

## **Tillægskontrakt 3**

Om ændring af takststigningsloftet for takster for Operatørens rejser på standardbilletter og -kort.

# Indhold

<b>1</b>	<b>Definitioner</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Kontraktgrundlag</b>	<b>5</b>
2.1	Tillægskontraktens status i forhold til Hovedkontrakten	5
<b>3</b>	<b>Baggrund</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Ændringer til Kontrakten</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Betaling</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Underskrifter</b>	<b>12</b>

# Tillægskontrakt 3

til

Hovedkontrakt af 25. marts 2009 om  
udførelse af offentlig servicetrafik med tog

mellem

Trafikstyrelsen  
Gammel Mønt 4  
1117 København K  
(ref. T453-000046)

og

Arriva Tog A/S  
Skøjtevej 26  
2770 Kastrup

CVR.nr.: 12245904

om

ændring af takststigningsloftet for takster for Operatørens rejser på standardbilletter  
og -kort.

# 1 Definitioner

Ved Kontrakten forstås kontrakt af 25. marts 2009 med bilag og appendiks indgået mellem Trafikstyrelsen og Arriva Tog A/S om udførelse af offentlig servicetrafik med tog.

Ved Operatøren forstås Arriva Tog A/S.

Ved Parterne forstås Trafikstyrelsen og Operatøren.

Ved Tillægskontrakt forstås nærværende tillægskontrakt til Kontrakten.

Herudover gælder fortsat "Definitioner" i Kontraktens bilag I.

## 2 Kontraktgrundlag

Parterne underskrev den 25. marts 2009 Hovedkontrakt om Operatørens udførelse af offentlig servicetrafik med tog.

Til Hovedkontrakten hører Kontraktbilag 1-16.

Parterne har til hovedkontrakten indgået 2 tillægskontrakter. Dette er den 3. tillægskontrakt.

### 2.1 Tillægskontraktens status i forhold til Hovedkontrakten

Tillægskontrakten er underskrevet som efterfølgende tillæg til Kontrakten. Tillægskontrakten er en integreret del af Kontrakten, og bestemmelsen i tillægskontrakten og bestemmelserne i Kontrakten gælder samtidig, sideløbende og uden indskrænkninger, hvorved dog bemærkes, at parterne i denne tillægskontrakt har aftalt enkelte ændringer. Alle ændringer i Kontrakten fremgår eksplicit af nærværende tillægskontrakt. Hvis intet andet er anført i tillægskontrakten, gælder Kontrakten således fuldt ud.

### 3 Baggrund

Efter at Kontrakten er indgået, er der udstedt en ny bekendtgørelse: Bekendtgørelse nr. 251 af 22. marts 2010 vedrørende takststigninger i offentlig servicetrafik i trafik-selskaber mv. Med nærværende tillægskontrakt harmoniseres bestemmelserne i Kontraktens appendiks 7.11 til bilag 7 vedrørende takststigningsloft med henblik på de ændringer, der følger af den nye bekendtgørelse.

## 4 Ændringer til Kontrakten

Kontraktens appendiks 7.11 til bilag 7 erstattes af følgende:”

### 1 Takststigningsloft

I det følgende defineres således rammerne for, hvor meget taksterne for operatørrejser og kombinerede rejser på togoperatørbilletter og -kort årligt må stige.

#### 1.1. Definition af takststigningsloftet

Gennemsnittet af Operatørens takster må årligt ikke stige mere end den årlige udvikling i det omkostningsbaserede indeks. Gennemsnittet af taksterne defineres i pkt. 1.4. Hvis gennemsnittet af taksterne stiger mindre end den årlige udvikling i det omkostningsbaserede indeks, kan den del af stigningen, der ikke er benyttet i et år dog opspares til benyttelse i et af de efterfølgende to år. Beregningen af den maksimale gennemsnitlige takststigning skal foretages efter modellen i pkt. 1.3.

Trafikstyrelsen fastsætter årligt det omkostningsbaserede indeks efter modellen i pkt. 1.2. Såfremt det omkostningsbaserede indeks ved fastsættelsen efter modellen resulterer i en negativ takstudvikling, sættes udviklingen i indekset til 0. Der korrigeres i det følgende år for forskellen mellem 0 og denne negative takstudvikling efter modellen i pkt. 1.5.

#### 1.2. Det omkostningsbaserede indeks

Det omkostningsbaserede indeks er beregnet på baggrund af de fire nedenstående indeks, der vægtes med de angivne procentsatser.

Tabel 1. Det omkostningsbaserede indeks

Indeks	Vægt i pct.
Nettoprisindeks	20%
Nettoprisindeks for brændstof	10%
Lønindeks for privat sektor	60%
Den gennemsnitlige obligationsrente	10%

Den årlige stigningstakt beregnes på baggrund af den årlige procentvise stigning i henholdsvis nettoprisindekset, nettoprisindekset for brændstof, et lønindeks for den private sektor samt ændringen i obligationsrenten, som opgøres i procentenheder.

Finansministeriet skønner over udviklingen i de fire indeks fremadrettet. Den endelige stigningstakt i nettoprisindekset og nettoprisindekset for brændstof opgøres af Danmarks Statistik. Den endelige stigningstakt i de private lønninger opgøres af Dansk Arbejdsgiverforening i Strukturstatistikken, og den gennemsnitlige obligationsrente opgøres af Nationalbanken.

Det omkostningsbaserede indeks fastsættes som skønnet for det vægtede gennemsnit af de 4 ovennævnte indeks det kommende år, som beregnes på baggrund af det seneste skøn med afsæt i talgrundlaget for Finansministeriets Økonomiske Redegø-

relse. Hertil lægges niveauekorrektioner for de foregående år med afsæt i ændrede skøn for de 4 fire indeks i Finansministeriets Økonomiske Redegørelser og de endelige opgørelser af de 4 indeks.

### 1.3. Beregning af den maksimale gennemsnitlige takststigning i år $n$

Ved ændring af taksterne for Operatørens rejser på standardbilletter og -kort skal følgende være overholdt.

$$Gennemsnitspris_n \leq Gennemsnitspris_{n-1} \cdot (1 + \Delta I_n + B)$$

hvor

$n$  er året, hvor takststigningen gennemføres.

$\Delta I_n$  er den procentvise udvikling i det omkostningsbaserede indeks fra år  $n-1$  til år  $n$ .

$Gennemsnitspris_n$  er gennemsnitsprisen for taksterne i år  $n$  som defineret under pkt. 1.4.

Hvis gennemsnitsprisen for taksterne i et år jf. definitionen af gennemsnitsprisen for takster i pkt. 1.4, stiger mindre end den stigning taksterne i gennemsnit må stige med i dette år jf. definitionen af det omkostningsbaserede indeks i pkt. 1.2., kan den del af stigningen, der ikke benyttes dette år, opspares til benyttelse i et af de efterfølgende to år.

$B$  er den opsparede takststigning.  $B = b_{n-1} + b_{n-2}$ , hvor  $b_{n-1}$  og  $b_{n-2}$  er de uforbrugte dele af opsparingerne fra henholdsvis år  $n-1$  og år  $n-2$ .  $B \geq 0$ .

### 1.4. Gennemsnitsprisen for taksterne

Gennemsnitsprisen for taksterne i år  $n$  defineres som følger, idet der tages udgangspunkt i priserne for standardbilletter samt antallet af foretagne operatørrejser og kombinerede rejser på standardbilletter.

$$Gennemsnitspris_n = \frac{\sum_{j \in J} \sum_{i=1}^m Pris_{jn} \cdot Antal_{ji(n-2)}}{\sum_{j \in J} \sum_{i=1}^m Antal_{ji(n-2)}}$$

hvor

$n$  er året, hvor takststigningen gennemføres

$j$  er rejsehjemmeltyper

$J$  er  $\{VB, BB, VK, BK, VM, BM\}$ , de rejsehjemmeltyper, der indgår i beregningen

$i$  er antal zoner

$m$  er maksimale antal zoner



$Pris_{jm}$  er prisen pr. rejse i  $i$  zoner på rejsehjemmeltypen  $j$  i år  $n$ . Det forudsættes at der på enkeltbilletter foretages 1 rejse, på klippekort 10 rejser og på et periodekort 44 rejser.

$Antal_{j(n-2)}$  er antal operatørrejser og kombinerede rejser foretaget i år  $(n-2)$  (to år bagud) i  $i$  zoner på rejsehjemmeltypen  $j$

Følgende rejsehjemmeltyper (standardbilletter) indgår i beregningen:

- Voksen enkeltbillet (VB)
- Børne enkeltbillet (BB)
- Voksen klippekort (VK)
- Børne klippekort (BK)
- Voksen periodekort (VM)
- Børne periodekort (BM)

### 1.5. Tilfælde hvor det omkostningsbaserede indeks er sat til 0

$Gennemsnitspris_n \leq Gennemsnitspris_{n-2} \cdot (1 + \Delta I_n + \Delta I_{n-1})$ , hvor  $\Delta I_{n-1} \leq 0$  og  $(\Delta I_n + \Delta I_{n-1}) \geq 0$

Hvis  $(\Delta I_n + \Delta I_{n-1}) < 0$ , benyttes flere år indtil  $(\Delta I_n + \Delta I_{n-1} + \dots + \Delta I_{n-m}) \geq 0$ , hvor  $\Delta I_{n-m}$  er den procentvise udvikling i det omkostningsbaserede indeks  $m$  år før år  $n$ :

$Gennemsnitspris_n \leq Gennemsnitspris_{n-m-1} \cdot (1 + \Delta I_n + \Delta I_{n-1} + \dots + \Delta I_{n-m})$

### 1.6. Retningslinier for takstændringer

Såfremt Operatøren vil ændre taksterne for togoperatørrejser og kombinerede rejser for det efterfølgende år, skal det overfor Trafikstyrelsen dokumenteres, at de ændrede takster ikke stiger udover udviklingen i det omkostningsbaserede indeks.

Dokumentationen skal være Trafikstyrelsen i hænde d. 1. september i året før de ændrede takster foreslås at træde i kraft.

Forslaget udarbejdes i fællesskab med øvrige operatører, som Operatøren har takstkompetencefællesskab med.

Operatøren skal fuldt ud dokumentere, at taksterne ikke stiger udover udviklingen i det omkostningsbaserede indeks. Dokumentationen skal være fuldt reviderbar og indeholde en detaljeret redegørelse. Trafikstyrelsen kan forlange, at korrektheden af den fremsende dokumentation verificeres af en revisor for Operatørens regning.

Senest 1. oktober skal Trafikstyrelsen godkende takststigningen eller meddele Operatøren, at de foreslåede takster overstiger det omkostningsbaserede indeks.

Senest 10. oktober skal Operatøren fremsende et eventuelt nyt forslag til takster. Hvis takststigningen i det nye forslag ikke overstiger det omkostningsbaserede indeks, skal Trafikstyrelsen inden d. 1. november godkende takststigningsanmodningen.

Overstiger takststigningen i det nye forslag det omkostningsbaserede indeks, eller er der ikke sendt en anmodning om takststigninger fra Operatøren inden tidsfristens udløb, kan Trafikstyrelsen opskrive taksterne.

I 2010 er opsparet 1,8% til benyttelse ved eventuelle takstændringer i 2011 og 2012 ( $B_{2011}, B_{2012}$ ), jf. definitionen af  $B$  i pkt. 1.3.”

## 5 Betaling

Operatøren modtager ingen betaling for indgåelse af denne Tillægskontrakt.

## 6 Underskrifter

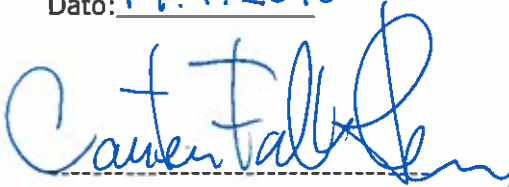
Nærværende tillægskontrakt oprettes i to eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis Trafikstyrelsen og Operatøren.

For Trafikstyrelsen:

For Arriva Tog A/S:

Dato: 14.9.2010

Dato: 17.9.2010



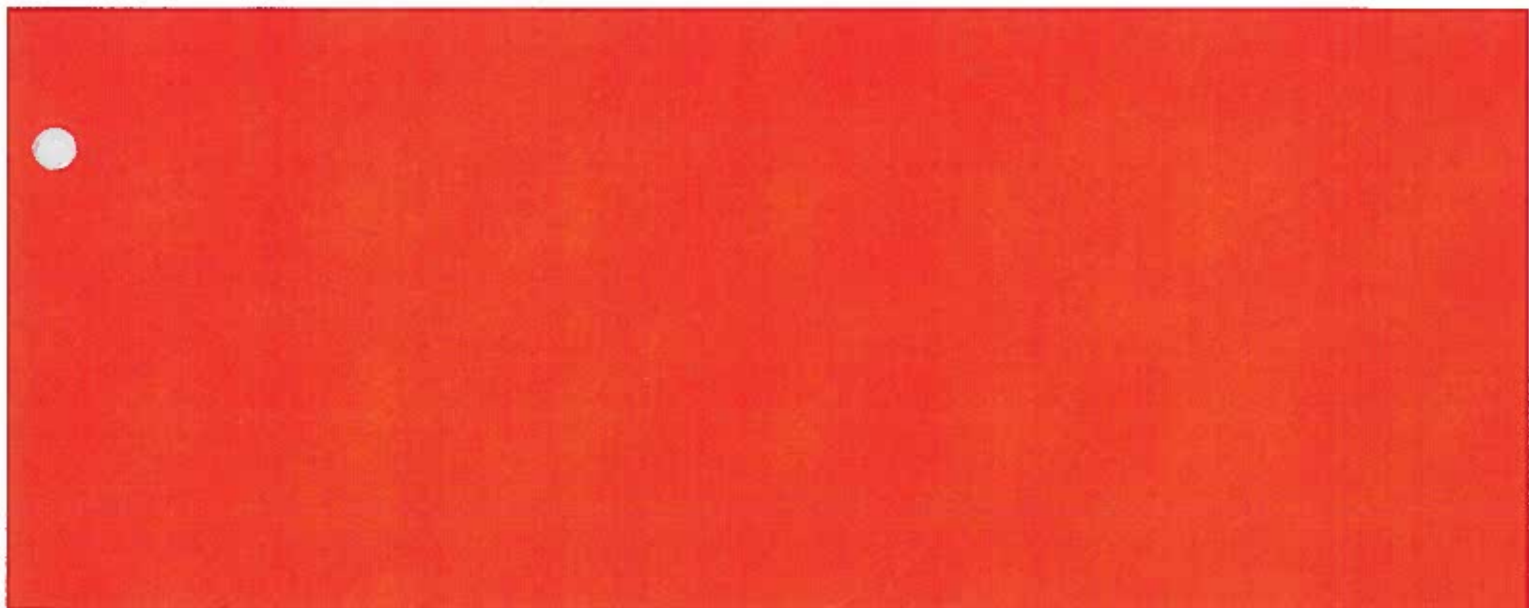
Carsten Falk Hansen  
Direktør

Johnny Hansen  
Administrerende direktør

Dato: 17.9.2010



Mikael Brendt  
Bestyrelsesformand



*Trafikstyrelsen  
Gammel Mønt 4  
DK-1117 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*