



Fremsat den 3. oktober 2018 af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om trafikskaber

(Overdragelse af statens praktiske trafikføreransvar for øresundstogtrafikken til Skånetrafiken)

§ 1

I lov om trafikskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, som ændret ved § 3 i lov nr. 657 af 8. juni 2016, § 22 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, lov nr. 1560 af 19. december 2017 og lov nr. 315 af 25. april 2018, foretages følgende ændring:

1. I § 5 indsættes som *stk. 15*:

»*Stk. 15.* Den svenske trafikfører, Skånetrafiken, kan efter aftale med transport-, bygnings- og boligministeren overtage det praktiske trafikføreransvar for øresundstogtrafikken på statens jernbanestrækning mellem Østerport Station og grænsen til Sverige på Øresundsforbindelsen.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2019.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at bemyndige transport-, bygnings- og boligministeren til at overdrage statens praktiske trafikføberansvar for øresundstogtrafikken på den danske stats jernbanestrækning mellem Østerport Station og grænsen til Sverige på Øresundsforbindelsen til den svenske trafikføber, Skånetrafiken.

Med vedtagelsen af lovforslaget vil Folketinget give sit samtykke efter grundlovens § 19 til, at transport-, bygnings- og boligministeren på Danmarks vegne tiltræder aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken: ”Aftale vedrørende togtrafik mellem – København H/Østerport-Malmö C”. Aftalen er optaget som bilag til lovforslaget. Aftalen blev indgået den 24. august 2018, men indeholder et forbehold for Folketingets vedtagelse af den lovgivning, som er nødvendig for at kunne implementere aftalen.

Siden Øresundsbroen blev taget i brug, har togtrafikken mellem Danmark og Sverige, der udføres som offentlig service, været udført som gennemkørende trafik mellem Kystbanen i Danmark og forskellige stationer i Sydsverige. Organisatorisk har driften været adskilt i en dansk og en svensk del, hvilket har givet en kompleks tilrettelæggelse af trafikken.

Den 13. december 2017 indgik Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Radikale Venstre og Dansk Folkeparti en aftale om fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet. Med aftalen blev det blandt andet besluttet at overdrage statens praktiske trafikføberansvar for øresundstogtrafikken på strækningen mellem Østerport Station og grænsen til Sverige på Øresundsforbindelsen til den svenske trafikføber, Skånetrafiken. Skånetrafiken er et svensk trafikføberselskab, der hører under Region Skåne, som har ansvaret for køb af kollektiv trafik i regionen.

For at kunne udmønte den politiske aftale er der behov for en ændring af lov om trafikføberselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015 med senere ændringer, for at tilvejebringe hjemmel til, at transport-, bygnings- og boligministeren ved aftale kan overdrage det praktiske trafikføberansvar.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Gældende ret

Den nuværende organisering af øresundstogtrafikken mellem Danmark og Sverige tager udgangspunkt i en formel afgrænsning af ansvaret for trafikken ved landegrænsen på Øresundsbroen og hviler på en samarbejdsaftale mellem Skånetrafiken og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet,

som koordinerer indkøb af den fælles togtrafik over Øresund.

Togtrafikken på dansk side varetages af DSB i henhold til den forhandlede kontrakt mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024.

Mellem landegrænsen og stationer i Sverige udføres togtrafikken af en svensk operatør (p.t. Transdev), der kører på en udbudt bruttokontrakt med den svenske trafikføber, Skånetrafiken. I praksis samarbejder DSB og den svenske operatør om skiftevis at køre togene mellem København og Malmø.

Herudover er der indgået en samarbejdsaftale mellem togoperatørerne (DSB og Transdev) om den daglige drift. Da DSB på dansk side har ansvaret for vedligeholdelse af togene, hvilket den svenske operatør ikke har, er der yderligere en aftalerektion mellem Skånetrafiken og DSB.

Modellen er således kompliceret og forhindrer en hurtig og enkel beslutningsproces for tilrettelæggelsen af øresundstogtrafikken.

2.2. Aftale vedrørende togtrafik mellem – København H/Østerport-Malmö C

Det følger af aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken, at Øresundstogtrafikken skal udføres på grundlag af et mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken aftalt minimumsniveau for betjening af passagererne på strækningen mellem Østerport Station - Malmö C. Driften på den danske delstrækning skal ske med udgangspunkt i danske minimumskrav til betjeningen.

Det er en forudsætning for overdragelsen af det praktiske trafikføberansvar, at der er enighed om vilkår og rammer for togtrafikken over Øresund. Aftalen indeholder en række vilkår, som har til formål at sikre, at alle danske krav tilgodeses, og at manglende opfyldelse af de danske ønsker vil kunne føre til sanktioner eller ophævelse.

Skånetrafiken er forud for udbud af togtrafik over Øresund forpligtet til at høre Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om de udbudsbetingelser, som direkte eller indirekte kan berøre betjeningen på den danske delstrækning. Såfremt Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ikke kan acceptere udbudsbetingelserne, har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ret til at opsigte aftalen.

Skånetrafiken vil over for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet have det regnskabsmæssige ansvar for hele øresundstogtrafikken. Skånetrafiken aflægger en gang årligt regnskab for hele øresundstogtrafikken på strækningen mel-

lem Østerport Station og Malmö C, hvoraf Transport-, Bygnings- og Boligministeriet modtager en kopi. Skånetrafikken opgør samtidig fordelingen af det økonomiske resultat i dansk øresundstogtrafik på dansk og svensk økonomiansvar.

Passagerer, der rejser lokalt med øresundstogene på strækningen mellem Østerport Station og Københavns Lufthavn, skal uden restriktioner kunne benytte togene med det til enhver tid gældende takstsystem og priser for kollektiv trafik i hovedstadsområdet samt kunne bruge rejsekort som betaling.

Desuden skal passagerer, som rejser lokalt på strækningen mellem Østerport Station og Københavns Lufthavn, have mindst samme kompensation for forsinkelser og andre former for rejsebetingelser, som gælder i Danmark, samt have samme klageadgange. Skånetrafikens regler kan anvendes i det omfang, de giver samme eller bedre forhold for passagererne end danske regler. Det skal endvidere være muligt for passagererne at komme i kontakt med kundeansvarlige instanser på dansk – både i skrift og tale.

Alle gældende rabatordninger, aftaler om befordring af særlige grupper og sociale ordninger mv., som gælder på den danske delstrækning på tidspunktet for Skånetrafikens overtagelse af det praktiske trafikføberansvar, skal ligeledes være gældende i fremtiden, idet forpligtelserne løbende tilpasses i det omfang, de ændres for DSB for tilsvarende trafik.

Det forudsættes, at Skånetrafiken træffer alle de fornødne direkte og indirekte foranstaltninger til at kunne sikre passagerernes betjening på vilkår, der ikke stiller dem ringere end betjeningen af andre togpassagerer i hovedstadsområdet samt til at sikre de tilhørende indtægter.

I henhold til aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken vil der som tillæg til aftalen blive indarbejdet en udtømmende beskrivelse af Skånetrafikens ansvar og opgaver i relation til den danske delstrækning. Tillægget skal bl.a. præcisere regler for, hvordan opgørelsen af økonomien skal foretages, hvordan Transport-, Bygnings- og Boligministeriets kontrol og indsigt i trafikbetjeningens kvalitet og udførelse tilrettelægges, præcisere bestemmelser om forhold for levering af de danske øresundstog, som stilles til rådighed, og indeholde en præcis opstilling af alle gældende rabatter og takster på dansk side.

I samme tillæg oplistes alle gældende danske regler og retigheder for passagererne ved aftalens indgåelse, og opgaver samt forpligtelser vedrørende deltagelse i dansk billetsamarbejde i intern dansk trafik specificeres. Endvidere vil Skånetrafikens fremtidige rolle i samarbejdet om deling af billetindtægter blive håndteret i en kommende revision af regelgrundlaget for deling af billetindtægter fra offentlig service- trafik for hovedstadsområdet, som forventes gennemført i 2019.

2.3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med vedtagelsen af lovforslaget vil Folketinget give sit samtykke efter grundlovens § 19 til, at transport-, bygnings- og boligministeren på Danmarks vegne tiltræder aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken: ”Aftale vedrørende togtrafik mellem – København H/Østerport-Malmö C”. Aftalen er optaget som bilag til lovforslaget. Aftalen indeholder et forbehold for Folketingets vedtagelse af den lovgivning, som er nødvendig for at kunne implementere aftalen.

Det fremgår af den politiske aftale af 13. december 2017 om fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet, at parterne er enige om, at det praktiske trafikføberansvar for øresundstogtrafikken mellem København og Malmø forenkles og overlades til den svenske trafikføber, Skånetrafiken, så der kun er én trafikføber og én operatør i øresundstogtrafikken. Adskillelse af de to trafiksystemer vil forbedre mulighederne for en bedre og mere effektiv betjening af øresundstogtrafikken.

Kystbanen drives i dag integreret med svensk fjern- og regionaltrafik til bl.a. Göteborg, Kalmar og Karlskrona. Dette medvirker til at forringe punktligheden på Kystbanen, og i det lys har der længe været et ønske om at adskille Kystbanen fra svensk trafik og i stedet drive den i sammenhæng med den sjællandske regionaltrafik. Tidspunktet for overdragelsen af det praktiske trafikføberansvar for øresundstogtrafikken til Skånetrafiken afhænger derfor i praksis af, hvornår togene på Kystbanen kan fortsætte til og fra tilstrækkeligt mange sjællandske destinationer, hvilket afventer elektrificering til både Næstved via Køge og Holbæk.

Skånetrafiken vil i løbet af 2018 gennemføre et udbud af den svenske del af øresundstogtrafikken mellem landegrænsen på Øresund og de forskellige endestationer i Sydsverige. Udbuddet vil indeholde en option om udvidelse i forhold til den danske del af øresundstogtrafikken på strækningen mellem Østerport Station og grænsen til Sverige på Øresundforbindelsen. Hvis Folketinget vedtager lovforslaget, og optionen anvendes, vil det betyde, at en øget andel af den danske togtrafik konkurrenceudsættes som en del af Skånetrafikens udbud.

Det følger af aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken, at Skånetrafiken forud for udbud af togtrafik over Øresund er forpligtet til at høre Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om de udbuds- betingelser, som direkte eller indirekte kan berøre betjeningen på den danske delstrækning. Såfremt Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ikke kan acceptere udbudsbetingelserne, har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ret til at opsigte aftalen.

Såfremt bestemmelsen anvendes, overtager Skånetrafiken det praktiske trafikføberansvar for øresundstogtrafikken inklusive den danske delstrækning i overensstemmelse med aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken.

Formålet med overdragelsen er at skabe enklere og hurtigere beslutningsgange for tilrettelæggelsen af øresundstogtrafikken med henblik på en bedre betjening af passagererne samt en mere effektiv togdrift. Endvidere tager ordningen sigte på at realisere samdriftsfordelen ved at udbyde trafikken til én fælles operatør.

Ved det praktiske trafikøberansvar forstås i denne forbindelse, at Skånetrafiken fremadrettet vil være ansvarlig for udbud, herunder planlægning, vedligeholdelse af tog, kontraktopfølgning og den operative trafikafvikling af øresundstogtrafikken inklusive den danske delstrækning, mens Transport-, Bygnings- og Boligministeriet fortsat vil være sikret generel kontrol og indsigt i trafikbetjeningens kvalitet og udførelse, ligesom der vil være adgang til at ophæve aftalen.

Endvidere bemærkes, at overdragelsen alene omfatter det praktiske trafikøberansvar for øresundstogtrafikken – dvs. togbetjeningen til og fra Sverige over Øresundsforbindelsen. Aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken ændrer ikke på, at transport-, bygnings- og boligministeren fortsat vil have trafikøberansvaret for øvrige rejser på den danske delstrækning mellem Københavns Lufthavn og Østerport Station.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslagets økonomiske konsekvenser er usikre, men forventes at være positive.

Der påregnes en samdriftsfordel ved at overgive udførelse af trafikken til én fælles operatør, hvilket forventes at medføre et lavere omkostningsniveau.

Der må dog tages forbehold for usikkerheden ved størrelsen af de tilbudspriser, som Skånetrafiken vil modtage ved det næste udbud af togtrafik med virkning fra december 2019, som kan medføre større eller mindre omkostninger. Selvom det ikke anses for sandsynligt, indeholder aftalen en klausul om annullering af aftalen, såfremt det ved Skånetrafikens modtagelse af tilbud i 2019 på det kommende udbud viser sig, at omkostningerne ender på et højere niveau end videreførelse af den nuværende model.

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser for regioner og kommuner.

Lovforslaget har ikke implementeringskonsekvenser.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Lovforslaget har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 28. juni 2018 til den 13. august 2018 været i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arriva, Banedanmark, BAT, Bornholmstrafikken Holding A/S, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Bus & Tog-samarbejdet, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, DSB, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FOA, Forbrugerrådet (Passagerpuls), Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, Jernbanenævnet, Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Kommune, Københavns Lufthavne A/S, Landsorganisationen i Danmark (LO), Lokaltog A/S, Metroselskabet I/S, Movia, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Region Hovedstaden, Region Sjælland, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sund & Bælt Holding A/S, Trafikforbundet, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Trafikselskaberne i Danmark, Udviklingselskabet By & Havn I/S, Vejdirektoratet og Øresundsbro Konsortiet.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang, hvis nej, anfør »ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Forslaget forventes at have positive økonomiske konsekvenser for staten	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	
Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1

I dag samarbejder Skånetrafiken og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om togtrafikken over Øresund. Togtrafikken på dansk side varetages af DSB i henhold til den forhandlede kontrakt mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024. Mellem landegrænsen og stationer i Sverige udføres togtrafikken af en svensk operatør (p.t. Transdev), der kører på en udbudt bruttokontrakt med den svenske trafikkøber, Skånetrafiken. I praksis samarbejder DSB og den svenske operatør om skiftevis at køre togene mellem Østerport Station og Malmø.

Der foreslås et nyt § 5, stk. 15, i lov om trafikkselskaber, hvorefter den svenske trafikkøber, Skånetrafiken, efter aftale med transport-, bygnings- og boligministeren kan overtage det praktiske trafikkøberansvar for øresundstogtrafikken på statens jernbanestrækning mellem Østerport Station og grænsen til Sverige på Øresundsforbindelsen.

Med vedtagelsen af lovforslaget vil Folketinget give sit samtykke efter grundlovens § 19 til, at transport-, bygnings- og boligministeren på Danmarks vegne tiltræder aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken:

”Aftale vedrørende togtrafik mellem – København H/Østerport-Malmö C”. Aftalen er optaget som bilag til lovforslaget. Aftalen blev indgået den 24. august 2018, men indeholder et forbehold for Folketingets vedtagelse af den lovgivning, som er nødvendig for at kunne implementere aftalen.

Såfremt bestemmelsen anvendes, overtager Skånetrafiken det praktiske trafikkøberansvar for øresundstogtrafikken inklusive den danske delstrækning i overensstemmelse med aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken.

Ved det praktiske trafikkøberansvar forstås i denne forbindelse, at Skånetrafiken fremadrettet vil være ansvarlig for udbud, herunder planlægning, vedligeholdelse af tog, kontraktopfølgning og den operative trafikafvikling af øresundstogtrafikken inklusive den danske delstrækning, mens Transport-, Bygnings- og Boligministeriet fortsat vil være sikret generel kontrol og indsigt i trafikbetjeningens kvalitet og udførelse, ligesom der vil være adgang til at ophæve aftalen.

Lovforslaget er alene møntet på øresundstogtrafikken – dvs. togbetjeningen til og fra Sverige over Øresundsforbindelsen. Aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken ændrer ikke ved, at transport-, bygnings- og boligministeren fortsat vil have trafikkøberansvaret for øvrige rejser på den danske delstrækning mellem Københavns Lufthavn og Østerport Station.

Eksempelvis kører DSB i dag regionaltog fra Sjælland til Østerport Station samt IC- og lyntog til Københavns Lufthavn i henhold til DSB's kontraktlige forpligtelser. Overdragelsen af det praktiske trafikføberansvar for øresundstogtrafikken til Skånetrafiken er ikke til hinder for, at en sådan togdrift fortsat kan udføres. Overdragelsen af det praktiske trafikføberansvar for øresundstogtrafikken til Skånetrafiken er heller ikke til hinder for, at transport-, bygnings- og boligministeren i fremtiden kan indkøbe anden togtrafik på strækningen til og fra Københavns Lufthavn, som ikke er forudset i dag.

Det er desuden ikke en betingelse, at Skånetrafikens operatør kører hele vejen til Østerport Station og vender togene. I det omfang det ikke strider imod det underliggende aftale-

forhold mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken, kan Skånetrafikens operatør standse og vende togene tidligere på den danske delstrækning – fx på København H.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2019.

Det følger af § 38 i lov om trafikkselskaber, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, hvorfor den foreslåede ændring ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

I lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, som ændret ved § 3 i lov nr. 657 af 8. juni 2016, § 22 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, lov nr. 1560 af 19. december 2017 og lov nr. 315 af 25. april 2018, foretages følgende ændring:

§ 5. ---*Stk. 2-14. ---***1.** I § 5 indsættes som *stk. 15*:

»*Stk. 15.* Den svenske trafikkøber, Skånetrafiken, kan efter aftale med transport-, bygnings- og boligministeren overtage det praktiske trafikkøberansvar for øresundstogtrafikken på statens jernbanestrækning mellem Østerport Station og grænsen til Sverige på Øresundsforbindelsen.«

SKÅNETRAFIKEN
OCH
TRANSPORT-, BYGGNADS- OCH
BOSTADSMINISTERIET

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

SKÅNETRAFIKEN
OG
TRANSPORT-, BYGNINGS- OG
BOLIGMINISTERIET

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

1. Baggrund

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

Bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

2.3 **Bestemmelser for Den danske delstrækning**

Betjening af stationer

- 2.3.1 København Hovedbanegård, Ørestad, Tårnby og Københavns Lufthavn skal betjenes med mindst 72 afgangar i hver retning pr. dag.

Siddepladskapacitet

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

Takster

- 2.3.3 Passagerer, som rejser lokalt på strækningen mellem Østerport og Københavns Lufthavn, skal uden restriktioner kunne benytte togene med det til enhver tid gældende takstsystem og priser for kollektiv trafik i Københavnsområdet.
- 2.3.4 Det skal være muligt at benytte Rejsekort i alle tog mellem Østerport og Københavns Lufthavn efter gældende danske regler.
- 2.3.5 Alle gældende rabatordninger, aftaler om befordring af særlige grupper og sociale ordninger m.v., som gælder på Den danske delstrækning på tidspunktet for Skånetrafikens overtagelse af det praktiske trafikkoberansvar på Den danske delstrækning, skal være gældende i fremtiden, idet forpligtelserne løbende tilpasses i det omfang, de ændres for DSB for tilsvarende trafik.

Handicapbefordring

- 2.3.6 Strækningen skal betjenes med tog forsynet med lavgulv i niveau med perronhøjderne.
- 2.3.7 Det skal på Den danske delstrækning være muligt at yde en handicapassistance, som indebærer at en kunde, der har behov for assistance, kan bestille rejsen senest 12 timer før afrejse.

Bestämmelser för Den danska delsträckan

Trafikutbud

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

Sittplatser

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

Biljettpriser

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

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

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

Resor för funktionsvarierade

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

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

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

2.3.14	For operatørpunktigheden gælder, at ankomster anses for punktligt, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter, samt at aflysninger på grund af operatørforhold, der ikke er varslet med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.	För operatörspunktighet gäller att ankomster anses vara punktliga om de är mindre än tre minuter försenade samt att inställda avgångar på grund av operatörsförhållanden, som inte informerats om med minst 72 timmars varsel, räknas som förseningar.
2.4	<i>Udbud af trafik m.m.</i>	<i>Trafikupphandling m.m.</i>
	<u>Skånetrafikens ansvar</u>	<u>Skånetrafikens ansvar</u>
2.4.1	Skånetrafiken varetager den praktiske trafikføberolle for Øresundstogtrafikken for Den danske delstrækning, som omfatter ansvaret for følgende forhold:	Skånetrafiken har den praktiska rollen som ansvarig upphandlare av trafikeringstjänster för Den danska delsträckan, där ansvaret omfattar följande:
	*Udarbejdelse af udbudsmateriale i overensstemmelse med Aftalen	* Utarbeta anbudshandlingar enligt Avtalet.
	*Gennemførelse af udbudsforretning i henhold til gældende lovgivning	* Genomföra upphandlingsförfarandet i enlighet med gällande lagstiftning.
	*Løbende opfølgning på overholdelse af de aftaler som Skånetrafiken har indgået med operatører og andre parter med henblik på at udføre den aftalte betjening.	* Löpande uppföljning av de avtal som Skånetrafiken slutit med operatörer och andra parter i syfte att utföra trafikservice enligt Avtalet.
	*Kontraktbetaling i overensstemmelse med de aftaler Skånetrafiken har indgået med operatører og andre parter i arbejdet med at udføre den aftalte betjening.	* Erlägga betalning i enlighet med de avtal som Skånetrafiken slutit med operatörer och andra parter i syfte att utföra trafikeringstjänster enligt Avtalet.
	*Overordnet planlægning af fremtidig togtrafik over Øresund i samarbejde med Transportministeriet	* Tillsammans med Transportministeriet svara för övergripande planering av framtida tågtrafik över Öresund.
2.4.2	Skånetrafiken afgør selv om de pågældende opgaver varetages direkte af trafikføberen, indirekte via operatøren eller ved indkøb fra tredje part.	Skånetrafiken avgör om ovanstående åligganden ska utföras direkt av Skånetrafiken, indirekt via operatören eller genom upphandling från tredje part.
2.4.3	Skånetrafiken er forud for udbud af togtrafik over Øresund forpligtet til at opnå godkendelse fra Transportministeriet om betingelserne i udbuddet for trafikens udførelse på dansk område.	Skånetrafiken ska i sin roll som upphandlare av trafikeringstjänster för tågtrafik över Öresund inhämta Transportministeriets godkännande av sådana villkor som direkt eller indirekt kan beröra tillhandahållandet av trafik på danskt område.

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

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

2.5 Opfølgning

2.5.1 I tilfælde af utilfredsstillende opfyldelse af Aftalens krav for Den danske delstrækning, er Skånetrafiken forpligtet til over for operatøren at gøre brug af alle beføjelser i den udbudte kontrakt for øjeblikkeligt at rette op på manglerne.

2.5.2 Transportministeriet inddrages i drøftelser om anvendelsen af eventuel bod i den udbudte kontrakt for den del, der kan henføres til dansk område med hensyn til kompensation for passagerer og/eller foranstaltninger, som reducerer de problemer, der giver anledning til boden.

2.6 Samarbejde om den danske delstrækning

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

*Deltagelse i indtægtsdelingen af lokale takster i Hovedstadsområdet.

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

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

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

Uppföljning

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

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

Samarbete för Den danska delsträckan

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

* Delta i intäktsfördelningen av lokala biljettintäkter i huvudstadsregionen.

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

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

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

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

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

4.2.3	Skånetrafiken er ansvarlig for at ansøge om de præcise køreplanskanaler hos Banedanmark efter gældende regler.	Skånetrafiken ansvarar för att ansöka om de exakta tåglägena hos Banedanmark enligt gällande regler.
4.2.4	Skånetrafiken skal tåle banearbejder og afbrydelser af infrastrukturen på linje med gældende regler på det danske banenet.	Skånetrafiken ska tåla banarbeten och andra störningar i infrastrukturen i enlighet med gällande regler på det danska järnvägsnätet.
4.2.5	Såfremt Skånetrafiken har ønske om banekapacitet til at køre flere tog, kan spørgsmålet tages op med Transportministeriet, som sammen med Banedanmark vurderer, om sådanne ønsker kan imødekommes uden negative konsekvenser for anden trafik. En udvidelse udover 6 tog pr. time og retning forventes at forudsætte en udvidet bane/stationskapacitet.	Om Skånetrafiken har önskemål om att öka tåglägeskapaciteten för att köra fler tåg kan frågan tas upp med Transportministeriet, som tillsammans med Banedanmark, bedömer om sådana önskemål kan tillgodoses utan negativa konsekvenser för övrig trafik. En utvidgning utöver sex tåg per timme och riktning kräver troligen en utökad spår- och stationskapacitet.
4-3	<i>Danske Øresundstog (ET)</i>	<i>Danska Öresundstågsfordon (ET)</i>
4.3.1	Transportministeriet stiller togsæt af typen ET vederlagsfrit til rådighed for Skånetrafiken. Forpligtelsen gælder det antal togsæt, som Skånetrafiken har behov for mellem Østerport og midten af Øresund i henhold til Aftalens betjeningskrav fratrukket eventuelt nyt indsat materiel, dog maksimalt 24 togsæt.	Transportministeriet ska ställa tågsätt av typen ET kostnadsfritt till förfogande för Skånetrafiken. Skyldigheten gäller det antal tågsätt som Skånetrafiken anser sig vara i behov av för att kunna uppfylla det åtagande som anges i Avtalet mellan Østerport och mitten av Öresund med avdrag för annan nytt fordonsmateriel, dock maximalt 24 tågsätt.
4.3.2	Skånetrafiken meddeler senest 2 år før Overtagelsesdagen for Den danske delstrækning, hvor mange ET-togsæt man ønsker at bruge.	Skånetrafiken ska senast två år före dagen för övertagandet meddela hur många ET-tågsätt man önskar använda.

	<p>Ved stigende passagerefterspørgsel giver Skånetrafiken med 2 års varsel besked om behovet for yderligere indsats af ET togsæt, som Transportministeriet så er forpligtet til at stille vederlagsfrit til rådighed i det omfang behovet er varslet rettidigt, og det samlede antal ikke overstiger 24 togsæt.</p>	<p>Vid øket passagerarantal ska Skånetrafiken med två års varsel meddela sitt behov av ytterligare ET-tågsätt. Transportministeriet är skyldigt att kostnadsfritt ställa det antal tågsätt som Skånetrafiken begärt till dess förfogande under förutsättning att begäran skett i rätt tid och det totala antalet tågsätt som ställs till förfogande inte överstiger 24 tågsätt.</p>
4-3-3	<p>Skånetrafiken er ansvarlig for den praktiske vedligeholdelse af de ET-togsæt, som Transportministeriet stiller til rådighed. Omkostningerne til drift og vedligehold af tog skal i det omfang de kan henføres til den aftalte trafik på Den danske delstrækning pålægges Transportministeriet.</p> <p>De tog, som Transportministeriet har stillet til rådighed, kan frit anvendes på andre strækninger i Øresundstogs-systemet ud over Aftalen, men alle omkostningerne herved afholdes af Skånetrafiken.</p>	<p>Skånetrafiken ansvarar för det praktiska underhållet av de ET-tågsätt som Transportministeriet ställt till förfogande. Kostnaden för drift och underhåll ska i den del de är hänförliga till utförandet av åtagandet på den Danska delsträckan belasta Transportministeriet.</p> <p>Tillhandahållna tågsätt från Transportministeriet får fritt nyttjas av Skånetrafiken i det övriga Öresundstågssystemet utöver Avtalet, men i dessa fall ska kostnaderna för detta belasta Skånetrafiken.</p>
4-3-4	<p>Transportministeriet dækker efter forudgående aftale omkostningerne ved eventuelle reinvesteringer og moderniseringer af ET-togsættene.</p>	<p>Transportministeriet ska enligt tidigare avtal täcka kostnader för eventuella återinvesteringar och moderniseringar av de tillhandahållna ET-tågsätten.</p>
4-3-5	<p>Skånetrafiken kan afstå fra at benytte de ET-togsæt, som Transportministeriet stiller til rådighed såfremt man indsætter eget materiel. Hvis Skånetrafiken indsætter egne tog, skal Transportministeriet betale en leje til Skånetrafiken, der svarer til de kapitalomkostninger, som Transportministeriet ville have haft til indsættelse af danske ET-togsæt i det nødvendige omfang til at opfylde Aftalens siddepladskrav.</p>	<p>Skånetrafiken får avstå från att utnyttja sådana ET-tågsätt som Transportministeriet ska ställa till förfogande enligt avtalet och istället sätta in egna tåg. Om Skånetrafiken sätter in egna tåg för att utföra trafikering enligt Avtalet ska Transportministeriet betala en hyra till Skånetrafiken motsvarande de kapitalkostnader som Transportministeriet skulle ha haft till vid insättandet av danska ET-tåg i nödvändig omfattning för att uppfylla Avtalets krav om sittplatskapacitet.</p>

4.3.6	Såfremt Transportministeriet ikke kan stille det antal ET-togsæt til rådighed som anført ovenfor, indsætter Skånetrafiken egne tog for at sikre den aftalte betjening. Transportministeriet afholder de fulde omkostninger for sådanne tog.	Om Transportministeriet inte kan tillhandhålla ET-tågsätt i den omfattning som framgår ovan får Skånetrafiken sätta in egna tåg för att utföra trafikering enligt Avtalet. Transportministeriet står fullt ut för kostnaderna för sådana tåg.
4.3.7	Transportministeriet er økonomisk ansvarlig for de nødvendige materielinvesteringer, som medfører at en siddepladskapacitet svarende til 24 ET-togsæt kan stilles til rådighed efter 2031. Der optages forhandlinger om opgørelse af dette spørgsmål inden udgangen af 2029.	Transportministeriet är ekonomiskt ansvarigt för nödvändiga fordonsinvesteringar så att den sittpladskapacitet som motsvarar 24 ET-tågsätt kan tillhandahållas även efter 2031. Det ska genomföras förhandlingar där denna fråga överenskomms före utgången av 2029.
4.4	Stationer og udstyr på stationer	Stationer och utrustning på stationer
4.4.1	Skånetrafiken har adgang til vederlagsfri brug af stationerne på den danske delstrækning til påstigning og afsætning af passagerer, samt til vederlagsfri brug af eksisterende DSB ejet passagerinformation, billetsalgsudstyr og rejsekortstandere. Udnyttelsen af disse rettigheder forudsætter indgåelse af en brugsretsaftale mellem Skånetrafiken og DSB om ansvarsfordeling og nærmere vilkår.	Skånetrafiken ges av Transportministeriet tillgång till kostnadsfri användning av stationerna på Den danska delsträckan för av- och påstigning av passagerare samt för kostnadsfri användning av befintlig DSB-ägd passagerarinformation, biljettförsäljningsutrustning och kortläsare. Utnyttjandet av dessa rättigheter förutsätter att ett användaravtal ingås mellan Skånetrafiken och DSB i vilket ansvarsfördelning och närmare villkor anges.
5.	Regnskab m.m	Redovisning m.m.
5.1	Opfølgning på udførelse af trafikken	Redovisning av trafikverksamheten
5.1.1	Skånetrafiken udarbejder kvartalsvist en rapport, som redegør for udviklingen i passagertal, belægning, punktlighed, kundetilfredshed og andre relevante forhold, som fremsendes til Transportministeriet. Rapporten behandles på et efterfølgende møde mellem Parterne, hvor alle forhold vedrørende trafikken kan droftes.	Skånetrafiken ska på kvartalsbasis ta fram en rapport som redogör för utvecklingen avseende antalet passagerare, beläggning, punktlighet, kundnöjdhet och andra relevanta förhållanden, vilken ska överlämnas till Transportministeriet. Rapporten ska behandlas på ett efterföljande möte med företrädare för Parterna där alla frågor som rör trafiken kan diskuteras.

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

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

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

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

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

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

9.2 Udbudsvilkår

9.2.1 Skånetrafiken er forud for udbud af togtrafik over Øresund forpligtet til at høre Transportministeriet om de udbudsbetingelser, som direkte eller indirekte kan berøre betjeningen på Den danske delstrækning. Såfremt Transportministeriet ikke kan acceptere udbudsbetingelserne, har Transportministeriet ret til at opsig Aftalen jf. 2.4.3.

9.2.2 Såfremt Aftalen opsiges på denne baggrund, skal Parterne i en god ånd indlede forhandlinger om den fremtidige togtrafik mellem Østerport og Malmö baseret på et delt trafikøberansvar.

9.3 Eventuel manglende samdriftsfordel

9.3.1 Aftalen baseres på en forudsætning om en økonomisk samdriftsfordel og udbudsgevinst med én fælles operatør i Øresundstrafikken sammenlignet med en delt dansk og svensk operatør.

9.3.2 I det tilfælde, hvor samdriftsfordelen ved én fælles operatør efter Skånetrafikens modtagelse af tilbud måtte vise sig at blive negativ, så Transportministeriet påføres større nettoomkostninger end ved videreførelse af den nuværende model, bortfalder Aftalen om Skånetrafikens overtagelse af trafikøberansvaret for den danske delstrækning.

Upphandlingsvilkår

Skånetrafiken måste i sin roll som upphandlare av tågtrafik över Öresund inhämta Transportministeriets synpunkter avseende upphandlingsvilkår som direkt eller indirekt kan beröra tillhandahållandet av trafik på Den danska delsträckan. Om Transportministeriet inte kan acceptera anbuds villkoren har Transportministeriet i enlighet med vad som framgår av punkt 2.4.3 rätt att säga upp Avtalet.

Om Avtalet sägs upp enligt ovan ska Parterna i god anda inleda förhandlingar om den framtida tågtrafiken mellan Østerport och Malmö baserat på ett delat trafiköberansvar.

Eventuellt uteblivna samdriftsfördelar

En grundförutsättning för Avtalet är att positiva samarbets- och upphandlingsvinster väntas uppnås med en enda operatör för trafikuppdraget jämfört med separata danska och svenska operatörer.

Om antagna vinster för en gemensam operatör, efter att Skånetrafiken har erhållit anbud på trafikuppdraget, utvisar ett negativt resultat så att Transportministeriet påförs större nettokostnader än vid en fortsättning av den nuvarande modellen, faller Avtalet om Skånetrafikens övertagande av trafiköberansvaret för Den danska delsträckan.

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

9.4 Nærmere udmøntning af Aftalen

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

10. Øvrige bestemmelser

10.1 Aftalens længde

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

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

Ytterligare avtalsdetaljer

- En grundförutsättning för Avtalet är att Skånetrafiken och Transportministeriet gemensamt når en överenskommelse om alla nödvändiga praktiska bestämmelser och specifikationer i överensstämmelse med detta Avtal.
- Överenskommelse om sådana bestämmelser och specifikationer sammanfattas i ett senare tillägg till Avtalet. I samma tillägg anges alla tillämpliga danska regler och rättigheter för passagerarna när Avtalet ingås. Dessutom specificeras uppgifter och skyldigheter avseende medverkan i ett danskt biljettsamarbete för intern dansk trafik.
- Parterna är överens om att ovannämnda tillägg ska föreligga senast den 1 juli 2019. Om en sådan överenskommelse inte uppnås senast nämnda datum upphör Avtalet automatiskt att gälla, såvida inte parterna skriftligen kommer överens om något annat.
- #### **Övriga bestämmelser**
- ##### **Avtalslängd**
- Avtalet gäller tillsvidare och som längst för perioden fram till tågplansskiftet i slutet av 2029.
- Avtalet ska utvärderas av Parterna 2025 för ett gemensamt ställningstagande inför fortsatt tillämpning efter 2029 och eventuell justering.
- Om någon av Parterna vill frånträda Avtalet, är Skånetrafiken och Transportministeriet skyldiga att inleda förhandlingar om återinförande av ett delat trafikkooperationsansvar.

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

10.2 Kommunikation

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

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

10.3 Lovvalg og tvistløsning

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

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

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

10.4 Øvrigt

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

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

Kommunikation

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

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

Tillämplig lag och lösande av tvist

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

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

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

Övrigt

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

- | | | |
|--------|---|---|
| 10.4.2 | Alle tillægsaftaler skal udformes som fortløbende nummererede skriftlige tillæg til Aftalen. | Eventuelle tillæggsaftal ska utformas som skriftliga tillägg till Avtalet vilka ska numreras kronologiskt. |
| 10.4.3 | I tilfælde af en tvist, hvor eventuelle forskelle i de to sprogversioner kan have betydning, skal begge sprogversioner have samme gyldighed. | Om en tvist där eventuella skillnader i de båda språkversionerna kan vara av betydelse, ska båda språkversionen ska ha lika giltighet. |
| 10.5 | Aftalen udfærdiges i to originale eksemplarer på dansk og svensk, der begge underskrives af tegningsberettigede hos hver Part. Parterne opbevarer hvert et originalt eksemplar. | Avtalet är upprättat i två originalversioner på svenska och danska som båda signeras av behöriga företrädare hos respektive Part. Parterna behåller ett original vardera. |

Malmö den 2018-08-24



Ole Birk Olesen
Transport-, bygnings- og boligminister

Malmö den 2018-08-24



Henrik Fritzon
Regionstyrelsens ordförande
Region Skåne

Bilag 1

Opgørelse af driftsomkostninger i dansk Øresundstrafik

De danske driftsomkostninger beregnes til summen af følgende elementer:

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

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

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

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

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

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

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

Bilaga 1

Sammanställning av driftskostnaderna i danska Öresundstrafiken

De danska driftskostnaderna beräknas som summan av följande delar:

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

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

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

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

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

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

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