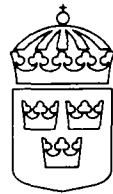


Regeringens proposition 1993/94:213



Godkännande av grundläggande principer för
avtal rörande Arlandabanan

Prop.
1993/94:213

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 7 april 1994

Birgit Friggebo

Mats Odell
(Kommunikationsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag till en samfinansiering av utbyggnaden av Arlandabanan. Det konsortium som vinner anbudstävlingen föreslås få rätten att genom ett särskilt bildat aktiebolag bygga och förvalta utbyggnaden av Arlandabanan (Rosersberg–Arlanda–Odensala) samt driva Arlandapendeln (Stockholms Central–Arlanda). Staten föreslås bidra med 850 miljoner kronor för Norra böjen samt utställa ett villkorslån upp till ett belopp motsvarande 25 % av den totala projektkostnaden, dock högst 1 000 miljoner kronor, till det av konsortiet bildade bolaget för genomförandet av Arlandabanan. Banverket föreslås ansvara för anslutningarna av Arlandabanan till stombjörnvägen mellan Stockholm och Uppsala, markinköp m.m.

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Ärendet och dess beredning	4
3	Arlandabanan	5
3.1	Projektets omfattning	5
3.2	Trafikprognoser	6
3.3	Varför samfinansiering?	7
4	Genomförande av Arlandabanan	8
4.1	Parterna i projektet	8
4.2	Projektets grundläggande principer	10
4.3	Särskilda frågor för riksdagens ställningstagande	12
4.4	Arlandabanan Agreements	18
	Bilaga Arlandabanan Agreements	21
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 april 1994	50

Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner det som regeringen förordar om de grundläggande principerna för genomförandet av Arlandabanan (avsnitt 4.1 och 4.2),
2. bemyndigar regeringen att slutligt godkänna förhandlingsresultatet inom ramen för de principer och de åtaganden för staten som framgår av avsnitt 4 och av de avtal som sammanfattningsvis redovisas i bilaga 1,
3. bemyndigar regeringen att från anslaget Nyinvesteringar i stombjörnar besluta om utbetalning av 850 miljoner kronor avseende Norra böjen till det av det vinnande konsortiets bildade bolaget (avsnitt 4.3),
4. godkänner att staten genom anslaget Nyinvesteringar i stombjörnar svarar för minst hälften av kostnaderna för anslutning av Arlandabanan till stombjörnet vid Rosersberg och Odensala (avsnitt 4.3),
5. bemyndigar regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att bevilja ett villkorslån om högst 25 % av den totala projektkostnaden, dock högst 1 000 miljoner kronor, till det av det vinnande konsortiet bildade bolaget (avsnitt 4.3),
6. godkänner att det av det vinnande konsortiet bildade bolaget får disponera Arlandabanan intill utgången av den avtalade avtalstiden om 45 år med viss rätt till en 10-årig förlängning och att Arlandabanan först därefter skall disponeras av staten (avsnitt 4.3),
7. bemyndigar regeringen att ingå avtal med det av det vinnande konsortiet bildade bolaget avseende viss juridisk förbindelse (Garantiavtalet) i anslutning till A-Banan Projekt AB:s åtaganden (avsnitt 4.3 och 4.4),
8. bemyndigar regeringen att låta Banverket och Luftfartsverket såsom ägare till A-Banan Projekt AB ge kapitaltillskott till A-Banan Projekt AB när behov därtill föreligger och att godkänna att regeringen sedan får återkomma till riksdagen med förslag till hur sådana kapitaltillskott skall täckas (avsnitt 4.3),
9. godkänner det som regeringen förordar om trafikeringsrättigheter på Arlandabanan och stombjörnet på delen Stockholms Central-Rosersberg (avsnitt 4.3).

2 Ärendet och dess beredning

En järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda flygplats har under lång tid ansetts som mycket angelägen att genomföra. Olika förslag till utformning och sträckning har studerats. En förutsättning för projektet har varit att det skulle vara samhällsekonomiskt motiverat men också att trafikunderlaget skulle vara stort nog för att medge företagsekonomisk lönsamhet.

Regeringen uppdrog år 1989 åt Banverket att utreda projektet och lämna förslag till hur det skulle kunna genomföras utan statliga medel. Utgångspunkten för arbetet med ett genomförande av Arlandabaneprojektet har varit att det i så stor utsträckning som möjligt skall finansieras utanför statsbudgeten och gärna med privata medel. Av Banverkets rapport år 1989 framgår att kostnaderna för projektet, som av Banverket då beräknades till ca 6 000 miljoner kronor, inte kunde täckas av trafikintäkter utan att det skulle bli nödvändigt med statliga insatser eller bidrag från andra sektorer för att genomföra projektet.

I avvaktan på ett slutligt ställningstagande till genomförande av Arlandabanan beslutade regeringen den 15 augusti 1991 om att påbörja utbyggnaden av ett kompletterande dubbelspår (fyrspåret) på delen Ulriksdal-Rosersberg och avsatte 200 miljoner kronor för detta. Fyrspåret utgör en viktig kapacitetsförstärkning för tågtrafiken på Ostkustbanan mellan Märsta och Stockholm. Den 12 mars 1992 beslutade regeringen om ytterligare 550 miljoner kronor för en fortsatt utbyggnad av fyrspåret.

Regeringen har tydligt uttalat att ambitionen är att projektet skall finansieras med så stor andel privat riskkapital som möjligt. Delegationen (K 1991:04) för infrastrukturinvesteringar beslutade därför att ytterligare utreda förutsättningarna för en privat finansieringslösning för utbyggnaden av Arlandabanan. Även delegationen kom fram till att projektet inte kan finansieras helt på företagsekonomiska grunder. Delegationen föreslog därför att en samfinansieringslösning skulle eftersträvas.

Delegationen redovisade i december 1992 ett förslag till principer för en samfinansieringslösning för utbyggnaden av Arlandabanan. Förslaget innebar att staten svarar för delen från Stockholms Central till Rosersberg och att en privat finansiering skall eftersträvas för delen Rosersberg-Arlanda inkl. järnvägsstationer i flygplatsområdet.

Mot bakgrund av delegationens rekommendationer beslutade regeringen den 14 januari 1993 att uppdra åt delegationen att, med förbehåll för regeringens godkännande, förhandla och träffa överenskommelse med lämpliga intressenter om utbyggnaden av Arlandabanan på delen Rosersberg-Arlanda inkl. stationslösningen på Arlanda flygplats. Samtidigt uppdrog regeringen åt Banverket att göra en samhällsekonomisk studie av delen Arlanda flygplats-Odensala.

I propositionen om investeringar i trafikens infrastruktur m.m. (prop. 1992/93:176) redovisade regeringen förslag till finansiering av fyrspåret och Norra böjen. Riksdagen godkände regeringens förslag och förutsatte

att Arlandabanan tas i drift så snart som möjligt (bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446). Enligt riksdagens beslut skall staten svara för utbyggnaden av fyrspåret och för utbyggnaden av Norra böjen. Totalt avsattes därför ytterligare 2 000 miljoner kronor.

Prop. 1993/94:213

Delegationen för infrastrukturinvesteringar påbörjade under våren 1993 arbetet med att förbereda och genomföra upphandlingen av Arlandabanan (Rosersberg–Arlanda–Odensala). I juni 1993 inleddes en pre-qualificering i syfte att redovisa grundläggande förutsättningar för projektets genomförande, att åstadkomma intresse för projektet hos olika intressenter samt att begränsa de deltagande anbudsgivarna till de mest kvalificerade företagen. Under hösten 1993 har de mest kvalificerade av företagen som lämnat intresseanmälan erbjudits lämna anbud på Arlandabanan.

Som ett led i genomförandet av delegationens förhandlingsarbete bildades, efter godkännande av riksdagen (prop. 1993/94:39, bet. 1993/94:TU6, rskr. 1993/94:74) ett särskilt projektbolag, A-Banan Projekt AB, med uppgift att företräda staten i den fortsatta upphandlingen av Arlandabanan. Samtidigt entledigades delegationen för infrastrukturinvesteringar.

Den 15 februari 1994 gick anbudstiden ut för de särskilt utvalda konsortier som inbjudits att lämna anbud. Därefter har A-Banan Projekt AB inlett utvärdering och förhandlingar med berörda konsortier. A-Banan Projekt AB har den 30 mars 1994 i skrivelse till regeringen redovisat de grundläggande principerna för projektet innefattande de huvudsakliga avtalsförslagen.

3 Arlandabanan

3.1 Projektets omfattning

Regeringens bedömning: En investering i Arlandabanan kommer tillsammans med planerade kapacitetsförstärkningar på Ostkustbanan att medge att det svenska järnvägssystemet integreras med Arlanda flygplats och att en tågpendel mellan Arlanda flygplats och Stockholms Centralstation får en restid på 21 minuter. Banan kan börja trafikeras under år 1998.

Skälen för regeringens bedömning:

Med *Arlandabaneprojektet* avses en järnvägsförbindelse mellan Stockholms Central och Arlanda flygplats. Projektet omfattar även anslutning till Ostkustbanan norr och söder om Arlanda flygplats samt erforderliga stationer på flygplatsen. Arlandabaneprojektet kan indelas i kapacitetshöjande åtgärder på Ostkustbanan (bl.a. fyrspåret), Södra böjen och Norra böjen.

Med *Arlandabanan* avses den del av projektet som är en helt ny bana, dvs. Norra och Södra böjen samt erforderliga stationslösningar och anslutningar till Ostkustbanan. Byggandet av Arlandabanan kommer att knyta samman det svenska järnvägssystemet med Sveriges största flygplats. Därmed ges goda möjligheter att integrera tågtrafiken från landets olika delar med nationella och internationella flygförbindelser. Den planerade utbyggnaden av järnvägar i Mälardalen och i södra och mellersta Norrland kommer därmed att ges goda möjligheter att trafikeras med tåg som angör Arlanda flygplats.

Arlandabanan och Ostkustbanan kommer också att trafikeras med en tågpendel. Tågpendeln beräknas i högtrafik att ha en frekvens om minst 6 tåg per timme i vardera riktning samt med en restid om ca 21 minuter i resp. riktning.

Regeringen bedömer att Arlandabanan kan börja trafikeras under år 1998.

3.2 Trafikprognoser

Regeringens bedömning: Antalet passagerare med Arlandapendeln beräknas bli ca 5,1 miljoner år 2005 och ca 7,4 miljoner år 2020.

Skälen för regeringens bedömning:

Inom ramen för arbetet med Arlandabaneprojektet har konsultföretaget Halcrow Fox genomfört en analys av resandeflödet på en tågpendel mellan Arlanda flygplats och Stockholms Centralstation. En särskild känslighetsanalys har också genomförts. Utgångspunkten för analysen är att befintlig flygbusstrafik även fortsättningsvis trafikerar Arlanda flygplats. Det finns ingen ambition från regeringen att särskilt begränsa konkurrensen mellan de olika trafikslagen i syfte att gynna en tågpendel till Arlanda. Huruvida det sedan finns marknadsmässiga förutsättningar att bedriva en flygbusstrafik får ansvarig trafikutövare besluta om. En annan utgångspunkt är att prissättningen för resa med tågpendeln skall vara helt fri. Prissättningen skall således baseras på marknadsmässiga grunder. Det finns heller inga garantier från statens sida om minsta antal resenärer etc. Trots att Arlandabanan upplåts med ensamrätt kommer genomgående tågtrafik från andra delar av det svenska järnvägsnätet att kunna utnyttja Arlandabanan. Därigenom tillgodoses önskemålet om att knyta samman regional och interregional tågtrafik med flygtrafiken på Arlanda.

Halcrow Fox beräknar att antalet passagerare med en tågpendel kommer att vara ca 5,1 miljoner år 2005 och ca 7,4 miljoner år 2020.

Den största andelen resenärer som kommer att utnyttja Arlandapendeln kommer att vara tidigare bussresenärer. Bil- och taxiresenärer kommer inte att vara lika benägna att utnyttja Arlandapendeln. Ett skäl till detta är att affärsresenärerna är mindre priskänsliga än övriga resenärer.

Av de känslighetsanalyser som gjorts framgår att en station i Häggvik, Stockholm Nord, har liten inverkan på efterfrågan på Arlandapendeln. Antalet passagerare år 2005 beräknas endast att öka från 5,1 miljoner till 5,2 miljoner vid ett stopp vid Stockholm Nord.

3.3 Varför samfinansiering?

Regeringens bedömning: En samfinansiering av utbyggnaden av Arlandabanan medger dels möjlighet att avlasta statsbudgeten betydande kostnader, dels en möjlighet att vidareutveckla den svenska järnvägsmodellen.

Skälen för regeringens bedömning:

En utgångspunkt för arbetet med ett förverkligande av Arlandabanan har varit att en så stor del som möjligt skall finansieras utanför statsbudgeten och gärna med privata medel.

Arlandabanan är ett typiskt infrastrukturprojekt vilket karaktäriseras av initialt höga investeringsutbetalningar, lång livslängd och låga driftkostnader. Projekt av denna typ har normalt svårt att finna finansiärer eftersom möjligheten att betala ränta och amortering på upptagna lån är begränsade i början av projektet. Därför svarar normalt samhället för denna typ av investeringar.

Genom en samfinansiering, där staten svarar för finansieringen av en del av projektet och privata medel för en annan del av projektet, kan samhället avlastas betydande investeringar samtidigt som de privata finansiärerna kan finna projektet tillräckligt attraktivt för att vilja delta.

Ett deltagande av privata finansiärer i projektet medför också att projektets företagsekonomiska förutsättningar noggrant kommer att granskas. En sådan granskning torde positivt påverka projektets utformning i syfte att få en för kunden attraktiv och rationell trafikeringslösning. En samfinansieringslösning ger således möjligheter att vidareutveckla den svenska järnvägsmodellen för styrning av järnvägssektorn. Entreprenader i nya former torde ge nya förutsättningar och impulser till en fortsatt utveckling av svensk järnvägspolitik.

Det är regeringens uppfattning att en samfinansieringslösning där upphandlingen av den nya järnvägslänken sker i nya former som bryter det etablerade mönstret mellan tillverkare, upphandlare, förvaltare och operatörer skapar förnyelse, förändring och en ökad effektivitet inom järnvägssektorn.

En samfinansieringslösning skapar också möjlighet att få nya aktörer på marknaden som är villiga att pröva nya utformningar av anläggningar och nya typer av driftorganisation.

Genom en samfinansiering av projektet engageras privat kapital i en betydande utsträckning. Härigenom kan andra projekt genomföras inom existerande statsfinansiellt utrymme.

4 Genomförande av Arlandabanan

4.1 Parterna i projektet

Regeringens förslag: Ett genomförande av projektet innebär att flera avtal skall slutas mellan olika parter. Avtal skall slutas mellan A-Banan Projekt AB och BoT-bolaget, mellan A-Banan Projekt AB och Projekt Sponsorerna samt mellan BoT-bolaget och den svenska staten.

Skälen för regeringens förslag:

A-Banan Projekt AB

Som tidigare har redovisats har regeringen i proposition 1993/94:39 redovisat upphandlingsprocessen för Arlandabanan. Regeringen föreslog i propositionen att det av administrativa och juridiska skäl skulle bildas ett av staten helägt bolag för att hantera återstoden av upphandlingen. Efter det att riksdagen godkänt regeringens förslag har Banverket och Luftfartsverket bildat bolaget A-Banan Projekt AB. Regeringen har den 23 december 1993 godkänt bolagsordningen för bolaget.

A-Banan Projekt AB har tre uppgifter. Förutom att slutföra upphandlingen av Arlandabanan skall bolaget samla rättigheter och skyldigheter som krävs för att genomföra projektet samt bevaka statens rättigheter enligt avtal.

Regeringen föreslog i propositionen om Arlandabanan (prop. 1993/94:39) att projektbolaget via särskilda avtal om överförande av befogenheter skulle tillförsäkra sig rätten att företräda staten vid förhandlingar med de privata intressenterna angående frågor som marktillträde, utrymme på Stockholms Central samt trafikering av sträckan Stockholms Central-Rosersberg.

A-Banan Projekt AB genomför för närvarande separata avtalsförhandlingar med Banverket, Luftfartsverket och SJ om olika rättigheter och skyldigheter som är nödvändiga för projektets genomförande. Dessa rättigheter och skyldigheter inarbetas därefter i de olika projektavtalen.

Med hänsyn till att riksdagen tidigare tagit ställning till genomförandet av projektet såsom ett samfinansieringsprojekt, och att Banverket och Luftfartsverket förvaltar statens aktier i A-Banan Projekt AB, anser regeringen att A-Banan Projekt AB inte behöver något särskilt bemyndigande att företräda staten utöver gällande riksdagsbeslut. Några särskilda avtal avseende bemyndiganden från Banverket, Luftfartsverket och SJ att företräda staten kommer således inte att ingås.

Upphandlingen genomförs såsom en förhandlingsupphandling med föregående prekvalificering. Efter genomförd prekvalificering erbjuds de prekvalificerade konsorterna att inlämna anbud senast den 15 februari 1994.

Som en del i upphandlingsmaterialet har de avtal som avser att reglera de rättsliga förhållandena mellan parterna i projektet utarbetats. Avtalen, som tillsammans benämns "Arlandabanan Agreements", är följande:

1. Arlandabanan Project Agreement (Arlandabaneprojektavtalet)
 Detta avtal reglerar förhållandena mellan A-Banan Projekt AB och det bolag som bildas av det vinnande konsortiet.
2. Arlandabanan Project Sponsors Agreement (Sponsoravtalet)
 Detta avtal reglerar förhållandena mellan A-Banan Projekt AB och de företag som ingår i det vinnande konsortiet och som är huvudägare i det bolag som dessa bildar för projektet.
3. Arlandabanan Subordinated Government Loan Agreement (Villkorslåneavtalet)
 Detta avtal reglerar de villkor som är kopplade till villkorslånet som lämnas av staten till det bolag som bildas av det vinnande konsortiet.
4. Arlandabanan Government Commitment (Garantiavtalet)
 Detta avtal reglerar det ansvar staten har för A-Banan Projekt AB:s uppfyllande av sina åtaganden gentemot det bolag som det vinnande konsortiet bildar för projektet.

Dessa avtal har under anbudsprocessen kommunicerats med anbudsgivarna i syfte att på så sätt ge dessa möjlighet att lämna synpunkter på avtalens innehåll under upphandlingen.

Vid den påbörjade utvärderingen har A-Banan Projekt AB konstaterat att det i vissa avseenden kan krävas kompletteringar och ändringar innan A-Banan Projekt AB överlämnar förslag till slutliga avtal till regeringen. Dessa kompletteringar och ändringar är i huvudsak av teknisk natur. Vidare kan krävas vissa ändringar rörande finansieringsfrågor och fördelningen av vissa risker.

Regeringen anser att stora delar av projektet nu har lagts fast i sådan omfattning att det är lämpligt att låsa de grundläggande ekonomiska och juridiska principerna för projektet.

Riksdagen bör därför godkänna det som regeringen förordar om avtalen under förutsättning att de slutliga avtalen är i huvudsaklig överensstämmelse med de principer som redovisas i denna proposition.

När avtalen ingåtts skall A-Banan Projekt AB följa och övervaka utbyggnaden av Arlandabanan och driften av Arlandapendeln. A-Banan Projekt AB kommer därvid att övervaka och ta ställning till frågor av teknisk natur samt övriga problem som uppstår vid genomförandet.

Det av det vinnande konsortiet bildade bolaget (Bygg- och trafikbolaget)

Det av det vinnande konsortiet bildade bolaget skall bygga och förvalta Arlandabanan hela sträckan Rosersberg-Arlanda flygplats-Odensala. Bolaget skall även svara för drift av banan inkl. reinvesteringar samt trafikering av en tågpendel med viss minimifrekvens. Detta bolag kallas fortsättningsvis för Bygg- och trafikbolaget (BoT-bolaget). I Bilaga 1 och i avtalet är bolaget benämnt SPC.

Det vinnande konsortiet

De i det vinnande konsortiet ingående företagen skall tillskjuta riskbärande kapital till BoT-bolaget samt förbli majoritetsägare i BoT-bolaget intill i vart fall tre år efter driftstart av Arlandapendeln.

Staten

Staten skall ansamla nödvändiga rättigheter för projektet i A-Banan Projekt AB samt ansvara för utbyggnaden av fyrspåret jämte anslutningar, markinköp m.m. Staten skall vidare lämna BoT-bolaget en särskild juridisk förbindelse för A-Banan Projekt AB:s åtaganden. Staten skall dessutom ekonomiskt stödja projektet genom ett bidrag och utställande av ett villkorsslån.

4.2 Projektets grundläggande principer

Regeringens förslag: Staten skall äga erforderliga markområden för Arlandabanan och upplåta dessa till A-Banan Projekt AB. Bygg- och Trafikbolaget (BoT-bolaget) skall ansvara för utbyggnaden av Arlandabanan. Efter färdigställandet överförs äganderätten av Arlandabanan till A-Banan Projekt AB. Därefter upplåts nyttjanderätten till Arlandabanan och erforderlig mark till BoT-bolaget under avtalstiden. Eftersom projektet är ett samfinansierat projekt bidrar staten till vissa delar av finansieringen. Avtalet skall beträffande anläggningens lokalisering och utformning grundas på mark-, naturvårds- och miljöskyddslagstiftningens krav beträffande miljöhänsyn, markanvändning och hushållning med naturresurser.

Regeringens bedömning: De grundläggande avtalsprinciperna tillgodoser väl det allmännas intressen i projektet. De grundläggande principerna medger också en effektiv och funktionell trafikförsörjning i regionen.

Skälen för regeringens bedömning och förslag: Arlandabaneprojektets affärsmässiga och juridiska upplägg motsvarar i sina huvuddrag vad som tillämpats för liknande projekt i andra länder. De grundläggande inslagen är följande.

De privata intressenterna genomför projektet via en av dem särskilt bildad juridisk person (BoT-bolaget) som skall tillföras ekonomiska och andra resurser i den omfattning som krävs för att BoT-bolaget självständigt skall kunna genomföra projektet.

De privata intressenternas roll är väsentligen att tillskjuta det riskkapital som behövs utöver lånefinansierat kapital samt att uppträda som leverantörer av tjänster och varor till BoT-bolaget, varvid det förutsätts att detta sker på normala kommersiella villkor.

De privata intressenterna i egenskap av ägare av BoT-bolaget kvarstår som sådana åtminstone intill dess att projektet har färdigställts och övergått i driftfasen.

Statens roll och ansvar begränsas så långt som möjligt av ekonomiska och praktiska skäl.

BoT-bolaget bedriver verksamheten för egen räkning, med de vinstmöjligheter som därvid föreligger, under avtalstiden.

Som ersättning för att staten möjliggör för de privata intressenterna att genom BoT-bolaget genomföra projektet erhåller A-Banan Projekt AB äganderätten till de anläggningstillgångar som tillskapas. A-Banan Projekt AB kan därigenom efter den tidpunkt då BoT-bolagets rättigheter avseende projektet har upphört fortsätta att driva verksamheten.

Då BoT-bolaget i princip skall kunna genomföra projektet självständigt utan annat stöd från sina ägare än tillskott av ursprungligt riskkapital, blir finansieringen en mycket kritisk fråga. Vid projekt av detta slag ställer finansierarna mycket långtgående krav i flera hänseenden, då de som säkerhet för sina lån i allt väsentligt endast har kommande intäkter från den planerade verksamheten. Finansierarna tar således stora risker om inte ett antal förutsättningar blir uppfyllda.

I Arlandabaneprojektet skall BoT-bolaget ansvara för utbyggnaden av Södra och Norra böjen, järnväg och stationsbyggnaderna med anslutningar till terminalerna på Arlanda flygplats och tågstationen på Stockholms Central. Så snart utbyggnaden av Arlandabanan eller del därav färdigställts skall äganderätten överföras till A-Banan Projekt AB. A-Banan Projekt AB skall samtidigt, och som ersättning för överföringen av äganderätten, upplåta nyttjanderätt till Arlandabanan och berörda markområden m.m. Då järnvägen är färdigställd så att trafik kan påbörjas upplåts även trafikrättigheter på fyrspåret mellan Stockholms Central och Rosersberg i viss omfattning till BoT-bolaget. Nyttjanderätten och trafikeringsrättigheterna tillkommer BoT-bolaget under den resterande avtalstiden för projektet, vilken totalt uppgår till 45 år med viss möjlighet till en 10-årig förlängning.

Mot bakgrund av att projektet är ett samfinansierat projekt kommer staten att bidra med 850 miljoner kronor för byggandet av Norra böjen samt genom ett villkorlån. Staten kommer även att tillhandahålla mark för Arlandabanan och ansvara för en del av anslutningar av Arlandabanan till stornätet m.m. Staten skall dock äga marken men upplåta

den till A-Banan Projekt AB. Ansvaret för all övrig finansiering vilar på BoT-bolaget. Denna finansiering tillförsäkras genom kapitaltillskott från de privata intressenterna samt genom upptagandet av lån från externa finansiärer.

Skälen för att projektet behöver ett statligt villkorlån är att Arlandabanan, liksom alla infrastrukturprojekt, karaktäriseras av initialt höga investeringskostnader, lång byggtid och att brytpunkten för då projektet gått ihop ekonomiskt ligger långt fram i tiden. Det är därför svårt att finna privata finansiärer till hela projektet.

Arlandabanan karaktäriseras, liksom andra infrastrukturprojekt, av operativa kostnader som är låga i förhållande till investeringskostnaden. På lång sikt kommer ett projekt av detta slag därför normalt att ha god lönsamhet. Regeringen bedömer således att förutsättningarna för att erhålla återbetalning av villkorlånet med förräntning som goda.

Det avtal som regeringen skall godkänna kan förväntas utgå från en viss bestämd lokalisering och utformning av anläggningen. Det kan också komma att utgöra underlag vid ansökan om expropriationstillstånd hos regeringen. För regeringens godkännande krävs därför en miljökonsekvensbeskrivning av projektet och en redovisning av hur mark-, naturvårds- och miljöskyddslagstiftningens krav beträffande miljöhänsyn, markanvändning och hushållning med naturresurser har behandlats i planeringsprocessen. Vidare skall resultatet av samråd med berörda kommuner och länsstyrelser redovisas.

4.3 Särskilda frågor för riksdagens ställningstagande

Regeringens förslag: Den statliga fasta egendom som är nödvändig för projektets genomförande skall upplåtas till BoT-bolaget under avtalsperioden. Med anledning av att projektet är samfinansierat skall staten stödja projektet med dels ett bidrag, dels ett villkorlån. Staten skall dessutom lämna vissa juridiska utfästelser angående A-Banan Projekt AB. A-Banan Projekt AB skall ges trafikeringsrätt på stomjärnvägen mellan Stockholms Central och Rosersberg. Banverket och Luftfartsverket skall ges rätt att täcka de kostnader som kan uppkomma i A-Banan Projekt AB till följd av krav som enligt avtalen kan komma att riktas mot bolaget.

Skälen för regeringens förslag: Mot bakgrund av de nyss redovisade grundläggande principerna för avtalen redogör regeringen i det följande för de frågor i avtalen som särskilt kräver riksdagens ställningstagande.

Statens övergripande åtaganden

Viss mark för utbyggnaden av Arlandabanan är inte ännu i statens ägo. För projektets genomförande måste staten, genom Banverket och i

förekommande fall Luftfartsverket, skyndsamt förvärva sådan mark genom frivilliga överlåtelse eller, om nödvändigt, genom expropriation.

A-Banan Projekt AB har definierat villkoren för utbyggnaden av Arlandabanan vad gäller vissa ekonomiska förutsättningar, standard och funktion. A-Banan Projekt AB svarar därför för vissa övergripande åtaganden gentemot BoT-bolaget. A-Banan Projekt AB skall

- förse BoT-bolaget med viss teknisk information,
- garantera att delen Stockholms Central-Rosersberg (fyrspåret) är färdigställt för tågtrafik senast en viss dag,
- kostnadsfritt upplåta tillträdesrätt till mark, byggnader och anläggningar på flygplatsen och utrymme vid Stockholms Central som nödvändigtvis erfordras för byggandet av järnvägen och tågstationerna på Arlanda flygplats samt tågstationen på Stockholms Central,
- kostnadsfritt upplåta tillträdesrätt till marken för byggandet av Norra och Södra böjen,
- upplåta nyttjanderätt till följande egendom till BoT-bolaget: Arlandabanan, berörd mark, berörda byggnader och berörda anläggningar på flygplatsen samt utrymmen vid Stockholms Central,
- till BoT-bolaget upplåta viss trafikeringsrätt på stommätet på delen Stockholms Central-Rosersberg (fyrspåret).

Statens finansiella åtaganden

Staten skall, genom anslaget Nyinvesteringar av stomjärnvägar, ställa 850 miljoner kronor till BoT-bolagets förfogande avseende del av kostnaderna för utbyggnaden av Norra böjen. Utbetalningen av bidraget beräknas ske enligt följande tidsplan:

- 150 mkr från den 31 juli 1994
- 295 mkr från den 31 juli 1995
- 260 mkr från den 31 juli 1996
- 145 mkr från den 31 juli 1997

Formerna för utbetalningen av det statliga bidraget bör vara föremål för de slutliga förhandlingarna angående Arlandabanan. Regeringen bör därför bemyndigas att slutligt besluta om på vilket sätt det statliga bidraget om 850 miljoner kronor skall ställas till BoT-bolagets förfogande.

Staten skall även svara för att BoT-bolaget erhåller ett villkorslån. Villkorslånet skall utbetalas till BoT-bolaget under byggandet av Arlandabanan. Lånet löper utan ränta och skall vara efterställt samtliga övriga fordringar på BoT-bolaget. I stället för återbetalning skall staten äga rätt till en årlig vinstdelning med det högsta av antingen en viss andel av BoT-bolagets totala intäkter eller en viss andel av samtliga utdelningar till aktieägarna i BoT-bolaget. Storleken på dessa andelar kan bli föremål för förhandlingar med de i anbudstävlingen deltagande konsortierna. Rätten till denna vinstdelning inträder i princip efter det

att intäcksströmmarna i projektet betalat årliga amorteringar och räntor på externa lån samt genererat en begränsad avkastning på investerat riskbärande kapital för de privata intressenterna. Den exakta tidpunkten för detta är definierad i avtalen.

Villkorslånets storlek beräknas på följande sätt:

Utgångspunkten för beräkningen är den totala projektkostnaden. Det förutsätts därvid att det vinnande konsortiet uppfyller de krav som ställs i det tekniska underlaget (MTR). Den totala projektkostnaden definieras såsom projektets totala kapitalbehov fram t.o.m. driftstart av Arlandapendeln samt det kapital som krävs för färdigställandet av Norra böjen, inkl. statens bidrag till Norra böjen och villkorslånet, samt även alla kapitaliserade räntekostnader, övriga finansieringskostnader och avgifter, liksom övriga kostnader hänförliga till tiden innan driften av projektet startar.

Det vinnande konsortiet har att med eget riskkapital eller motsvarande finansiering svara för det högsta av endera 600 miljoner kronor eller 15 % av den totala projektkostnaden. Tillsammans med detta skall det vinnande konsortiet genom annan finansiering, såsom kommersiella banklån eller motsvarande, svara för en finansiering upp till 75 % av den totala projektkostnaden. Den resterande delen av finansieringen, upp till den totala projektkostnaden, skall vara möjlig att finansiera genom ett villkorslån.

Villkorslånet kan inte användas förrän minst 75 % av finansieringen har arrangerats av det vinnande konsortiet. Regeringen finner det dock angeläget att redan nu fastslå en högsta nivå på villkorslånet. Detta bör enligt regeringens uppfattning rymmas inom högst 25 % av den totala projektkostnaden, dock högst 1 000 miljoner kronor. Genom att upphandlingen sker under konkurrens, och genom att den slutliga vinnaren i princip väljs utifrån det lägsta kravet på villkorslån, skapas förutsättningar för att reducera behovet av detta. Kapitalkostnaderna för villkorslånet bör belasta anslaget nyinvesteringar i stombjärnvägar. Ianspråktagna medel bör sedan återbetalas till anslaget när staten erhåller del av vinsten av Arlandabanan.

Staten skall vidare svara för att Arlandabanan ansluts till stornätet i Rosersberg och Odensala samt för minst hälften av kostnaderna för detta. Resterande del av kostnaderna för anslutningarna skall BoT-bolaget stå för. Härtill kommer kostnader för markinköp, kraftmatning m.m.

Trafikeringsrättigheter

A-Banan Projekt AB skall ges trafikeringsrättighet på stornätsdelen mellan Stockholms Central och Rosersberg samt även ges rätt att överföra hela eller delar av denna rätt till BoT-bolaget.

A-Banan Projekt AB skall tillförsäkra BoT-bolaget bankkapitet för denna del av stornätet motsvarande minst sex tåg rörelser i vardera riktningen per timme. BoT-bolaget skall dessutom få möjlighet att under vissa förutsättningar erhålla ytterligare bankkapitet. Upplåten bankapa-

citet skall även omfatta rätt att stanna vid befintliga stationer längs fyrspåret. Vidare skall tågpendeln till Arlanda flygplats behandlas som tåg i högsta prioriteringsklass.

I syfte att åstadkomma en av staten önskad integrering av Arlandabanan med stornätet skall BoT-bolaget förbinda sig att upplåta vissa trafikrättigheter samt viss rätt till nyttjande av tågstationer för Arlandabanan.

Trafikutskottet anförde vid behandlingen av regeringens proposition om Arlandabanan (prop. 1993/94:39, bet. 1993/94:TU6, rskr. 1993/94:74) att utskottet för egen del förutsatte att projektet skulle säkerställa en fungerande nationell, regional och lokal trafikförsörjning. Regeringen bedömer att principerna i de förslag till avtal som A-Banan Projekt AB har utarbetat kommer att ge förutsättningar för en integrerad och effektiv trafikering på Arlandabanan.

Fastighetsrättsliga frågor

Några särskilda rättsregler för denna typ av projekt finns inte i Sverige. Inte heller är svensk lagstiftning speciellt anpassad till denna projektform. De avtal som har framtagits för projektet har som sin utgångspunkt nu gällande svensk lagstiftning.

I vissa hänseenden är rättsläget i Sverige dock inte helt klart i förhållande till projekt av detta slag. Det har lett till att särskilda bestämmelser förts in i avtalen. De särskilda bestämmelsernas syfte är att tillförsäkra parterna i projektet att de grundläggande förutsättningarna för projektet kan upprätthållas.

Nyttjanderätt till statliga markområden m.m. som behövs för projektet skall av A-Banan Projekt AB upplåtas vidare till BoT-bolaget. Vidare skall A-Banan Projekt AB upplåta en nyttjanderätt för Arlandabanan till BoT-bolaget. Upplåtelsen sker för en tid av upp till 45 år med viss möjlighet till förlängning med 10 år.

Svensk lagstiftning rörande nyttjanderätt till fast egendom innebär begränsningar för nyttjanderättsupplåtelser på så lång tid (7 kap. 5 § jordabalken). Dessa begränsningar gäller dock inte då staten är upplåtaren.

Regeringen anser att tolkningen av föreliggande upplåtelse skall göras mot bakgrund av att staten kvarstår som ägare till den fasta egendomen samt att staten genom upplåtelsen till A-Banan Projekt AB valt att disponera över den fasta egendomen under samma tid som gäller för A-Banan Projekt AB:s upplåtelse.

Enligt svensk lagstiftning föreligger olika regler för olika typer av nyttjanderättsupplåtelser beroende på föremålet för upplåtelsen. Upplåtelsen till BoT-bolaget omfattar fast och lös egendom och är endast en del av de rättigheter som krävs för projektets genomförande. De fysiska tillgångarna utgörs av mark, järnväg, stationsbyggnader och övrig egendom som tillsammans utgör en integrerad transportanläggning. Det är enligt regeringens uppfattning inte möjligt att bryta ut vissa delar eller

Konkurrensrättsliga frågor

Projekt av det här slaget är naturligen komplexa och vissa av de regleringar som tillskapas i avtalen skulle kunna uppfattas som konkurrensbegränsande. Härvid avses ensamrättigheterna för BoT-bolaget såvitt avser tågpendeltrafik mellan Stockholms Central och Arlanda flygplats, BoT-bolagets utfästelser beträffande upplåtelse av trafikeringsrättigheter avseende Arlandabanan och A-Banan Projekt AB:s utfästelser att inte stödja konkurrerande spårbunden trafik. Regeringen bedömer att dessa är oundvikliga och nödvändiga för att projektet skall kunna genomföras på det sätt som föreslås. Fördelarna för staten överväger nackdelarna av dessa regleringar. Det är därför acceptabelt för staten att dessa inslag finns i projektet.

Regeringen finner att det, såsom riksdagen tidigare uttalat, är angeläget att en fungerande lokal och regional trafikförsörjning uppnås även för andra tågoperatörer. Regeringen har under hand av A-Banan Projekt AB erfarit att bolaget överväger att initiera överläggningar med andra trafikutövare i syfte att uppnå en integrerad och effektiv trafikförsörjning i regionen.

Government Commitment – ett direkt statligt åtagande

A-Banan Projekt AB kommer att vara BoT-bolagets och de privata intressenternas avtalspart. A-Banan Projekt AB är ett i sammanhanget litet bolag med ett begränsat aktiekapital. Regeringen anser det därför nödvändigt att staten lämnar en juridisk förbindelse till BoT-bolaget bl.a. avseende statens kontroll över aktierna i A-Banan Projekt AB, A-Banan Projekt AB:s fullgörande av sina åtaganden och upplåtelse tiden av nyttjanderätten.

Övrigt

A-Banan Projekt AB skall vidare verka för att Luftfartsverket, SJ och Banverket träffar avtal på skäligen och icke diskriminerande villkor med BoT-bolaget vad avser nyttigheter såsom tillträde till mark och byggnader samt el, vatten m.m.

Ansvar

A-Banan Projekt AB har i förfrågningsunderlaget i vissa fall angivit villkor och förutsättningar som ligger till grund för anbudsgivarnas bedömningar om kostnader och lönsamhet. A-Banan Projekt AB skall

därför åta sig ett visst ansvar för riktigheten i lämnade uppgifter och för ändrade förutsättningar för projektet som medför fördyringar eller inkomstbortfall.

Arlandabanan Project Agreement förutsätter att extrakostnader som drabbar BoT-bolaget vid byggandet av Arlandabanan och som kan hänföras till ändrade villkor eller förutsättningar eller till vissa åtgärder av A-Banan Projekt AB eller av Banverket eller Luftfartsverket skall ersättas av A-Banan Projekt AB.

Avtalet förutsätter också att BoT-bolaget är berättigat att söka ersättning från A-Banan Projekt AB för förluster hänförliga till ändringar eller upphävande av lag eller förordning beslutade av riksdagen eller regeringen som leder till väsentligen ändrade förutsättningar för möjligheterna att på ekonomiskt rimliga villkor fortsätta verksamheten i BoT-bolaget. Motsvarande rätt till ersättning gäller även i det fall någon domstol meddelar beslut eller dom som väsentligt upphäver eller begränsar rättigheter eller förmåner i enlighet med ingångna avtal.

A-Banan Projekt AB svarar även för vissa miljömässiga förhållanden avseende den mark som upplåts till BoT-bolaget.

Täckning av eventuella anspråk riktade mot A-Banan Projekt AB

Vid upphandling är det normalt att en fördelning av ansvar och risker sker mellan den upphandlande parten och en leverantör eller entreprenör. Detta är även normalt då staten genomför en upphandling.

Syftet med en sådan fördelning är att försöka uppnå balans mellan den upphandlande partens önskemål om att ha så litet ansvar och ta så få risker som möjligt och de konsekvenser i form av prispåslag m.m. som blir följden av att en leverantör eller entreprenör åläggs ansvar och risker.

De avtal som har framtagits för Arlandabanan avspeglar en strävan att uppnå en sådan balans mellan risktagande och påslag. De föreslagna avtalen innebär väsentligen att A-Banan Projekt AB tar på sig det ansvar som beskrivs ovan.

Motsvarande ansvar ikläder sig ofta en beställare. Följden är att beställaren kan ådra sig kostnader vid uppfyllandet av ansvaret.

Som redovisats ovan innebär de åtaganden som A-Banan Projekt AB har samlade i bolaget att BoT-bolaget kan få rätt att rikta anspråk på ersättning mot A-Banan Projekt AB. Det egna kapitalet i A-Banan Projekt AB är emellertid begränsat. Bolagets förmåga att svara för ekonomisk ersättning och kompensation är därför liten. I vissa fall avses A-Banan Projekt AB i avtal med Banverket, Luftfartsverket och SJ reglera de anspråk som skall föras vidare. Detta avser fall då villkor eller förutsättningar har angivits av Banverket, Luftfartsverket eller SJ eller ansvaret är hänförligt till åtgärder vidtagna av någon av dessa myndigheter. Projektavtalen medför dock möjligheter till krav mot A-Banan Projekt AB som inte på detta sätt kan återföras till Banverket eller Luftfartsverket. I sådana fall har ägarna, dvs. Banverket och Luftfartsverket, att genom kapitaltillskott till A-Banan Projekt AB svara för

4.4 Arlandabanan Agreements

Regeringens bedömning: För att genomföra Arlandabanan enligt de riktlinjer, grundläggande intentioner och krav som staten angett för projektet krävs att till Arlandabanan knutna parter skyldigheter och rättigheter fastställs genom avtal. Av praktiska och juridiska skäl regleras Arlandaprojektet i flera avtal. Dessa avtal kommer att bli föremål för förhandling. A-Banan Projekt AB skall efter avslutade förhandlingar redovisa resultatet för regeringens ställningstagande.

Skälen för regeringens bedömning:

Arlandabanan Project Agreement (Arlandabaneprojektavtalet)

Detta avtal utgör huvudavtalet i Arlandabaneprojektet och syftar till att reglera byggandet och driften av Arlandabanan samt driften av tågpendeln från och till Arlanda flygplats. Avtalet ingås mellan A-Banan Projekt AB och BoT-bolaget. Avtalet skall för att träda i kraft bl.a. godkännas av regeringen. Detta avtal består i huvudsak av följande huvudåtaganden.

Avtalet skall bl.a. säkerställa finansieringen av Arlandabaneprojektet. Staten skall stödja finansieringen av projektet dels genom att bidra med 850 miljoner kronor avseende del av kostnaden för byggandet av Norra böjen, dels genom att lämna BoT-bolaget ett s.k. villkorslån i enlighet med vad som angivits i avsnitt 4.3. BoT-bolaget skall ansvara för all övrig finansiering.

Avtalet skall vidare försäkra att utveckling, projektering och byggnation av BoT-bolaget sker på ett sätt som är acceptabelt för båda parter. A-Banan Projekt AB lämnar BoT-bolaget tillträde till vissa markområden, byggnader och anläggningar samt har föreskrivet färdigställandetid för järnvägen, stationsbyggnader etc.

Sedan anläggningen färdigställts kommer den att besiktigas, prövas och godkännas varefter äganderätten skall överföras till A-Banan Projekt AB.

Efter överlämnandet av järnvägsanläggningen till A-Banan Projekt AB påbörjas driftfasen av projektet. Såsom ersättning för anläggnings- tillgångarna upplåter A-Banan Projekt AB dessa till BoT-bolaget med nyttjanderätt för avtalstiden. BoT-bolagets fordran på A-Banan Projekt AB för entreprenaden och A-Banan Projekt AB:s fordran på BoT-bolaget för upplåtelsen uppgår till samma belopp och skall kvittas. Samtidigt upplåts trafikeringsrättighet till BoT-bolaget vad avser stomnätet mellan Stockholms Central och Rosersberg (fyrspåret). BoT-bolaget skall på denna del av stomnätet tillförsäkras tillgången till banan med en

trafikeringsrätt om minst sex tågrörelser i vardera riktning varje timme mellan kl. 06.00 och kl. 22.00 samt två tågrörelser i vardera riktningen varje timme under resterande del av dygnet. Härvid åtar sig BoT-bolaget att driva Arlandabanan och tågpendeln under den resterande avtals-tiden som uppgår till 45 år från avtalets ikraftträdande med rätt till en 10-årig förlängning. A-Banan Projekt AB kommer under viss tid att förbinda sig att inte stödja, initiera eller bedriva spårbunden trafik som konkurrerar med BoT-bolagets tågpendel.

Avtalet innehåller vidare bestämmelser om BoT-bolagets underhålls-skyldigheter, rapportering till A-Banan Projekt AB, insyn för A-Banan Projekt AB i BoT-bolagets verksamhet, garantier avseende lägsta tåg-frekvens, försäkringar, ansvar, avtalsbrott, sekretess, skiljeförfarande vid tvist m.m. Särskilda bestämmelser som syftar till att skydda BoT-bolagets långivare har också intagits. Dessa bestämmelser innebär bl.a. att långivarna vid avtalsbrott och obestånd av BoT-bolaget får insätta annat bolag i BoT-bolagets ställe som avtalspart och operatör av Arlan-dapendeln.

Arlandabanan Project Sponsors Agreement (Sponsoravtalet)

Detta avtal ingås mellan A-Banan Projekt AB och de huvudsakliga ägarna till BoT-bolaget, nedan kallade projektsponsorerna. Avtalet skall tillförsäkra A-Banan Projekt AB att BoT-bolaget erhåller ett tillfredsstäl-lande riskkapital från projektsponsorerna för genomförandet av Arlanda-baneprojektet. Avtalet syftar vidare till att säkerställa att BoT-bolagets majoritetsägare som aktieägare handlar enligt statens intentioner.

Avtalet föreskriver bl.a. hur mycket aktiekapital Project Sponsors skall inbetala. Projektsponsorerna skall vidare åta sig att äga majoriteten av aktierna i BoT-bolaget under en tid av minst tre år efter driftstarten av tågpendeln mellan Stockholms Central och Arlanda flygplats. Vidare förbinder sig projektsponsorerna att inhämta A-Banan Projekt AB:s godkännande före vissa beslut av mer väsentlig betydelse för BoT-bola-gets verksamhet.

Avtalet innehåller härutöver bestämmelser om redovisning och rap-portering till A-Banan Projekt AB, vissa särskilda åtaganden från pro-jektsponsorerna i anslutning till reglerna i jordabalken, sekretess, skilje-förfarande vid tvist m.m.

Government Subordinated Loan Agreement (Villkorslåneavtalet)

Avtalet avses ingås mellan staten och BoT-bolaget. Genom avtalet lämnas det ovan angivna villkorslånet.

Villkorslånet skall utbetalas under byggandet av Arlandabanan. Lånet löper utan ränta och är efterställt BoT-bolagets övriga fordringar.

I stället för återbetalning av lånet genom ränta och amortering skall staten ha rätt till årlig vinstdelning i enlighet med vad som beskrivits i avsnitt 4.3.

Avtalet innehåller vidare bestämmelser om rapportering till staten, uppsägning, skiljeförfarande vid tvist m.m. Prop. 1993/94:213

Government Commitment (Garantiavtalet)

I syfte att tillförsäkra BoT-bolaget att A-Banan Projekt AB fullgör sina åtaganden enligt Arlandabanan Project Agreement avses staten lämna vissa juridiskt bindande utfästelser till BoT-bolaget. Dessa utfästelser innebär att staten skall förbli ägare till samtliga aktier i A-Banan Projekt AB under Arlandabanan Project Agreements giltighetstid, att staten skall se till att A-Banan Projekt AB fullgör sina skyldigheter enligt Arlandabanan Project Agreement samt att BoT-bolaget tillförsäkras möjligheten att driva tågpendeln och järnvägsverksamheten enligt Arlandabanan Project Agreement oavsett vad som föreskrivs i jordabalken beträffande upplåtelse för upplåtelse av nyttjanderätt till fast egendom.

1 Arlandabanan Agreements

Prop. 1993/94:213
Bilaga 1

Nedan följer en sammanfattande beskrivning av det väsentligaste innehållet i Arlandabanan Project Agreement, Arlandabanan Project Sponsors Agreement, Government Subordinated Loan Agreement och Government Commitment.

1.1 Arlandabanan Project Agreement

Avtalet utgör huvudavtalet i Arlandabaneprojektet och syftar till att reglera byggnationen och driften av Arlandabanan samt driften av tågpendeln från och till Stockholm-Arlanda flygplats.

Avtalet avses bli ingånget mellan A-Banan Projekt AB och det bolag de privata intressenterna bildar för genomförandet av Arlandabaneprojektet. Det senare bolaget kallas nedan för SPC.

Artikel I – Bakgrund

I denna artikel beskrivs bakgrunden till avtalet i form av bl.a. statens intentioner med projektet, presentation av avtalsparterna och parternas ändamål med Arlandabaneprojektet.

Artikel II – Definitioner

Artikeln anger de definitioner som används i avtalet.

I denna sammanfattning används termerna "Arlandabanan", "SPC:s koncernbolag" och "flygpendeln".

Med "Arlandabanan" avses järnvägen mellan Rosersberg och Stockholm-Arlanda flygplats (Södra böjen), järnvägen på Stockholm-Arlanda flygplats, järnvägen mellan Stockholm-Arlanda flygplats och Odensala (Norra böjen), stationsanläggningen på Stockholms Central och tågstationerna på Stockholm-Arlanda flygplats.

Med "SPC:s koncernbolag" avses varje juridisk eller fysisk person som (i) äger 10 % eller mer i SPC, (ii) ägs till 10 % eller mer av SPC eller (iii) är kontrollerad av fysisk eller juridisk person som äger 10 % eller mer i SPC.

Med "flygpendeln" menas den tågpendeltrafik som enligt avtalet skall drivas av SPC mellan Stockholms Central och Stockholm-Arlanda flygplats.

Artikel III – Skyldigheter för SPC och A-Banan Projekt AB

Artikeln behandlar inledningsvis SPC:s övergripande ansvar för projektet och finansieringen därav. SPC skall ansvara för allt inom Arlan-

dabanprojektet förutom det som nedan särskilt anges som A-Banan Projekt AB:s åtagande.

Prop. 1993/94:213
Bilaga 1

SPC:s mer specifika åtagande består bl.a. av att SPC skall

- (i) projektera, planera, konstruera och färdigställa Arlandabanan samt upphandla allt rullande materiel och andra varor och tjänster nödvändiga för flygpendeln och Arlandabanan;
- (ii) återställa, ersätta och/eller bygga om samtliga permanenta (och temporära) broar, vägar, byggnader, taxibanor, underhållstunnlar, elledningar, rör och andra saker som krävs för att möta de tekniska kraven och i övrigt för genomförandet av projektet;
- (iii) ansöka, erhålla och vidmakthålla samtliga erforderliga tillstånd för projektet;
- (iv) förvärva alla rättigheter till fastigheter, vägar, vatten etc. nödvändiga för genomförandet av projektet förutom vad avser lokalerna på Stockholms Central, markområdet för Södra böjen, flygplatsområdet och markområdet för Norra böjen;
- (v) underhålla, reparera, renovera och förbättra Arlandabanan och flygpendeln;
- (vi) driva flygpendeln och Arlandabanan;
- (vii) ansvara för trafikledningen på Norra och Södra böjen;
- (viii) ansvara för flygpendeltrafiken på stornätsdelen Rosersberg-Stockholms Central;
- (ix) ansvara för allt behov av arbetskraft;
- (x) ansvara för i Artikel IV angiven finansiering;
- (xi) ingå och fullgöra erforderliga avtal för genomförandet av projektet såsom avtal med kommuner avseende eventuell detaljplanering;
- (xii) utföra samtliga skyldigheter som ankommer på Banverket enligt Banverkets avtal med vissa berörda parter såsom Vägverket och kommuner;
- (xiii) ersätta Banverket för 50 % av Banverkets skäligen direkta kostnader för färdigställandet av samtliga växlar och dylikt vid anslutningspunkterna för Norra och Södra böjen med stornätet vid Rosersberg och Odensala; samt

(xiv) ombesörja och ansvara för allt övrigt nödvändigt för projektet och driften av flygpendeln under avtalets giltighetstid.

Prop. 1993/94:213
Bilaga 1

SPC förbinder sig vidare att följa lagar och förordningar, kollektivavtal, praxis på arbetsmarknaden i Sverige etc. tillämpliga för projektet.

Vad avser A-Banan Projekt AB:s specifika åtaganden föreskrivs att A-Banan Projekt AB skall,

- (i) förse SPC med viss teknisk information omfattande bl.a. spårsträckning för Norra och Södra böjen, systemdokumentation, konstruktions- och funktionskrav;
- (ii) garantera att stomnätssdelen mellan Rosersberg och Stockholms Central, det s.k. fyrsparret, är färdigställt för tågtrafik senast viss datum;
- (iii) kostnadsfritt till SPC upplåta tillträdesrätt till markområdet på flygplatsen för byggnationen av tågstationer och de övriga delar av Arlandabanan som kommer att finnas belägna på flygplatsområdet samt till lokaler för byggnationen av stationsanläggningen på Stockholms Central;
- (iv) kostnadsfritt till SPC upplåta tillträdesrätt till markområdet för Södra böjen och markområdet för Norra böjen för byggnationen av Södra och Norra böjen;
- (v) upplåta nyttjanderätt till Arlandabanan och berörda markområden, byggnader m.m. samt till all egendom som införlivas för stadigarande bruk i den upplåtna egendomen; och
- (vi) till SPC upplåta trafikeringsrätt i viss omfattning på stomnätssdelen mellan Stockholms Central och Rosersberg.

SPC skall färdigställa Arlandabanan enligt särskild tidsplan samt garantera att Arlandabanan skall vara klar för tågtrafik såvitt avser mellan Stockholms Central och Stockholm-Arlanda flygplats senast viss datum samt att hela Arlandabanan inkluderande Norra böjen skall vara färdigställd för trafik senast den 31 december 2000.

I övrigt regleras hur parterna skall agera vid dröjsmål och vilka rättigheter part har till senareläggning av färdigställandet av Arlandabanan eller del därav.

Artikel IV – Finansiering av projektet

SPC skall ha det fullständiga ansvaret för all finansiering av projektet utom för statens bidrag om 850 miljoner kronor och det statliga villkorslånet.

Vad avser SPC:s majoritetsägares åtagande att tillskjuta SPC riskbärande eget kapital hänvisas till beskrivningen av Artikel III i Arlandabanans Project Sponsors Agreement.

SPC får inte vidta någon åtgärd som har till syfte eller effekt att kapitaltillskott som inbetalats till SPC enligt avtalet i någon form återbetalas till Project Sponsors, andra investerare eller aktieägare före den tidpunkt då betalningar till staten enligt Government Subordinated Loan Agreement påbörjats.

A-Banan Projekt AB skall tillse att SPC under vissa förutsättningar har rätt att lyfta 850 miljoner kronor för utbyggnaden av Norra böjen enligt följande tidsplan.

- SEK 150 miljoner den senare av följande två tidpunkter; 31 juli 1994 eller 30 dagar efter ikraftträdandet av avtalet.
- SEK 295 miljoner den senare av följande två tidpunkter; 31 juli 1995 eller 365 dagar efter ikraftträdandet av avtalet.
- SEK 260 miljoner den senare av följande två tidpunkter; 31 juli 1996 eller 730 dagar efter ikraftträdandet av avtalet.
- SEK 145 miljoner den senare av följande två tidpunkter; 31 juli 1997 eller 1 095 dagar efter ikraftträdandet av avtalet.

Artikeln beskriver vidare de väsentligaste villkoren för statens villkorslån till SPC. Se närmare Artikel VII i Government Subordinated Loan Agreement.

Artikel V – Konkurrerande trafikverksamhet

A-Banan Projekt AB förbinder sig att avhålla sig från att, direkt eller indirekt, initiera, starta, stödja eller bedriva spårbunden trafik som konkurrerar med SPC:s flygpendeltrafik. Åtagandet gäller intill 90 dagar efter det att behov av ytterligare spårbunden transportkapacitet föreligger och SPC, trots möjlighet därtill, inte tillmötesgått det ökade behovet inom ramen för projektet. Härvid finns dock vissa procedurregler till skydd för SPC.

Artikel VI – Tekniska krav på Arlandabaneprojektet

Artikeln behandlar de tekniska krav som ställs med avseende på Arlandabanans. Denna skall uppfylla vissa funktionskrav och krav avseende spårsträckning samt vissa mer detaljerade krav specifika för järnväg. SPC har således ansvaret för detaljeringen av Arlandabanans inom ramen för dessa krav liknande vad som gäller vid en totalentreprenad.

SPC skall ha fullständigt ansvar för att identifiera, erhålla och vidmakthålla alla tillstånd erforderliga för projektet. Detta gäller dock ej koncession för ägandet och brukandet av starkströmsledning för eltillförsel till Arlandabanan (vilket ansvar åligger Banverket) eller expropriationstillstånd för förvärv av de markområden som A-Banan Projekt AB skall upplåta till SPC i enlighet med avtalet.

SPC skall vidare ansvara för att all information i ansökningarna till samtliga tillstånd och all annan information som inges till vederbörande myndighet är riktig.

A-Banan Projekt AB åtager sig inte något ansvar för att någon teknisk, kommersiell eller annan information som A-Banan Projekt AB överlämnat till SPC är riktig. Inte heller åtager sig A-Banan Projekt AB något ansvar gentemot SPC för kostnad, skada eller förlust orsakad av sådan information eller felaktighet i sådan information. Undantag gäller endast i enlighet med vad som anges i Artikel XIII angående SPC:s rätt till ersättning.

Vidare föreskrivs att avtalet inte på något sätt undantar SPC från att följa myndighetskrav, krav i detaljplan eller andra restriktioner ställda av någon statlig eller kommunal myndighet eller annan internationell, nationell eller lokal myndighet.

Artikeln behandlar även SPC:s rätt att inträda i Banverkets rättigheter och skyldigheter enligt de avtal som Banverket har ingått med olika berörda parter såsom Vägverket och Sigtuna kommun för att reglera detaljplanefrågor och gränssnittsproblem för projektet.

Artikel VIII – Byggnationen av Arlandabanan

Artikeln reglerar SPC:s skyldigheter under byggnationen av Arlandabanan. Artikeln omfattar ett begränsat antal entreprenadrättsliga bestämmelser avseende markförhållande, tillträde till markområde, arkeologiska fynd, angränsande verksamheter, vilken typ av material från arbetsplatsen som SPC äger använda vid byggnationen av Arlandabanan etc. Artikeln reglerar vidare att vissa av SPC:s entreprenad- och leverantörskontrakt skall godkännas av A-Banan Projekt AB. Artikeln uppger även krav på kvalitetssäkring, riktlinjer för inspektioner, besiktningar och tester, hur parterna skall agera vid slutbesiktning av Arlandabanan eller del därav samt samarbetsfrågor mellan SPC och Luftfartsverket, SJ, Banverket eller annan berörd part.

Artikel IX – Äganderättsövergång

Vid färdigställandet av någon av delarna Södra böjen, järnvägen på flygplatsområdet, tågstationerna på flygplatsen, stationsanläggningen på Stockholms Central eller Norra böjen skall SPC till A-Banan Projekt AB överföra äganderätten (dvs. överlämna entreprenaden i färdigställda

delar) till alla fysiska tillgångar som byggts, monterats eller på annat sätt införlivats i egendomen av eller för SPC:s räkning. Äganderättsövergången skall ske på sådant sätt att A-Banan Projekt AB:s sakrättsliga skydd (skydd för rättigheter mot tredje man t.ex. köparens skydd mot säljarens borgenärer) till överförd egendom säkerställs. Priset för envar av Södra böjen, järnvägen på flygplatsområdet, stationsbyggnaderna på flygplatsområdet, stationsanläggning på Stockholms Central och Norra böjen skall vara engångssummor som överenskommes mellan A-Banan Projekt AB och SPC inför resp. överlåtelsedag. Beloppen skall återspegla de kostnader och utgifter som SPC haft för projektering och byggnation av den relevanta delen per överlåtelsedagen och uppgå till belopp som är lika stort som ersättningen för motsvarande upplåtelse enligt Artikel X. Dessa belopp skall kvittas. Såvida parterna inte överenskommer annat skall fakturering ske i anslutning till resp. överlåtelsedag.

Egendom som monterats, byggts in eller på annat sätt införlivats för stadigvarande bruk i Arlandabanan efter resp. överlåtelsedag som en följd av underhålls- eller reparationsarbete, renovering eller förbättring skall tillkomma och förbli A-Banan Projekt AB:s egendom. SPC skall härför utfärda och överlämna de dokument eller avtal som är nödvändiga för en sådan överlåtelse till A-Banan Projekt AB.

På resp. egendoms överlåtelsedag skall SPC kostnadsfritt till A-Banan Projekt AB överlåta samtliga garantier och utfästelser som SPC erhållit för färdigställandet enligt upprättade entreprenad- och leverantörskontrakt.

Artikel X – Upplåtelse av nyttjanderätt till den överförda egendomen

Artikel X reglerar nyttjanderätten till Södra böjen, markområdet för Södra böjen, järnvägen vid flygplatsen, flygplatsområdet, stationsbyggnaderna på flygplatsen, Norra böjen, markområdet för Norra böjen, stationsanläggningen på Stockholms Central, lokaler på Stockholms Central och allt som införlivats för stadigvarande bruk och överläts till A-Banan Projekt AB.

Nyttjanderätten upplåtes omedelbart efter att äganderätten övergått till A-Banan Projekt AB. Nyttjanderätten upphör sedan automatiskt i samband med att avtalet i sin helhet upphör att gälla. SPC skall vid upphörandet inte ha någon som helst rätt till ersättning från A-Banan Projekt AB på grund av upphörandet av rättigheterna enligt Artikel X.

All egendom upplåtes i befintligt skick och A-Banan Projekt AB har inte något ansvar för egendomens skick eller beskaffenhet.

SPC får enbart använda upplåten egendom för de ändamål som anges i avtalet dvs. Arlandabaneprojektet.

SPC skall vidare betala ersättning för nyttjanderätten till A-Banan Projekt AB enligt följande.

- (i) För Arlandabanan betalas ett engångsbelopp motsvarande entreprenadsumman i enlighet med de principer som anges i Artikel IX.
- (ii) För markområdet för Södra böjen betalas en krona per år.
- (iii) För markområdet för Norra böjen betalas en krona per år.
- (iv) För markområdet på flygplatsen skall SPC dels betala 65 kronor per m² för område ovan jord och en ersättning motsvarande vad andra betalar på flygplatsen för byggnader m.m. dels ett fast belopp om 4 miljoner kronor per år. För utrymmen under jord utgår ingen ersättning.
- (v) För de utrymmen som utnyttjas på Stockholms Central skall SPC betala dels ett fast belopp om 14 miljoner kronor per år dels en årlig rörlig del motsvarande 2 kronor för varje passagerare utöver 7 miljoner passagerare per år för flygpendeln.

Beloppen under (iv) och (v) ovan skall justeras i förhållande till förändringar i konsumentprisindex vart tionde resp. vart sjunde år.

Ersättningen enligt (v) är avsedd att motsvara SJ:s självkostnad och kan bli föremål för omförhandling i princip vart sjunde år om ersättningen ej motsvarar SJ:s självkostnad.

A-Banan Projekt AB, Banverket, SJ och Luftfartsverket skall äga tillträdesrätt till markområdena och anläggningarna dels för inspektioner dels för att utföra eget reparations-, förbättrings- eller underhållsarbete på installationer etc. som kontrolleras eller ägs av A-Banan Projekt AB, Banverket, Luftfartsverket eller SJ.

SPC skall under avtalets giltighetstid bära risken för varje typ av skada på eller förlust av egendom, oavsett om förlusten eller skadan orsakats genom olyckshändelse eller på annat sätt. SPC skall således på egen bekostnad omedelbart reparera eller ersätta egendom som skadats eller förlorats.

SPC skall vidare underhålla, reparera, renovera och förbättra all upplåten egendom på sådant sätt att egendomen bibehåller en god standard särskilt med hänsyn till drift och säkerhet.

Artikel XI – Trafikeringsrättigheter

Från den tidpunkt då SPC till A-Banan Projekt AB överfört äganderätten avseende Södra böjen, järnvägen på flygplatsområdet, stationsanläggningen på Stockholms Central och tågstationerna på flygplatsen skall A-Banan Projekt AB upplåta trafikeringsrättighet till SPC för stamnåtsdelen mellan Stockholms Central och Rosersberg i följande omfattning och enligt följande villkor.

- (i) A-Banan Projekt AB upplåter till SPC tillgång till sex tågrörelser per timme i vardera riktningen mellan kl. 06.00 och kl. 22.00 samt två tågrörelser per timme i vardera riktningen under annan tid på dygnet. Intervallen mellan två tågrörelser i samma riktning skall mellan kl. 06.00 och kl. 22.00 vara 8–12 minuter och mellan kl. 22.00 och kl. 06.00 vara 25–35 minuter. Vid normala driftsförhållanden skall SPC använda de yttre spåren på stomnätsdelen.
- (ii) Under förutsättning av att det finns ledig bankapacitet skall extra bankapacitet, utöver den som anges i (i) ovan, upplåtas till SPC på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor.
- (iii) Vid avbrott, försening eller annan störning av tågtrafiken på stomnätsdelen skall flygpendeln tillhöra den kategori tågtrafik som har högst prioritet. Särskild vikt skall härvid läggas vid punktlighet för norrgående pendeltåg.
- (iv) SPC skall vidare ha rätt till den ytterligare bankapacitet som behövs temporärt på stomnätsdelen, vilken skall erbjudas och upplåtas till SPC på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor.
- (v) Banupplåtelsen innefattar även rätt för SPC att i vardera riktning stanna vid varje tågstation som finns längs med Rosersbergsdelen.

Ovannämnda trafikrättighet är villkorad av

- (i) att flygpendeltågen uppfyller i avtalet angivna tekniska krav såsom topphastighet och accelerationsförmåga;
- (ii) att SPC följer de direktiv och instruktioner som lämnas av trafikledningsansvarig på Rosersbergsdelen;
- (iii) att SPC betalar vid var tid gällande banavgifter för nyttjandet av stomnätet samt betalar de skäliga avgifter som begärs för utnyttjandet av tågstationerna längs Rosersbergsdelen;
- (iv) att SPC inte överlåter eller i andra hand upplåter trafikrättigheten för stomnätsdelen (dock äger överlåtelse ske enligt artikel XXV avseende långivarnas rätt att sätta in ny part i avtalet);
- (v) att SPC uppfyller de minimiåtagande vad avser tågfrekvens som följer av Artikel XII;
- (vi) att SPC accepterar att Banverket skall äga rätt att utföra normalt underhålls- och reparationsarbete samt normalt snö- och lövröjningsarbete på Rosersbergsdelen, under förutsättning av att

sådant arbete planeras och samordnas tillsammans med SPC och inte onödigt stör flygpendeltrafiken; samt

Prop. 1993/94:213
Bilaga 1

- (vii) att SPC träffar avtal med Banverket avseende planeringen och samordningen samt avseende underhålls- och reparationsarbete och andra operativa ingrepp på Rosersbergsdelen.

I syfte att åstadkomma en samhällsekonomiskt motiverad integrering av Arlandabanan med stornätet skall SPC förbinda sig att upplåta trafikeringsrättigheter såvitt avser Södra och Norra böjen samt järnvägen på flygplatsen. Enligt Artikel XI förbinder sig således SPC att erbjuda och upplåta trafikeringsrättigheter på sträckan Rosersberg-Stockholm-Arlanda flygplats-Odensala i följande omfattning och för följande tågtrafik.

- (i) Genomgående tågtrafik från söder och norr utan rätt att stanna vid Stockholm-Arlanda flygplats.
- (ii) Södergående tågtrafik från Uppsala eller norr om Uppsala med rätt att stanna vid Stockholm-Arlanda flygplats, under förutsättning att passagerare inte får stiga på vid Stockholm-Arlanda flygplats för resa till Stockholms Central eller annan station längs Rosersbergsdelen.
- (iii) Norrgående tågtrafik från orter söder och väster om Stockholms stad med rätt att stanna vid Stockholm-Arlanda flygplats, under förutsättning av att passagerare inte får stiga på vid Stockholms Central eller annan station längs Rosersbergsdelen för resa till Stockholm-Arlanda flygplats.
- (iv) Utöver i punkterna (i)-(iii) beskriven tågtrafik skall bankapacitet upplåtas på temporär basis vid särskilda nödsituationer (såsom när hinder på grund av olyckshändelse uppstått för tågtrafiken på stornätsdelen mellan Rosersberg-Odensala).

För banupplåtelse enligt punkt (i) och (iv) ovan skall SPC äga rätt att ta ut skäliga avgifter på icke-diskriminerande villkor.

SPC skall endast vara skyldigt att upplåta trafikrättigheter enligt punkterna (ii) och (iii) ovan under förutsättning av (a) att den trafikoperatör som skall erhålla trafikeringsrättigheter betalar en avgift för ban- och stationsutnyttjande med ett belopp som för varje påstigande och avstigande passagerare vid Stockholm-Arlanda flygplats minst motsvarar 80 % av SPC:s vid var tid gällande biljettpris per passagerare för resa från Stockholm-Arlanda flygplats till Stockholms Central eller omvänt, och (b) att Banverket upplåter bankapacitet i samma omfattning för Rosersbergsdelen eller delen norr om Odensala till aktuell trafikoperatör.

SPC skall dock inte vara skyldigt att totalt erbjuda och upplåta bankapacitet på sträckan enligt punkt (ii) och (iii) ovan som sammantaget

överstiger mer än hälften av det totala antalet tågrörelser SPC blivit garanterad av A-Banan Projekt AB. SPC skall endast vara skyldigt att erbjuda och upplåta bankapacitet för tågtrafik enligt punkten (i) ovan i den utsträckning ledig bankapacitet föreligger. Härvid skall alltid flygpendeln och tågtrafiken enligt punkterna (ii) och (iii) ovan äga företräde framför annan tågtrafik enligt punkt (i) ovan.

SPC skall vidare till trafikoperatör som erhållit trafikeringsrätt enligt (ii) och/eller (iii) ovan erbjuda och upplåta rätt att nyttja stationsbyggnader på Stockholm-Arlanda flygplats men endast i sådan omfattning att servicegraden för flygpendeln ej därigenom nedsätts på ett för SPC oacceptabelt sätt. SPC skall ej vara skyldigt att upplåta stationsbyggnad på Stockholm-Arlanda flygplats i större omfattning än vad som är absolut nödvändigt för sådan trafikoperatör vid nyttjandet av den upplåtna trafikrättigheten på sträckan.

SPC skall därutöver vara skyldigt att diskutera och överväga erbjudande från andra tågtrafikoperatörer avseende banupplåtelse på sträckan för att möjliggöra ytterligare tågtrafik mellan Stockholms Central eller annan station längs Rosersbergsdelen och Stockholm-Arlanda flygplats. SPC skall emellertid inte vara skyldigt att upplåta bankapacitet för dylik tågtrafik.

SPC skall endast upplåta trafikrättighet till trafikutövare som har tillstånd att utöva järnvägstrafik från Järnvägsinspektionen och som erhållit bankapacitet av Banverket på Rosersbergsdelen i en omfattning som motsvarar den som begärs av SPC.

Artikel XII – Driften av Arlandabanan

SPC skall ha full frihet att fastställa biljettpris, uppbära biljettintäkter samt installera biljettförsäljningsfaciliteter.

SPC skall vara skyldigt att upprätthålla en flygpendeltrafik motsvarande en minimifrekvens i vardera riktningen varje timme uppgående till, (a) fyra tågrörelser under tidsperioden kl. 06.00 till kl. 22.00; (b) två tågrörelser under perioden kl. 22.00 till kl. 23.00 resp. under perioden kl. 05.00 till kl. 06.00; samt (c) en tågrörelse under perioden kl. 23.00 till kl. 05.00. Tågrörelserna skall vara jämnt fördelade över varje 60-minuters period.

SPC åtager sig vidare att inte upphöra med eller avbryta flygpendeltrafiken förutom vid planerade underhålls- och reparationsarbeten eller vid nödsituationer. För det fall minimitågfrequensen är för omfattande eller betungande skall SPC äga rätt att begära förändringar härav i enlighet med Artikel XVII i avtalet.

Hastighetsbestämmelser, överviktsbestämmelser och andra restriktioner för tågtrafik på Södra och Norra böjen skall inte vara mer restriktiva än motsvarande bestämmelser för tågtrafik på stornätet förutom under kortare tider vid underhåll, reparationer, etc. SPC skall följa de regler som Banverket, SJ och Luftfartsverket vid var tid fastställer vad avser allmänhetens säkerhet, säkerhet för tågtrafik, räddningstjänst och

brandtjänst för resp. del av Arlandabanan. SPC skall vidare ansvara för snö- och lövröjningsberedskap på Södra och Norra böjen.

SPC skall ansvara för trafikledningen på Arlandabanan samt för att denna upprätthålles med i vart fall samma krav som gäller för trafikledningen på stommåtsdelen mellan Rosersberg och Stockholms Central.

SPC skall underhålla, reparera och renovera Arlandabanan och allt rullande materiel i sådan omfattning att egendomen dels håller en driftsäker och god standard dels alltid är i överensstämmelse med gällande lagar och förordningar. SPC skall vidare följa i avtalet fastställd underhållsplan.

Vidare skall SPC tillsammans med Luftfartsverket, SJ, Banverket och annan berörd part planera och samordna samtliga aktiviteter och gränssnittsproblem på sådant sätt att man minimerar störningar av tågtrafiken.

Artikel XIII - Rätt till ersättning

SPC skall ersätta varje juridisk och fysisk person för störningskostnader som SPC orsakar sådan person vid projektering, utbyggnad, underhåll eller liknande arbete avseende Arlandabanan. A-Banan Projekt AB skall tillse att SPC har rätt till motsvarande ersättning från SJ, Luftfartsverket och Banverket för störningskostnader som orsakas SPC av SJ, Banverket eller Luftfartsverket med anledning av underhåll, expansion eller förändring på Stockholms Central, Stockholm-Arlanda flygplats, Rosersbergdelen eller vid anslutningarna vid Rosersberg resp. Oden-sala. Med störningskostnad menas alla direkta kostnader för drabbad person. Således ersätts inte utebliven vinst eller andra indirekta skador eller kostnader.

I artikeln regleras vidare A-Banan Projekt AB:s skyldighet att ersätta SPC för extra kostnader enligt följande.

- (i) Varje extra kostnad som drabbar SPC vid byggnationen av Arlandabanan som kan hänföras till upptäckten av arkeologiska fynd som inte finns beskrivna i en särskild bilaga till avtalet.
- (ii) Varje extra kostnad på grund av arbete som krävts av A-Banan Projekt AB och utförts av SPC samt bedömts gå utöver vad som rimligen kan krävas av SPC i enlighet med avtalet.
- (iii) Varje extra kostnad för förändring av projektet som begärts av A-Banan Projekt AB i enlighet med Artikel XVII i avtalet, i den mån förändringen inte leder till ökade intäkter för SPC.
- (iv) Varje extra kostnad som drabbar SPC som en direkt följd av fel i teknisk information som A-Banan Projekt AB lämnat SPC och som SPC måste följa enligt Artikel VI i avtalet.

- (v) Varje extra kostnad som åsamkats SPC som en direkt följd av krav eller skyldighet från berörd kommun eller annan berörd part, och som går utöver Banverkets åtaganden enligt vissa avtal eller avtalsutkast med sådan berörd part.
- (vi) Varje tillkommande räntekostnad som SPC måste erlægga till sina långivare till följd av (a) försening av driftstart av flygpendeltrafiken som orsakats av (i)-(v) ovan eller (b) väsentligt driftstopp för flygpendeltrafiken som orsakats av (ii)-(iv) ovan.

Med extra kostnader i artikel XIII menas endast direkta kostnader såsom direkta kostnader för arbetskraft, tjänster, material, el, vatten, ventilation, värme och inte några andra kostnader. Vidare är SPC skyldigt att vidtaga de åtgärder som rimligen kan begäras av bolaget för att minimera sådana kostnader.

Artikeln reglerar vidare SPC:s rätt till ersättning vid vissa händelser av politisk natur. SPC är således berättigat att söka ersättning av A-Banan Projekt AB för förluster som är hänförliga till följande händelser.

1. Om Sveriges riksdag eller svenska regeringen ändrar eller upphäver lag, förordning eller dylikt som innebär att (a) A-Banan Projekt AB, Banverket, SJ eller annan person (oavsett om vederbörande är kontrollerad eller ägd av svenska staten) åläggs att driva flygpendeln eller del därav; (b) SPC:s möjlighet att fastställa eller uppbära biljettintäkter, banavgifter, stationsavgifter etc. väsentligen inskränks; (c) statens banavgift för SPC:s nyttjande av stornätet enligt Artikel XI höjs så att banavgiften uppgår till mer än 10 % av de kostnader som SPC enligt svenska bokföringsregler får uppta som driftskostnader på årlig basis; eller (d) annan väsentlig rättighet eller förmån för SPC enligt avtalet upphävs eller begränsas.
2. Om någon domstol meddelar dom eller beslut innebärande (a) att SPC:s rätt att fastställa eller uppbära biljettintäkter för flygpendeln, banavgifter eller stationsavgifter begränsas i strid med principerna enligt avtalet; (b) att rättighet eller förmån för SPC enligt avtalet på annat sätt väsentligen upphävs eller begränsas; eller (c) att väsentlig del av avtalet förklaras ogiltig.

För det fall någon av dessa händelser orsakar en förlust för SPC som i stort motsvarar det prognosticerade ekonomiska värdet av projektet eller som annars skulle innebära att det ej är rimligt för SPC att fortsätta verksamheten, äger SPC rätt att säga upp avtalet och kräva ersättning från A-Banan Projekt AB. A-Banan Projekt AB:s skyldighet att ersätta SPC begränsas dock av att det ersättningsbara beloppet aldrig får överstiga summan av, (a) ett belopp som är lika med det riskbärande kapital som vid tidpunkten för händelsen investerats i projektet minskat med samtliga utdelningar gjorda intill samma dag, multiplicerat med en

faktor 1,1; och (b) ett belopp som motsvarar vid samma tidpunkt utestående skulder för SPC jämte ränta därå motsvarande STIBOR (trettio dagar) plus sex procentenheter från dagen för händelsen till dess betalning sker.

Enligt artikeln äger A-Banan Projekt AB rätt till ersättning av SPC för kostnader hänförliga till A-Banan Projekt AB:s kontroll av att SPC fullföljer sina skyldigheter enligt avtalet. A-Banan Projekt AB skall fakturera sådana kostnader på månatlig basis. Kostnaderna får dock inte överstiga 2 miljoner kronor per år för tiden fram till driftstart av flygpendeln samt för tiden därefter 500 000 kronor per år. Båda beloppen skall årligen justeras i förhållande till förändringar i konsumentprisindex.

A-Banan Projekt AB skall vidare äga rätt till ersättning av SPC för utvecklingskostnader med 1 miljon kronor varje år. Även detta belopp skall räknas upp på årlig basis i förhållande till förändringar i konsumentprisindex.

Artikel XIV - Försäkringar

Artikeln reglerar de försäkringar som SPC skall teckna och vidmakthålla under avtalets giltighetstid. Försäkring skall tecknas dels under byggnadstiden dels för tiden efter färdigställandet, och i båda fallen täcka fulla värdet av samtlig egendom tillhörande projektet samt person- och saksador upp till visst belopp. Under byggnadsfasen skall försäkringsbeloppet för person- och saksador uppgå till minst 50 miljoner kronor och för tiden därefter till minst 200 miljoner kronor. Dessa belopp skall justeras i framtiden. SPC skall vidare medförsäkra A-Banan Projekt AB, Banverket, SJ och Luftfartsverket.

Artikel XV - A-Banan Projekt AB:s godkännande av vissa beslut och revision

Artikeln reglerar SPC:s skyldighet att inhämta A-Banan Projekt AB:s godkännande innan SPC fattar beslut av mer väsentlig betydelse för projektet. SPC är skyldigt att inhämta A-Banan Projekt AB:s godkännande inför följande beslut eller händelser.

- (i) Ändring av bolagsordningen för SPC.
- (ii) Nedsättning av eget kapital i SPC.
- (iii) Ansökan om frivillig likvidation.
- (iv) Fusion med eller förvärv av väsentliga delar av annat bolag eller dess rörelse.

- (v) Försäljning eller överlåtelse av en väsentlig del av tillgångarna eller rörelsen i SPC.
- (vi) Lån eller kredit till eller från SPC eller något av SPC:s koncernbolag samt varje typ av garanti eller åtagande ställd av SPC eller något av SPC:s koncernbolag.
- (vii) Avtal mellan SPC och SPC:s koncernbolag eller avtal dem emellan rörande projektet förutom när:
 - a) sådant avtal finns angivet i en särskild bilaga till avtalet; eller
 - b) sådant avtal ingåtts på marknadsmässiga villkor.
- (viii) Pantsättning, företagsinteckning eller ställande av annan säkerhet i SPC:s tillgångar (undantaget är endast den eller de säkerheter som ställts eller planerats för långivarna den dag avtalet träder i kraft).
- (ix) Beslut om utdelning eller annan typ av betalning från SPC till något av SPC:s koncernbolag, andra investerare eller annan aktieägare i SPC före den dag då betalningar till staten enligt det statliga villkorslånet har påbörjats.
- (x) Väsentlig investering i eller modifikation eller förbättring av rullande materiel som görs senare än 10 år före avtalets upphörande.
- (xi) Beslut att utöva varje annan typ av verksamhet än den verksamhet som angetts för SPC inom ramen för projektet.

A-Banan Projekt AB får endast förvägra sitt godkännande om vissa angivna förutsättningar är uppfyllda.

A-Banan Projekt AB skall vidare äga rätt att på egen bekostnad granska SPC:s bokföring, affärshandlingar m.m.

Artikel XVI – Skatter

Enligt denna artikel åtager sig SPC ansvar för svenska skatter, tullar och dylikt.

Artikel XVII – Förändringar av Arlandabaneprojektet

Artikeln behandlar procedurregler kring förändringar av projektet begärda av endera parten samt under vilka förutsättningar godkännande av föreslagna förändringar skall lämnas. Enligt artikeln skall i princip förändringar föreslagna av ena parten godkännas om de ej innebär avvikelser från vissa väsentliga rättigheter för andra parten, är till fördel för driften av flygpendeln och driften av Arlandabanan, inte negativt påverkar säkerheten eller effektiviteten av Arlandabanan eller flygpendeln, samt inte heller negativt påverkar intäktsströmmen för SPC i ett långsiktigt perspektiv.

Artikel XVIII – Ansvar

Bestämmelserna innebär principiellt att varje inblandad part ensam ansvarar för sak- och personskador som orsakats av parten eller av någon för vilken parten svarar. Om krav riktas mot part som enligt bestämmelsen ej är ansvarig skall den ansvarige parten hålla den förstnämnda parten skadeslös.

Artikeln innehåller vidare vissa procedurregler som skall iakttagas när skada, förlust eller dylikt inträffat.

Vidare reglerar artikeln ansvaret för miljöfarliga ämnen på de markområden som upplåtes till SPC. Härvid har A-Banan Projekt AB ansvaret för miljöfarliga ämnen på eller under mark hänförliga till tiden före avtalets ikraftträdande (oavsett om de upptäcks under avtalets giltighetstid eller inte). Alla miljöfarliga ämnen för tiden därefter är SPC:s ansvar. A-Banan Projekt AB:s ansvar härunder omfattar i princip sanerings- och förvaringskostnader.

Artikel XIX – Garantier

A-Banan Projekt AB garanterar att A-Banan Projekt AB har behörighet att ingå avtalet och fullfölja de skyldigheter som följer av detsamma. Vidare garanterar A-Banan Projekt AB att bolaget inte äger kännedom om någon tvist eller process med anledning av den upphandlingsprocess som föregått avtalstecknandet.

SPC skall garantera att bolaget har behörighet att ingå avtalet och fullfölja de skyldigheter som följer av avtalet. Vidare skall SPC lämna vissa garantier avseende i vilken omfattning statliga medel via statliga bolag, verk eller annan av staten kontrollerad juridisk person kan tillföras projektet via Project Sponsors. SPC garanterar även att bolaget inte skall ägna sig åt annan verksamhet än driften av Arlandabanan och flygpendeltrafiken. I denna artikel skall SPC avslutningsvis garantera att bolaget vid undertecknandet av avtalet har ordnat finansieringen av byggnationen av Arlandabanan, allt rullande materiel m.m. och allt övrigt som är nödvändigt för driftstart.

Artikel XX – Avtalsbrott

Denna artikel reglerar vilka händelser som utgör avtalsbrott samt vilka påföljder resp. part äger tillgripa i händelse av avtalsbrott från andra parten. Händelser som utgör avtalsbrott från SPC:s sida är bl.a. varje typ av utebliven betalning, väsentliga förseningar av färdigställandet av Arlandabanan, brist i garantierna samt väsentligt brott mot någon annan väsentlig bestämmelse i avtalet.

Vidare föreligger avtalsbrott om SPC frivilligt ansöker om likvidation, går i konkurs eller kommer på obestånd eller liknande.

A-Banan Projekt AB begår ett avtalsbrott om A-Banan Projekt AB felaktigt uppsäger avtalet eller om A-Banan Projekt AB på annat sätt bryter mot någon väsentlig bestämmelse i avtalet.

För det fall SPC inte får till stånd rättelse av avtalsbrott inom viss föreskriven tid, äger A-Banan Projekt AB utfå ersättning eller, efter iakttagande av vad som följer av långivarnas rättigheter enligt Artikel XXV, säga upp avtalet till omedelbart upphörande. Om A-Banan Projekt AB säger upp avtalet skall A-Banan Projekt AB bl.a. kostnadsfritt äga övertaga allt som är hänförligt till projektet. SPC skall omedelbart överlämna kontrollen över projektet till A-Banan Projekt AB.

För det fall A-Banan Projekt AB bryter mot avtalet och inte vidtager rättelse inom viss föreskriven tid, äger SPC upphöra med driften av flygpendeln om ett sådant upphörande är skäligt och ekonomiskt motiverat i förhållande till A-Banan Projekt AB:s avtalsbrott. SPC äger vidare rätt till ersättning för den ekonomiska förlust som SPC drabbas av. Avslutningsvis äger SPC, med iakttagande av långivarnas rättigheter enligt Artikel XXV, säga upp avtalet. Om det sägs upp av SPC, äger A-Banan Projekt AB rätt att övertaga projektet och den operativa kontrollen av Arlandabanan mot att A-Banan Projekt AB betalar skadestånd till SPC.

Artikel XXI – Force Majeure och förändringar i lag

Denna artikel innehåller regler om force majeure och anger dessutom att SPC måste följa alla förändringar i lagar och förordningar. Artikelens omfattar även en ömsesidig uppsägningsrätt för det fall driftstart av flygpendeln försenas med 12 månader eller mer eller för det fall flygpendeln är stängd i 12 månader eller mer på grund av force majeure-händelse.

Artikel XXII – Know-how och sekretess

Artikelns behandlar dels vilken typ av know-how som skall anses ingå i projektet dels skyldigheten att iakttaga sekretess. Sekretessbestämmelsen är ömsesidig. Part äger dock avslöja sekretessbelagd information för

Artikel XXIII – Ikraftträdande

Artikeln anger vilken dag som utgör ikraftträdandedagen och vilka godkännanden som skall föreligga innan avtalet träder i kraft. Avtalets ikraftträdande förutsätter bl.a. godkännande av svenska regeringen och, i den omfattning svenska regeringen anser nödvändigt, Sveriges riksdag.

Artikel XXIV – Avtalstid

Denna artikel behandlar avtalstiden som uppgår till 45 år från ikraftträdandedagen. Efter denna tid upphör avtalet automatiskt att gälla. SPC äger dock under vissa förutsättningar rätt till en förlängning om upp till 10 år. Rätten till förlängning skall förhandlas i särskild ordning enligt bestämmelserna i denna artikel. Vid avtalets upphörande äger A-Banan Projekt AB rätt att kostnadsfritt övertaga samtliga konstruktioner, planer, ritningar och immateriella rättigheter hänförliga till projektet. Viss lös egendom såsom rullande materiel övertages ej av A-Banan Projekt AB. SPC:s rättigheter enligt avtalet upphör omedelbart och kontrollen över projektet skall omedelbart övergå till A-Banan Projekt AB. SPC skall inte äga rätt till ersättning från A-Banan Projekt AB vid upphörandet av avtalet.

Artikel XXV – Långivarnas rättigheter

Denna artikel reglerar vilka rättigheter som tillkommer långivarna. Enligt artikeln äger SPC utnyttja sina rättigheter enligt avtalet och kommande intäkter i verksamheten som säkerhet för lån avsedda för projektet förutsatt att villkoren härför är acceptabla för A-Banan Projekt AB. A-Banan Projekt AB åtager sig att meddela långivarna när SPC begår ett avtalsbrott enligt avtalet, ge långivarna möjlighet att vidtaga rättelse av ett sådant avtalsbrott samt ge långivarna möjlighet att, innan A-Banan Projekt AB säger upp avtalet, sätta in annan part i avtalet i stället för SPC. En förutsättning för att långivarna skall få sätta in en annan part är att den nya parten ikläder sig de rättigheter och skyldigheter som SPC hade haft från den dagen och framåt. De skyldigheter, som SPC brutit mot och som därigenom orsakat rätten till uppsägning för A-Banan Projekt AB, kommer den nya parten till avtalet inte behöva fullfölja. Härigenom har A-Banan Projekt AB förbundit sig gentemot långivarna att inte säga upp detta avtal till upphörande före den dag långivarnas rätt att sätta in en annan part förfallit.

Artikel XXVI – Tillämplig lag

Enligt denna artikeln skall vid var tid gällande svensk lag tillämpas på avtalet.

Artikel XXVII – Skiljeförfarande

Samtliga tvistefrågor skall avgöras av tre skiljemän utsedda enligt Stockholms Handelskammares Skiljedomsinstituts regler för skiljeförfarande. Skiljeförfarandet skall äga rum i Stockholm och hållas på det engelska språket.

Artikel XXVIII – Övrigt

Denna artikel innehåller sedvanliga bestämmelser avseende överlåtelse av avtalet, ändringar och tillägg, meddelanden, omförhandling, bilagor m.m.

Artikel XXIX – Interpretation

Artikel XXIX innehåller vissa bestämmelser om hur olika termer skall tolkas och förstås i avtalet.

1.2 Arlandabanan Project Sponsors Agreement

Avtalet skall tillförsäkra A-Banan Projekt AB att SPC erhåller tillfredsställande riskkapital från majoritetsägarna till SPC för genomförandet av Arlandabaneprojektet. Avtalet syftar dessutom till att säkerställa att SPC:s majoritetsägare som aktieägare handlar enligt statens intentioner.

Avtalet avses bli ingånget mellan A-Banan Projekt AB och de privata intressenter som skall vara majoritetsägare i SPC. De senare kallas nedan för Project Sponsors.

Artikel I – Bakgrund

I denna artikel beskrivs bakgrunden till avtalet omfattande statens intentioner med projektet, presentation av avtalsparterna och parternas ändamål med Arlandabaneprojektet.

Artikel II – Definitioner

Artikeln anger de definitioner som används i avtalet.

I denna sammanfattning används termerna "Arlandabanan", "SPC:s koncernbolag" och "flygpendeln".

Med "Arlandabanan" avses järnvägen mellan Rosersberg och Stockholm-Arlanda flygplats (Södra böjen), järnvägen på Stockholm-Arlanda flygplats, järnvägen mellan Stockholm-Arlanda flygplats och Odensala (Norra böjen), stationsanläggningen på Stockholms Central och tågstationerna på Stockholm-Arlanda flygplats.

Med "SPC:s koncernbolag" avses varje juridisk eller fysisk person som (i) äger 10 % eller mer i SPC, (ii) ägs till 10 % eller mer av SPC eller (iii) är kontrollerad av fysisk eller juridisk person som äger 10 % eller mer i SPC.

Med "flygpendeln" menas den tågpendeltrafik som skall drivas mellan Stockholms Central och Stockholm-Arlanda flygplats.

Artikel III – SPC

Enligt artikeln skall Project Sponsors tillskjuta riskkapital till SPC vid vissa angivna tidpunkter. Project Sponsors åtager sig vidare att tillse att SPC inte utdelar eller på annat sätt återbetalar inbetalt riskkapital tidigare än den dag SPC börjat erlägga betalningar till staten enligt Government Subordinated Loan Agreement.

Allt riskkapital som skall tillskjutas SPC enligt artikeln skall säkerställas av Project Sponsors genom bankgarantier.

A-Banan Projekt AB åtager sig gentemot Project Sponsors att tillse att SPC under vissa förutsättningar äger lyfta 850 miljoner kronor för utbyggnaden av Norra böjen. Härvid hänvisas i övrigt till beskrivningen av innehållet i Artikel IV i Arlandabanan Project Agreement.

Artikeln beskriver vidare statens villkorslån till SPC. Här hänvisas till den beskrivning som återfinns i Artikel VII i Government Subordinated Loan Agreement.

Artikel IV – A-Banan Projekt AB:s godkännande av vissa beslut och revision

Enligt Arlandabanan Project Agreement åtager sig SPC att inte fatta eller verkställa beslut av mera väsentlig betydelse utan A-Banan Projekt AB:s i förväg lämnade godkännande. I syfte att säkerställa detta åtagande via majoritetsägarna i SPC skall även Project Sponsors lämna motsvarande åtagande. Mot bakgrund härav reglerar denna artikel Project Sponsors skyldighet att inhämta A-Banan Projekt AB:s godkännande före det att Project Sponsors i egenskap av aktieägare fattar beslut av mera väsentlig betydelse för projektet. Ärendena och besluten som

kräver godkännande är desamma som i Artikel XV i Arlandabanan Project Agreement.

Enligt artikeln äger vidare A-Banan Projekt AB rätt att på egen bekostnad granska SPC:s bokföring, affärshandlingar m.m.

Prop. 1993/94:213
Bilaga 1

Artikel V – Räkenskapsår

I denna artikel föreskrivs att SPC:s räkenskapsår skall löpa från den 1 januari till den 31 december.

Artikel VI – Aktieäggande

Under tiden fram till det senare av tidpunkten då hela Arlandabanan färdigställts eller tre år efter driftstart av flygpendeltrafiken äger Project Sponsors inte utan A-Banan Projekt AB:s i förväg lämnade godkännande överlåta eller pantsätta sina aktier i SPC.

Den part som är ansvarig för driften av flygpendeln får inte reducera sitt aktieäggande i SPC med mer än 10 % av sitt ursprungliga innehav före upphörandet av Arlandabanan Project Agreement såvida inte A-Banan Projekt AB lämnar sitt skriftliga godkännande därtill eller det visas att SPC har egna resurser att hantera driften oberoende av Project Sponsors.

I artikeln regleras vidare om undantag från ovannämnda såvitt avser överlåtelse till bolag inom samma koncern.

Artikel VII – Specifika åtaganden

Denna artikel upptar vissa särskilda åtaganden som Project Sponsors gör gentemot A-Banan Projekt AB i egenskap av aktieägare i SPC.

Artikeln föreskriver att Project Sponsors skall tillse att SPC fullföljer sina skyldigheter enligt Arlandabanan Project Agreement oavsett vad som gäller enligt jordabalken om vissa restriktioner vad avser upplåtelseid för nyttjanderätt till fast egendom.

I artikeln förklarar parterna gemensamt såvitt avser byggnation, projektering, färdigställande och överlämnande av Arlandabanan att förhållandet mellan A-Banan Projekt AB och SPC skall anses vara ett entreprenadförhållande mellan beställare och entreprenör.

Parterna förklarar vidare gemensamt (i) att ersättningen för entreprenaden skall bestå av upplåtelsen till SPC av Arlandabanan m.m. enligt Arlandabanan Project Agreement; (ii) att förhållandet mellan A-Banan Projekt AB och SPC ej skall anses utgöra ett arrendeförhållande, hyresförhållande eller annat nyttjanderättsförhållande enligt jordabalken; (iii) att en tillämpning av de tvingande bestämmelserna i jordabalkens kapitel 8, 11 och 12 vid en eventuell tvist härrörande från Arlandabanan Project Agreement kommer att leda till orimliga resultat och ej är förenlig med parternas avsikt; (iv) att en tillämpning av de tvingande regler-

na i kapitel 8, 11 och 12 i jordabalken överhuvudtaget får anses olämplig och leda till oskäliga och olämpliga resultat; samt (v) att de tvingande bestämmelserna i kapitel 8, 11 och 12 i jordabalken inte skall vara tillämpliga på Arlandabanan Project Agreement.

Avslutningsvis åtager sig Project Sponsors att tillse att SPC kommer att medverka till att utfärda och överlämna den dokumentation eller de ändringar och/eller tillägg till Arlandabanan Project Agreement som anses nödvändiga för att förverkliga de ovan angivna förutsättningarna för projektet.

Artikel VIII – Garantier

I denna artikel garanterar A-Banan Projekt AB att A-Banan Projekt AB har behörighet att ingå avtalet och fullfölja de skyldigheter som följer av detsamma. Vidare garanterar A-Banan Projekt AB att bolaget inte äger kännedom om någon tvist eller process med anledning av den upphandlingsprocess som föregått träffandet av avtalet.

Project Sponsors garanterar att de har behörighet att ingå avtalet och fullfölja de skyldigheter som följer av avtalet.

Project Sponsors garanterar vidare att SPC är vederbörligen registrerat med angivet namn, att SPC:s bolagsordning överensstämmer med bilaga till avtalet, att SPC:s balansräkning på dagen för undertecknandet av avtalet överensstämmer med bilaga till avtalet, att SPCs ändamål för verksamheten endast skall vara att projektera, bygga och driva Arlandabanan samt driva flygpendeln samt att SPC skall drivas som en separat juridisk enhet m.m.

Om någon av Project Sponsors är ägd eller kontrollerad direkt eller indirekt av svenska staten eller svensk kommun, garanterar Project Sponsors att sådan Project Sponsors deltagande ej medför att projektet indirekt erhåller stöd från stat eller kommun.

Project Sponsors garanterar slutligen att all finansiering av byggnationen av Arlandabanan, allt rullande materiel m.m. och allt övrigt som är nödvändigt för driftstart är arrangerad.

Artikel IX – Avtalsbrott

Denna artikel reglerar vilka händelser som skall anses utgöra ett avtalsbrott samt vilka påföljder resp. part äger tillgripa i händelse av avtalsbrott. Händelser som anses utgöra avtalsbrott från Project Sponsors sida är varje utebliven betalning av avtalat riskkapital, överlåtelse eller pantsättning av aktier i SPC i strid med Artikel VI i avtalet, annat brott mot väsentlig skyldighet enligt avtalet eller om SPC begår ett avtalsbrott enligt bestämmelserna i Arlandabanan Project Agreement.

Vidare föreligger avtalsbrott om någon av Project Sponsors frivilligt träder i likvidation eller försättes i konkurs.

A-Banan Projekt AB begår avtalsbrott om A-Banan Projekt AB felaktigt uppsäger avtalet eller om A-Banan Projekt AB bryter mot väsentlig bestämmelse i avtalet.

Om Project Sponsors bryter mot avtalet och inte vidtager rättelse inom föreskriven tid, äger A-Banan Projekt AB rätt till ersättning och/eller rätt att säga upp avtalet. Uppsägning får dock ej ske på grund av SPC:s avtalsbrott mot Arlandabanan Project Agreement såvida Arlandabanan Project Agreement inte har sagts upp. Om A-Banan Projekt AB säger upp avtalet är kapitaltillskott enligt Artikel III som ännu inte erlagts av Project Sponsors förfallet till betalning och A-Banan Projekt AB äger påkalla utbetalning av bankgarantierna för utfående av beloppet. Vidare skall Project Sponsors på begäran av A-Banan Projekt AB kostnadsfritt överlåta samtliga Project Sponsors immateriella rättigheter hänförliga till projektet. För det fall även Arlandabanan Project Agreement upphört att gälla skall Project Sponsors mot skäligen ersättning ävenledes överföra äganderätten till sådana delar av Arlandabanan var till äganderätten inte redan överförs till SPC eller A-Banan Projekt AB.

Om A-Banan Projekt AB bryter mot avtalet och inte vidtager rättelse inom föreskriven tid, äger Project Sponsors utfå ersättning, begära att A-Banan Projekt AB fullföljer avtalet eller, med iakttagande av långivarnas rättigheter, säga upp avtalet. Om både avtalet och Arlandabanan Project Agreement sägs upp skall ovan angivna rättigheter för A-Banan Projekt AB som gäller vid A-Banan Projekt AB:s uppsägning avseende immateriella rättigheter och äganderätten till ej redan överlåtna delar av Arlandabanan gälla.

Artikel X – Force Majeure

Denna artikel innehåller regler om force majeure.

Artikel XI – Know-how och sekretess

Artikeln behandlar dels vilken know-how som skall anses ingå i projektet dels skyldigheten att iakttaga sekretess. Sekretessbestämmelsen är ömsesidig. Part äger avslöja sekretessbelagd information för regeringen, Banverket, SJ och Luftfartsverket samt för långivarna till SPC och SPC:s koncernbolag.

Artikel XII – Ikraftträdandedagen

Artikeln reglerar när avtalet träder i kraft och vad som skall föregå avtalets ikraftträdande. Avtalets ikraftträdande förutsätter bl.a. godkännande av regeringen eller, i den omfattning regeringen anser nödvändigt, Sveriges riksdag.

Artikel XIII – Avtalstid

Denna artikel reglerar avtalets giltighetstid.

Såvida avtalet inte uppsäges i förtid skall avtalet gälla intill den tidpunkt något av följande inträffat.

- (a) Arlandabanan Project Agreement upphör att gälla.
- (b) Ingen av Project Sponsors äger några aktier i SPC.

Vidare upphör avtalet att gälla för enskild Project Sponsor när sådan Project Sponsor ej längre äger aktier i SPC.

När avtalet upphör att gälla skall samtliga rättigheter och skyldigheter enligt avtalet för Project Sponsors omedelbart upphöra. Vidare skall varje Project Sponsor på begäran av A-Banan Projekt AB kostnadsfritt överföra äganderätten till samtliga Project Sponsors immateriella rättigheter hänförliga till projektet.

Artikel XIV – Tillämplig lag

Enligt denna artikeln skall vid var tid gällande svensk lag tillämpas på avtalet.

Artikel XV – Skiljeförfarande

Samtliga tvistefrågor skall avgöras av tre skiljemän utsedda enligt Stockholms Handelskammars Skiljedomsinstitutets regler för skiljeförfarande. Skiljeförfarandet skall äga rum i Stockholm och hållas på det engelska språket.

Artikel XVI – Övrigt

Denna artikel innehåller sedvanliga bestämmelser avseende överlåtelse av avtalet, ändringar och tillägg, meddelanden, omförhandling, bilagor, m.m.

Artikel XVII – Interpretation

Denna artikel innehåller vissa bestämmelser om hur olika ord skall tolkas och förstås i avtalet.

1.3 Government Subordinated Loan Agreement

Genom avtalet lämnas statens villkorslån.

Avtalet avses bli ingånget mellan staten och det bolag de privata intressenterna bildat för genomförandet av Arlandabaneprojektet. Detta bolag kallas nedan för SPC.

Artikel I – Bakgrund

I denna artikel beskrivs bakgrunden till avtalet, statens intentioner med projektet, presentation av SPC och parternas ändamål med Arlandabaneprojektet.

Artikel II – Definitioner

Artikeln anger de definitioner som används i avtalet.

I denna sammanfattning används termerna "Arlandabanan", "SPC:s koncernbolag" och "flygpendeln".

Med "Arlandabanan" avses järnvägen mellan Rosersberg och Stockholm-Arlanda flygplats (Södra böjen), järnvägen på Stockholm-Arlanda flygplats, järnvägen mellan Stockholm-Arlanda flygplats och Odensala (Norra böjen), stationsanläggningen på Stockholms Central och tågstationerna på Stockholm-Arlanda flygplats.

Med "SPC:s koncernbolag" avses varje juridisk eller fysisk person som (i) äger 10 % eller mer i SPC, (ii) ägs till 10 % eller mer av SPC eller (iii) är kontrollerad av fysisk eller juridisk person som äger 10 % eller mer i SPC.

Med "flygpendeln" menas den tågpendeltrafik som skall drivas mellan Stockholms Central och Stockholm-Arlanda flygplats.

Artikel III – Statens skyldigheter

Denna artikel anger lånebeloppets storlek.

Artikel IV – Syftet med lånet

Arlandabaneprojektet är ett samfinansierat projekt. Lånet utgör statens del av finansieringen av projektet, förutom statens bidrag om 850 miljoner kronor, och skall användas av SPC under färdigställandet av Arlandabanan och genomförandet av Arlandabaneprojektet i övrigt. SPC äger endast rätt att begära utbetalning av lånet för detta ändamål.

Lånet lämnas utan säkerhet och är ett villkorslån. Vidare är lånet efterställt samtliga övriga fordringar på SPC (även andra efterställda fordringar).

Artikel V – SPC:s skyldigheter

Enligt denna artikel förbinder sig SPC gentemot staten att genomföra projektet samt att fullgöra samtliga skyldigheter enligt Arlandabanan Project Agreement.

SPC får inte vidta någon åtgärd som har till syfte eller effekt att ursprungliga kapitaltillskott som inbetalats till SPC i någon form återbetalas till Project Sponsors, annan investerare eller aktieägare i SPC före den tidpunkt SPC börjat erlägga betalningar till staten i enlighet med Artikel VII nedan.

Artikel VI – Begäran om utbetalning och utbetalning av lånet till SPC

Denna artikel innehåller vissa procedurregler för utbetalning av lånet och bestämmelser om under vilka förutsättningar staten är skyldig att göra utbetalning. Statens skyldighet att verkställa begärd utbetalning är villkorad av bl.a. att staten erhållit en vidimerad kopia av ett bankintyg som visar att relevant belopp av riskkapital har betalats till SPC, att alla garantier angivna i Artikel IX är uppfyllda samt att inte någon händelse som medför rätt till uppsägning enligt Artikel XI har inträffat eller kan förväntas inträffa.

Utbetalning av lånet sker först efter vissa angivna tidpunkter.

Artikel VII – Betalningar

Artikeln innehåller vissa procedurregler för hur betalningar skall ske till staten.

I stället för normala amorteringar skall SPC betala till staten det högsta av antingen viss angiven andel av SPC:s totala intäkter eller viss angiven andel av samtliga utdelningar till aktieägarna i SPC. Betalningarna skall ske årligen så länge Arlandabanan Project Agreement är i kraft. Skyldigheten att betala till staten inträder i princip efter det att intäcksströmmen i projektet betalat årliga amorteringar och räntor till externa långgivare och genererat en begränsad avkastning på investerat riskkapital för Project Sponsors och andra investerare.

För att möjliggöra statens kontroll av när betalningsskyldigheten skall börja samt av storleken av varje betalning skall SPC lämna viss information och vissa beräkningar till staten.

Artikel VIII – Statens godkännande av vissa beslut, revision och information

Enligt artikeln har staten rätt att godkänna väsentliga förändringar av projektet innan de genomföres. Med väsentliga ändringar menas förändringar som på ett betydande sätt påverkar SPC:s möjligheter att uppfylla

sina skyldigheter enligt låneavtalet, förändringar som kan innebära att det egna kapitalet i SPC minskar eller som i övrigt har en negativ effekt på SPC:s ekonomi. Artikeln behandlar vidare den information som SPC skall lämna till staten avseende hur projektet fortskrider samt avseende förhållanden rörande SPC:s ekonomi.

Vidare har staten enligt denna artikel rätt att granska SPC:s bokföring, affärshandlingar m.m.

Prop. 1993/94:213
Bilaga 1

Artikel IX – Garantier

Enligt denna artikel skall SPC gentemot staten bl.a. garantera att SPC:s bolagsordning är i enlighet med en bilaga till avtalet, att SPC:s balansräkning är i enlighet med särskild bilaga till avtalet, att SPC:s ändamål för verksamheten endast är att utveckla, planera, bygga, underhålla, reparera och förbättra Arlandabanan samt att utveckla en vinstgivande verksamhet avseende driften av flygpendeln och Arlandabanan, att SPC alltid skall drivas som en separat juridisk enhet, att alla affärsförbindelser med SPC:s koncernbolag skall vara på marknadsmässiga villkor samt att SPC har lämnat staten all information av betydelse i sammanhanget.

Artikel X – Uppskjutande av utbetalningar

Denna artikel ger staten rätt att uppskjuta fortsatta utbetalningar av lånet för det fall,

- (1) det föreligger en händelse som enligt Artikel XI kan ge staten rätt att säga upp avtalet; eller
- (2) det föreligger ändrade förutsättningar vilka enligt statens uppfattning gör det sannolikt att SPC inte kommer att kunna uppfylla sina väsentliga skyldigheter enligt avtalet.

Artikel XI – Uppsägning

Denna artikel reglerar statens rätt till uppsägning av avtalet. För det fall staten säger upp avtalet skall SPC omedelbart till staten betala antingen ett belopp motsvarande samtliga utbetalningar av lånet reducerat med samtliga betalningar till staten enligt Artikel VII eller ett belopp motsvarande samtliga statens utbetalningar av lånet plus viss ränta, reducerat med ett belopp motsvarande hälften av samtliga betalningar till staten enligt Artikel VII. Vilket belopp staten äger utkräva är beroende av anledningen till uppsägningen. För det fall uppsägningen är ett resultat av avtalsbrott enligt Arlandabanan Project Agreement av A-Banan Projekt AB utfaller det förstnämnda beloppet. I övriga fall utfaller det sistnämnda beloppet. Vidare upphör statens skyldigheter att göra ut-

betalningar omedelbart. Staten har rätt att uppsäga låneavtalet med omedelbar verkan, om SPC är i betalningsdröjsmål, eller på obestånd eller om SPC ej uppfyller någon annan skyldighet, inkl. garantierna, enligt avtalet eller har gjort sig skyldig till brott mot Arlandabanan Project Agreement som leder till uppsägning av det avtalet.

Staten har också rätt att säga upp avtalet om Project Sponsors begår ett avtalsbrott enligt Project Sponsors Agreement eller om SPC:s ekonomiska situation ändras på ett enligt statens uppfattning väsentligt sätt som negativt påverkar SPC:s möjligheter att uppfylla sina skyldigheter enligt avtalet.

Staten har vidare rätt att säga upp avtalet om någon bestämmelse enligt avtalet oavsett anledningen därtill blir ogiltig eller jämförbar händelse inträffar.

Slutligen föreligger uppsägningsrätt för staten om A-Banan Projekt AB begår ett avtalsbrott enligt Arlandabanan Project Agreement som leder till uppsägning av det avtalet.

Artikel XII – Sekretess

I denna artikel åtager sig staten att sekretessbehandla i enlighet med svenska sekretesslagen all information som staten erhållit från SPC.

Artikel XIII – Ikraftträdandedagen

Artikeln reglerar när avtalet träder i kraft. Avtalets ikraftträdande förutsätter bl.a. godkännande av regeringen eller, i den omfattning regeringen anser nödvändigt, Sveriges riksdag.

Artikel XIV – Överlåtelse av rättigheter och skyldigheter

Artikeln reglerar i vilka fall SPC resp. staten har rätt att överlåta rättigheter och skyldigheter enligt avtalet.

SPC äger inte överlåta några rättigheter eller skyldigheter till annan person utan statens godkännande. Undantag gäller för överlåtelse till part som inträder i SPC:s ställe enligt de finansiella åtaganden, som SPC har gentemot långivarna i enlighet med Arlandabanan Project Agreement, Artikel XXV, och som A-Banan Projekt AB accepterat. För det fall SPC överlåter sina rättigheter och skyldigheter enligt avtalet skall SPC på statens begäran garantera den förvärvande partens rätta fullgörande av förpliktelserna enligt avtalet.

Staten äger överlåta rättigheter och skyldigheter enligt avtalet utan SPC:s skriftliga godkännande om överlåtelsen sker till statlig myndighet eller helägt statligt aktiebolag.

Artikel XV – Tillämplig lag

Enligt denna artikel skall vid var tid gällande svensk lag tillämpas på avtalet.

Artikel XXVII – Skiljeförfarande

Samtliga tvistefrågor skall avgöras av tre skiljemän utsedda enligt Stockholms Handelskammars Skiljedomsinstituts regler för skiljeförfarande. Skiljeförfarandet skall äga rum i Stockholm och hållas på det engelska språket.

Artikel XXVIII – Övrigt

Denna artikel innehåller sedvanliga bestämmelser avseende överlåtelse av avtalet, ändringar och tillägg, meddelanden, omförhandling, bilagor m.m.

Artikel XXIX – Interpretation

Denna artikel innehåller vissa bestämmelser om hur olika ord skall tolkas och förstås i avtalet.

1.4 Government Commitment

Förbindelsen avses lämnas av staten till det bolag de privata intressenterna bildar för genomförandet av Arlandabaneprojektet. Detta bolag skall acceptera förbindelsen. Bolaget kallas nedan för SPC.

Staten bekräftar resp. garanterar,

- att* staten äger kännedom om villkoren i Arlandabanan Project Agreement;
- att* staten, genom Banverket och Luftfartsverket, äger samtliga aktier i A-Banan Projekt AB;
- att* staten, direkt eller indirekt, under Arlandabanan Project Agreements giltighetstid kommer att äga samtliga aktier i A-Banan Projekt AB;
- att* staten skall tillse att A-Banan Projekt AB fullföljer sina skyldigheter gentemot SPC enligt Arlandabanan Project Agreement; samt

att staten i egenskap av aktieägare i A-Banan Projekt AB skall tillse att SPC ges möjlighet att utöva sina rättigheter under hela giltighetstiden enligt Arlandabanan Project Agreements oavsett vad jordabalkens regler föreskriver om vissa restriktioner avseende tiden för upplåtelse av nyttjanderätt till fast egendom.

Denna förbindelse träder i kraft vid det senaste av statens utfärdande av denna förbindelse och SPC:s skriftliga accept av förbindelsen.

Vidare föreskrivs att vid var tid gällande svensk lag skall vara tillämplig på förbindelsen.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 april 1994

Närvarande: statsrådet Friggebo, ordförande, och statsråden
Johansson, Laurén, Hörnlund, Olsson, Svensson, Dinkelspiel,
Thurdin, Hellsvik, Wibble, Davidson, Könberg, Odell, Lundgren,
Unckel

Föredragande: statsrådet Odell

Regeringen beslutar proposition 1993/94:213 Godkännande av
grundläggande principer för avtal rörande Arlandabanan.