

Bilag 1A: Økonomi, fordelingsnøgle og reklamer

1. Økonomien i Cykel DK

Cykel DK Hovedstaden oprettes af DSB og med en DSB ejerandel på 100 procent. Frederiksberg Kommune, Metroselskabet I/S og Københavns Kommune har ikke ansvar for at dække et eventuelt underskud i Cykel DK Hovedstadens økonomi.

Som udgangspunkt geninvesteres et overskud i Cykel DK Hovedstadens økonomi til udvikling af konceptet. Forudsat at mindst én af parterne ønsker at udtage overskydende midler tildeles DSB en risikopræmie på 20 % af et overskud (positivt nettoresultat) af Cykel DK. Resten af de overskydende midler fordeles til alle parter efter samme fordelingsnøgle, som de betaler til driften, vægtet efter hver parts betaling set over hele driftsperioden til dato for ønske om udbetaling af overskud(i opgørelse af overskud/underskud indgår tilskud til driften fra kommunerne og DSB på linje med andre indtægter fx fra reklamer, jf. 1.2.).

1.2. Indtægtskilder til driften af Cykel DK:

Mulige indtægtskilder til driften af Cykel DK:

- Tilskud til driften fra kommunerne, Metroselskabet I/S og DSB.
- Købsaftaler om adgang til brug af cykelkonceptet til kunder eller ansatte i virksomheder og kommuner (herunder parterne).
- Reklamer og sponsorater knyttet til Cykelkonceptet.
- Brugerbetaling. Parterne skal fastlægge model for betaling i fællesskab.
- Puljer. Fx Stationspuljen på 1 mia. reserveret i Trafikaftalen fra 2009 til forbedret parkering ved DSB-stationer. Såfremt der opnås tilskud fra denne eller andre puljer, reduceres parternes tilskud til driften af Cykel DK tilsvarende.

2. Fordelingsnøgle for betaling til driften og etablering af Cykel DK Hovedstaden

Det forventes at Frederiksberg Kommune, Metroselskabet I/S, Københavns Kommune og DSB alle betaler et tilskud til drift og etablering til Cykel DK, der afhænger af antallet af cykler og cykelinstallationer.

Parterne er enige om følgende fordelingsnøgle for finansiering (både drift og etablering) af cykler og cykelinstallationer:

Ved placering ved DSB-stationer er fordelingsnøglen 50 % til DSB og 50 % til den respektive kommune. Ved placering uden for DSB-stationer dækkes udgiften 100 % af den enkelte kommune. Ved placering ved Metrostationer, der ikke er DSB-stationer, dækker kommunerne og Metroselskabet I/S hver især 50 % af udgifterne.

Ved stationer, der både er DSB stationer og Metrostationer afholder DSB 25 % af udgifterne, Metroselskabet I/S 25 % og 50 % dækkes af kommunal betaling.

Samme fordelingsnøgle er gældende for valgte placeringer ved kommende Cityringstationer der også er DSB-stationer fra 2018. I perioden indtil Cityringen idriftssættes finansieres disse stationer af DSB med 50 % og 50 % af kommunal betaling.

Vælges placering ved Flintholm station, afholder DSB 25 % af udgifterne, Metroselskabet I/S afholder 25 %, Frederiksberg Kommune afholder 25 %, og Københavns Kommune afholder 25 %.

Vælges en placering ved kommunegrænsen mellem Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune er fordelingsnøglen 50 % mellem de to kommuner. Dette gælder ligeledes ved en DSB-station, hvor kommunerne i fællesskab deler de resterende 50 % af installationsudgifterne.

I så fald en situation opstår hvor én part, efter gennemført udbud, ønsker en mere ambitiøs model end det fælles ønske, står det den part frit for, at finansiere alle merudgifter herved.

3. Køb af adgang til cyklerne til brug for parternes ansatte eller kunder

DSB, Frederiksberg Kommune, Metroselskabet I/S og Københavns Kommune kan vælge at indgå en separat aftale med Cykel DK, så den pågældende parts ansatte eller kunder opnår adgang til at bruge cyklerne.

En sådan aftale indgås på samme vilkår for alle parter og adskilles fra tilskuddet til driften af Cykel DK. Andre virksomheder kan ligeledes købe adgang til at bruge cyklerne til deres ansatte på samme vilkår. Cykel DK får ansvar for at udvikle "storkunde"-koncept inkl. tilknyttede vilkår for evt. rabat.

4. Betaling

Til betaling af tilskud til driften kan der vælges mellem flere forskellige betalingsmodeller, som hver kommune, Metroselskabet I/S og DSB selv aftaler med Cykel DK. Uanset hvilken betalingsform der vælges, skal der betales den samme pris i sidste ende, som følger af fordelingsnøglen. Der skal være fuld transparens om hver parts betalingsmodel, for de andre parter. Modellerne for betaling kan for eksempel være:

- 1) Der betales et forholdsmæssigt stort beløb i etableringen af projektet, som afspejler, at anlægs-/opstartsudgifterne er betragtelige, og derefter betales et mindre fast beløb baseret på antallet af installationer.
- 2) Der betales et årligt eller kvartalvis fast beløb baseret på antallet af installationer.

5. Reklamer og sponsorater

Parterne er enige om, at der skal indgås en aftale, der regulerer regler for reklame tilknyttet cykelkonceptet. Indtil en sådan indgås, er parterne enige om følgende forhold: Cykel DK får rettighederne til at sælge nedenstående reklamer. Alle indtægter fra reklamerne skal indgå direkte til at finansiere driften af cykelkonceptet. Alle reklamer skal overholde parternes interne reklameregler.

5.1 Reklamer uden for byrummet

A. *Navnesponsorat*. En hovedsponsor, der lægger navn til cykelkonceptet. Sponsoratets værdi ligger hovedsageligt i den omtale, en navnesponsor kan opnå af omtale i medier og offentligheden. Kan desuden eksponeres på hjemmesider og evt. på dockingstationer (jf. nedenstående).

B. *CSR-reklamer*. Virksomheder kan betale et beløb og få deres virksomhedsnavn på Cykel DK's officielle hjemmeside.

C. *Brugermåltrettet reklame*. Reklame til registrerede brugere af cykelkonceptet. Reklamerne sendes til brugerne via mobiltelefoner og/eller e-mail. Fx baseret på GPS så brugerne får oplysninger om spisesteder, seværdigheder mv. alt efter valgt rute.

5.2 Reklamer i byrummet

A. *Navneskilt på dockingstationer*. Denne reklameplads kan enten reserveres som en integreret del af navnesponsoratet eller sælges til andre virksomheder.

Navneskiltene tilknyttet cykelkonceptet må maksimalt være af en størrelse på 50x50 cm. Reklamepladserne på dockingstationer skal placeres i en passende afstand fra andre udendørs reklametavler i byrummet. Parterne forpligter sig på ikke at placere nye reklamer i byrummet i samme afstand.

B. *Reklamer på cyklerne*. Navnesponsorens navn kan optræde på cyklen. Derudover er det op til Cykel DK Hovedstaden at vurdere, om maksimale reklameindtægter opnås ved også at skabe plads til andre reklamer på cyklen.

6. Arealer

Parterne stiller hver især relevante arealer (cykelkældre for Metroselskabet I/S) til rådighed for opstilling af cykelinstallationer uden beregning, dog under hensyntagen til hver parts gældende regler herfor. Såfremt arealfordelingen viser sig meget skæv, vil parterne forhandle om, hvorvidt det skal udløse en form for kompensation til den part, der i givet fald stiller uforholdsmæssigt meget areal til rådighed.