise årlige omkostninger til drift, vedligehold og forbrug.

Eksempel:

Ved lukning af det betjente salg i Ringkøbing i 2015 vil der blive fratrukket [redacted] (2012-priser) i Transportministeriets refusion til Arriva. I 2016 og årene frem til kontraktens afslutning vil der ligeledes blive fratrukket [redacted] kr. ved lukning af det betjente salg i Ringkøbing.

I **Bilag 7** er Arrivas omkostninger til agent-betjente salgssteder opgjort i de enkelte år. Omkostningerne er forudsat faldende som følge af en stigende selvbetjeningsgrad hos passagererne. Når et agent-betjent salgssted lukkes, bortfalder disse omkostninger, som derfor fratrækkes i Transportministeriets refusion til Arriva. Da en del af agentaftalerne indeholder et fast minimumsbeløb, udgør de bortfaldne omkostninger vedr. agentsalg minimum 550.000 kr. (2012-priser).

Eksempel:

Der fratrækkes i 2014 [redacted] , [redacted]!*8) (2012priser) i refusionen til Arriva, fordi det agent-betjente salgssted i Hurup Thy er lukket pr. 1. maj 2014. I 2015 og årene frem fratrækkes [redacted] kr. pr. år. (2012-priser).

6.1.1. Regulering af refusion ved ændringer i åbningstider og/eller lukning af salgssteder

Transportministeriet kan beslutte en ændring af det i **Bilag 3-5** anførte. Ændringer skal overholde varslingsperioder på seks måneder jf. Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.2, afsnit 7.11 og bilag 7, pkt. 2.1.3, afsnit 7.15.

Hvis Transportministeriet ikke beslutter, at der skal ske en ændring af det anførte i **Bilag 3-5**, ligger indholdet i bilagene fast.

Arriva og Transportministeriet forpligter sig desuden til løbende at have fokus på at identificere områder, hvor der som følge af indførelsen af Rejsekortet sker, eller kan ske, bortfald af omkostninger, der ligger ud over ovennævnte samt de i pkt. 4.4 nævnte bortfaldne transaktionsomkostninger.

Hvis der skal ske ændringer i åbningstider og/eller lukning af salgssteder på et senere eller tidligere tidspunkt end det i **Bilag 3-5** angivne, skal der ske regulering af Transportministeriets refusion til Arriva i forhold til **Bilag 1, 6 og 7**.

Arrivas refusion reguleres med et beløb svarende til det, som Arriva sparer på grund af det ændrede antal åbningstimer og/eller lukning af salgssteder, jf. Kontraktens Bilag 7, pkt. 2.1.2, afsnit 7.12 og pkt. 2.1.3, afsnit 7.16.

Reguleringen foretages på samme måde som opgørelserne i **Bilag 1, 6 og 7**. Det vil sige med udgangspunkt i sparede personaleomkostninger (**Bilag 1**) og ved lukning i sparet husleje, vedligehold og forbrug (**Bilag 6**) for Arriva-betjente salgssteder og agentsalget på Ry station, og sparet provision (**Bilag 7**) for agent-betjente salgssteder.

6.2. Ændringer i Kontraktens bestemmelser

Ved underskrift af nærværende Tillægskontrakt 5 træder følgende ændringer af Kontrakten i kraft på de angivne tidspunkter:

Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.2, afsnit 7.8 indeholder en opstilling af de stationer, hvor der skal være betjent salg af billetter og kort med Operatørens eget personale.

Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.2, afsnit 7.8 ændres således, at Arriva fritages for betjent salg på de stationer og på de tidspunkter, som angivet i **Bilag 4**, jf. pkt. 6.1. **Bilag 4** indeholder et skema, som med afkrydsning viser, hvilke år de respektive stationers salgssteder er lukkede.

Kontraktens bilag 7, pkt. 2.2.6, afsnit 7.37, indeholder bestemmelser omkring Operatørens salg af internationale billetter (TCV billetter) på de oplyste stationer. Kontraktens Bilag 7, pkt. 2.2.6, afsnit 7.37 ændres således, at Arriva fritages for salg af disse billetter på de stationer og på de tidspunkter som angivet i **Bilag 4**.

Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.2, afsnit 7.9 indeholder en opstilling af de stationer, hvor Operatøren skal sikre, at der er betjent salg af billetter og kort ved eget personale eller agent.

Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.2, afsnit 7.9 ændres således, at Arriva fritages fra at

sikre, at der er betjent salg på de stationer og på de tidspunkter, som er angivet i **Bilag 5**. **Bilag 5** indeholder et skema, som med afkrydsning viser hvilke år de respektive stationers salgssteder er lukkede.

Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.2, afsnit 7.10, vedrørende hvor agenten kan betjene passagererne, ændres på tilsvarende vis.

Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.3, afsnit 7.13 indeholder en bestemmelse vedrørende åbningstimer for billetsalget på stationerne, som fremgår af bilag 7, appendiks 7.1.

Kontraktens bilag 7, pkt. 2.1.3, afsnit 7.13 og bilag 7, appendiks 7.1 ændres således, at åbningstimerne i appendiks 7.1 erstattes med åbningstimerne i **Bilag 3**. **Bilag 3** indeholder et skema for hver station, som viser, hvordan åbningstimerne i Kontrakten erstattes med nye åbningstimer på de enkelte stationer.

7. Tid

7.1. Ikrafttræden

Denne tillægskontrakt træder i kraft på tidspunktet for underskrivelsen af tillægskontrakten.

7.2. Ophør

Med mindre andet aftales skriftligt, ophører denne Tillægskontrakt 5 samtidig med ophør af kontrakten mellem Arriva og Transportministeriet uanset tidspunkt for dette.

Ved ophør af Tilslutningsaftalen mellem Arriva og Rejsekort A/S uanset grund, ophører denne Tillægskontrakt 5 dog automatisk forudsat, at Arriva er løst af sine forpligtelser under Tilslutningsaftalen, "Tillæg til "Aftale om Leje af stationer" af 17. juli 2009" samt andre af Tilslutningsaftalen afledte aftaler. Arriva er dog ansvarlig for at opsige sådanne aftaler til rette tid.

8. Øvrige vilkår

Kontrakten gælder på i øvrigt uændrede vilkår.

Nærværende Tillægskontrakt 5 oprettes i to eksemplarer, hvoraf ét opbevares hos henholdsvis Arriva og Transportministeriet.

9. Bilag

Bilag 1: Oversigt over refusion af årsværk

Bilag 2: Oversigt over Rejsekortudstyr som Arriva skal overdrage

Bilag 3: Oversigt over tidspunkter for reduktioner i åbningstimer på Arriva betjente salgssteder

Bilag 4: Oversigt over tidspunkter for lukning af Arriva-betjente salgssteder

Bilag 5: Oversigt over tidspunkter for lukning af agent-betjente salgssteder

Bilag 6: Oversigt over Arrivas omkostninger pr. Arriva-betjent salgssted pr. år

Bilag 7: Oversigt over Arrivas omkostninger pr. agent-betjent salgssted pr. år

10. Underskrifter

KASTOR 17/12., den 2014

København, den 18/12 2014

For Arriva Tog A/S:



Nikolaj Wendelboe

Adm. direktør



Anne Mette Enoksen

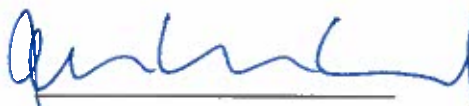
Bestyrelsesformand

For Transportministeriet:



Hakon Iversen

Afdelingschef



David Klæsøe-Lund

Kontorchef



Ivan Skødt Andersen

Direktør

Bilag 1 Oversigt over regulering af årsværk*Tabel 1: Oversigt over antal årsværk, der refunderes i driftsperioden (2012-2018) pr. år.*

	Driftsperiode						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Antal årsværk, der refunderes	5,8	10	14,50	6	6	6	6
Antal årsværk, der falder bort	0	0	0	7,7	10,5	14,5	14,5
I alt	5,8	10	14,50	-1,7	-4,5	-8,5	-8,5

Tabel 2: Oversigt over størrelsen af Arrivas omkostninger til det i Tabel 1 anførte antal årsværk, der refunderes hhv. fratrækkes i Transportministeriets samlede refusion til Arriva i driftsperioden (2012-2018) (PL-2012).

	Driftsperiode						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Personaleomkostninger, der refunderes							
Personaleomkostninger, der falder bort							
I alt							

Bilag 2 Oversigt over Rejsekortudstyr som Arriva skal overdrage

I Tabel 1 er med antal angivet det håndholdte udstyr som Arriva i medfør af Kontraktens afsnit 7.96, jf. nærværende Tillægskontrakt 5, pkt. 5.3, er forpligtet til at overdrage til den efterfølgende operatør.

Tabel 1: Håndholdt udstyr

Beskrivelse af det håndholdte udstyr	Antal
EPID/PDA	37
BTR	37
MSP-system for løbende opdatering af software på EPID/PDA	1

Bilag 3 Oversigt over tidspunkter for reduktioner af åbningstider på Arriva-betjente salgssteder

Af Tabel 1-9 fremgår antal åbningstimer pr. uge som skal gælde på hvert af de Arriva-betjente salgssteder i perioden 2015-2018 (og i perioden 2019-2020, hvis Transportministeriet kalder den i Hovedkontrakten pkt. 3.3 nævnte option på forlængelse af kontraktperioden). Årene 2012-2014 er udgangspunktet.

Tabel 1: Antal åbningstimer pr. uge på Ribe station:

	2012-2014	2015	2016	2017	2018	(2019-2020)
Åbningstimer i alt pr. uge	48:45 ¹	Lukket	Lukket	Lukket	Lukket	Lukket

1 Efter aftale mellem parterne er Ribe station lukket den 1. november 2014.

Tabel 2: Antal åbningstimer pr. uge på Ringkøbing station:

	2012-2014	2015	2016	2017	2018	(2019-2020)
Åbningstimer i alt pr. uge	57:00	37:00	Lukket	Lukket	Lukket	Lukket

Tabel 3: Antal åbningstimer pr. uge på Silkeborg station:

	2012-2014	2015	2016	2017	2018	(2019-2020)
Åbningstimer i alt pr. uge	79:30	60:00	60:00	49:30	49:30	49:30

Tabel 4: Antal åbningstimer pr. uge på Skive station:

	2012-2014	2015	2016	2017	2018	(2019-2020)
Åbningstimer i alt pr. uge	75:25	67:00	50:00	50:00	50:00	50:00

Tabel 5: Antal åbningstimer pr. uge på Skjern station:

	2012-2014	2015	2016	2017	2018	(2019-2020)
Åbningstimer i alt pr. uge	78:30	48:30	48:30	48:30	48:30	48:30

Tabel 6: Antal, åbningstimer pr. uge på Thisted station:

	2012-2014	2015	2016	2017	2018	(2019-2020)
Åbningstimer i alt pr. uge	68:00	50:00	50:00	50:00	50:00	50:00

Tabel 7: Antal åbningstimer pr. uge på Tønder station:

	2012-2014	2015	2016	2017	2018	(2019-2020)
Åbningstimer i alt pr. uge	34:35	34:35	Lukket	Lukket	Lukket	Lukket

Tabel 8: Antal åbningstimer pr. uge på Varde station:

	2012-2014	2015	2016	2017	2018	(2019-2020)
Åbningstimer i alt pr. uge	52:30	37:00	37:00	Lukket	Lukket	Lukket

Tabel 9: Antal åbningstimer pr. uge på Viborg station:

	2012-2014	2015	2016	2017	2018	(2019-2020)
Åbningstimer i alt pr. uge	78:20	61:40	61:40	48:20	48:20	48:20

Bilag 4 Oversigt over tidspunkter for lukning af Arriva-betjente salgssteder

Af Tabel 1 fremgår med afkrydsninger de år, de Arriva-betjente salgssteder lukkes pr. 1. januar. Tomme felter markerer, at de Arriva-betjente salgssteder på de pågældende stationer ikke forventes lukket.

Tabel 1:

	2014	2015	2016	2017	2018	(2019/2020)
Ribe¹		X	X	X	X	X
Ringkøbing			X	X	X	X
Silkeborg						
Skive						
Skjern						
Thisted						
Tønder			X	X	X	X
Varde				X	X	X
Viborg						

¹ Efter aftale mellem parterne er Ribe station lukket den 1. november 2014.

Bilag 5 Oversigt over lukning af agent-betjente salgssteder

Af Tabel 1 fremgår med afkrydsninger de år, hvor de agent-betjente salgssteder lukkes pr. 1. januar. Tomme felter markerer, at de agent-betjente salgssteder på de pågældende stationer ikke forventes lukket.

Tabel 1:

	2014	2015	2016	2017	2018	(2019/2020)
Bedsted Thy ⁵		X	X	X	X	X
Bjerringbro		X	X	X	X	X
Hinnerup		X	X	X	X	X
Hurup Thy ¹	X	X	X	X	X	X
Ikast		X	X	X	X	X
Ry ²	X	X	X	X	X	X
Tarm		X	X	X	X	X
Ulfborg		X	X	X	X	X
Vinderup ³	X	X	X	X	X	X
Ølgod ⁴	X	X	X	X	X	X

1 Hurup Thy blev lukket pr. 1.5.2014.

2 Ry Station blev lukket pr. 31.12.2012

3 Vinderup blev lukket pr. 1.5.2014.

4 Ølgod blev lukket pr. 1.8.2014.

5 Bedsted Thy blev lukket pr. 1.10.2014

Bilag 6 Arrivas bortfaldne omkostninger pr. Arriva-betjent salgssted og agent-betjent salgssted pr. år til husleje, vedligeholdelse samt drift af salgslokaler

Af Tabel 1 fremgår, på baggrund af Arrivas opgørelser jf. Kontraktens afsnit 7.16, Arrivas bortfaldne omkostninger til, hvert Arriva-betjent salgssted pr. år fra lukningstidspunkt, jf. Bilag 4.

Tabel 1:

Station	Beløb (angivet i 2012-priser) kr. 1.000
	Sparet husleje, vedl. og forbrug
Ribe	
Ringkøbing	
Tønder	
Varde	
Ry*	

*Det agent-betjente salgssted i Ry har, i modsætning til de øvrige agent-betjente salgssteder, været placeret på stationen i lokaler udlejet af DSB til Arriva.

For lokalerne på Ry station vil der først være bortfaldne omkostninger fra udløb af opsigelsesvarsel, når lokalet er opsagt med udgangen af juni måned 2014.

Bilag 7 Arrivas bortfaldne omkostninger pr. agent-betjent salgssted pr. år

Af Tabel 1 fremgår, på baggrund af Arrivas opgørelser jf. Kontraktens afsnit 7.16, Arrivas bortfaldne omkostninger til, hvert agent-betjent salgssted pr. år fra lukningstidspunkt jf. Bilag 5.

Tabel 1:

Station	2013* (beløb angivet i kr. 1.000)	2014 *	2015	2016	2017	2018
Bedsted Thy	-					
Bjerringbro	-					
Hinnerup	-					
Hurup Thy	-					
Ikast	-					
Ry						
Tarm	-					
Ulfborg	-					
Vinderup	-					
Ølgod	-					
I alt						

Beløbene ovenfor er reduceret med 10 % i 2014, 75 % i 2015, 90 % i 2016 som følge af en forventning om et øget brug af selvbetjente billetter (Rejsekort, Apps, SMS, Web salg mv.). Agentaftalerne med undtagelse af Hinnerup, Ikast og Ry indeholder et minimumsbeløb, hvilket samlet svarer til [redacted] pr. år.

* Beløb i 2013 og 2014 indgår kun i afregningen mellem Arriva og Transportministeriet såfremt agentsalget lukkes i et af disse år. Ved indgåelse af nærværende tillægskontrakt er agentsalget i Ry lukket, agentsalget i Hurup Thy og Vinderup er lukket pr. 1.5.2014, Ølsted er lukket pr. 1.8.2014 og Bedsted Thy er lukket pr. 1.10.2014 svarende til at refusion for 2014 til Arriva reduceres med [redacted]. Hvis der lukkes yderligere agentsalg i 2014 reduceres refusionen til Arriva med en andel (svarende til det antal måneder er tilbage af året) af det beløb, der er angivet ud for salgsstedet i kolonnen for 2014. I 2015 og årene frem skal alle de agent-betjente salgssteder være lukket, og refusionen til Arriva reduceres derfor med det fulde beløb i kolonnerne for disse år.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk