

Bilaga C Finansiering

1 Kostnader för MÅLAB:s allmänna förvaltning samt systemkostnader

Kostnaderna för MÅLAB:s allmänna förvaltning ska följa § 3 i parternas Aktieägaravtal för bolaget, vilket säger att kostnader för bolagets allmänna förvaltning ska bestridas av parterna i förhållande till deras aktieinnehav. I kostnaderna för bolagets allmänna förvaltning anses ingå kostnader för att möjliggöra löpande utveckling av trafiksystemet samt att ge stöd till ägarna i hantering av frågor med beröring på den regionala tågtrafiken.

Med systemkostnader avses kostnader för sådana funktioner som krävs för att trafiken ska fungera som ett över linjer, operatörer och trafikslag sammanhållet system. De funktioner som definieras som systemkostnader är den del av marknadsföring, försäljning och kundtjänst som antas ske genom MÅLAB:s upphandlade marknadsorganisation och dess varumärke.

Systemkostnadernas storlek ska utgöras av MÅLAB:s kostnader för dessa funktioner.

Systemkostnader ska fördelas på samma sätt som kostnader för bolagets allmänna förvaltning.

2 Trafikkostnader och biljettintäkter

Med trafikkostnader avses MÅLAB:s kostnader för trafik som inte är kostnader för MÅLAB:s allmänna förvaltning eller systemkostnader. Exempel på trafikkostnader är kostnader för avtal med trafikoperatör, fordonskostnader, banavgifter och annan kostnad för infrastruktur inklusive depåer, drivström mm samt kostnader för försäljning, marknadsföring och kundtjänst utanför MÅLAB:s upphandlade marknadsorganisation.

Fordon som av parterna tillhandahålls trafiksystemet ska ersättas med en självkostnadshyra som täcker fordonens kapital- och förvaltningskostnader samt vissa kostnader för underhåll i enlighet med förvaltnings- eller hyresavtal med AB Transitio. Parterna ska inför beslut om anskaffning av fordon iseparat avtal reglera hur finansiering och förvaltning av dessa fordon ska ske.

Med biljettintäkter avses intäkter för sålda resor, antingen direkt eller indirekt (t ex intäkter där operatör får ersättning för resor gjorda med av beställaren utfärdade biljetter), minus eventuella kostnader för marknadsföring, försäljning och kundtjänst utanför MÅLAB:s upphandlade marknadsorganisation.

För trafik som bedrivs av trafikoperatör under nettoavtal görs en skattad uppdelning av trafikkostnader respektive biljettintäkter.

2.1 Fördelning av trafikknstnader och intäkter

Verkliga och skattade trafikknstnader fördelas mellan linjedelsträckor, definierade enligt punkt 3 nedan, i första hand baserat på kännedom om hur de faktiska knstnaderna fördelas, i andra hand schablonmässigt utifrån tillgängliga mätetal som tidtabellslagda fordonskilometer.

Hyresknstnad för av parterna tillhandahållna fordon ska fördelas så att fordonshyran för varje fordon är lika för respektive fordonstyp.

Intäkter som inte är biljettintäkter, exempelvis intäkter från reklamförsäljning ombord, intäkter från vinstdelning/viten mm fördelas på samma sätt som trafikknstnader.

Verkliga och skattade biljettintäkter fördelas mellan linjedelsträckor i första hand baserat på kännedom om hur de faktiska biljettintäkterna fördelas, i andra hand schablonmässigt utifrån tillgängliga mätetal som personkilometer uppdelat på olika biljettyper.

2.2 Fördelning av resultat mellan parterna

Med resultat avses MÄLAB:s nettoknstnader för trafiken med intäkter och knstnader fördelade mellan linjedelsträckor enligt punkt 2.1 ovan.

Resultatet beräknas för respektive linjedelsträcka. På sträckan Stockholm – Uppsala, som består av tre parallella linjer och linjedelsträckor, beräknas resultatet samlat för alla tre linjedelsträckor.

Ett negativt resultat på en linjedelsträcka fördelas mellan berörda län utifrån respektive läns andel av linjedelsträckans totala antal tidtabellslagda fordonskilometer.

Ett positivt resultat på en linjedelsträcka ska i första hand fördelas till linjedelsträckor med negativt resultat på aktuell linje proportion till respektive linjedelsträckas resultat, i andra hand till linjedelsträckor med negativt resultat på övriga linjer, i tredje hand för att finansiera MÄLAB:s systemknstnader och allmänna förvaltning och i fjärde hand tillfalla berörda län utifrån respektive läns andel av linjedelsträckans totala antal tidtabellslagda fordonskilometer.

3 Sammanställning av linjedelsträckor

Linköping – Nyköping – Stockholm – Uppsala (1)				
Linköping – Nyköping	Nyköping – Stockholm	Stockholm – Uppsala		
Örebro – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala				
Örebro – Eskilstuna	Eskilstuna – Stockholm	Stockholm - Uppsala		
Hallsberg – Katrineholm – Stockholm				
Hallsberg – Katrineholm	Katrineholm – Stockholm			
Sala – Västerås – Eskilstuna – Katrineholm - Linköping				
Sala – Västerås	Västerås – Eskilstuna	Eskilstuna – Katrineholm	Katrineholm - Linköping	
(Göteborg) - Hallberg – Örebro Västerås - Stockholm				
(Göteborg) – Örebro	Örebro – Västerås	Västerås - Stockholm		
Övrig trafik Stockholm - Uppsala				
Stockholm - Uppsala				

(1) Linjen trafikerar i etapp 1 endast sträckan Norrköping - Stockholm