

# Regeringens skrivelse

## 2011/12:93



Arlandabanan

Skr.  
2011/12:93

---

Regeringen överlämnar denna skrivelse till riksdagen.

Stockholm den 8 mars 2012

*Fredrik Reinfeldt*

*Catharina Elmsäter-Svärd*  
(Näringsdepartementet)

### Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen lämnar regeringen en redogörelse av förhållanden som rör Arlandabanan samt regeringens syn på vissa frågor avseende banan. I skrivelsen lämnas även en kortfattad beskrivning av villkoren för statens option att lösa ut A-Train AB ur avtalet, liksom en bedömning av förutsättningarna för att utnyttja optionen.

1	Sammanfattning.....	3
2	Bakgrund till skrivelsen.....	4
3	Riksdagens beslut om godkännande av avtalen.....	4
4	Beskrivning av de förhållanden som gäller för Arlandabanan.....	5
4.1	Ett offentlig-privat samverkansprojekt.....	5
4.2	Arlandabanan ägs av staten via Arlandabanan Infrastructure AB .....	5
4.3	Finansiering av Arlandabanan.....	6
4.4	Ensamrätt att ta upp och lämna av passagerare.....	6
4.5	Nyttjanderätt .....	6
4.6	A-Trains skyldigheter .....	7
4.7	Antal avgångar till och från Arlanda.....	7
4.8	Utökad tågtrafik till och från Arlanda .....	7
4.9	Vad styr A-Train? .....	8
4.10	Royaltylånet .....	8
5	Optionen att lösa ut A-Train AB ur avtalet.....	9
6	Kostnaden för att utnyttja optionen .....	11
7	Förlängning av avtalet till 2050.....	11
8	Resultat och skatt.....	12
8.1	A-Trains resultat .....	12
8.2	Överränta och skatt .....	12
9	Biljettpriset på Arlanda Express .....	13
10	Banavgifter och stationsavgifter .....	14
11	Kapaciteten på banan.....	14
	Utdrag ur protokoll vid regeringsammanträde den 8 mars 2012.....	15

De grundläggande förutsättningarna för Arlandabaneprojektet beslutades av riksdagen den 8 juni 1994 (prop. 1993/94:213, bet. 1993/94:TU36, rskr. 1993/94:436). Staten genom A-Banan Projekt AB ingick den 3 juli 1995 ett avtal, Arlandabanan Project Agreement, med det konsortium som bildade A-Train AB (A-Train) och som byggde anläggningarna. A-Train ägs sedan 2004 av Macquarie European Infrastructure Fund (MEIF) via MEIF Stockholm AB.

När banan var färdigbyggd överfördes ägandet av Arlandabanan och dess anläggningar till A-Banan Projekt AB enligt avtalet. I samband med överlämnandet erhöll A-Train som betalning dels en nyttjanderätt till anläggningen, dels en exklusiv rätt och skyldighet att bedriva snabbtågs- pendeln mellan Stockholms central och Arlanda i en s.k. koncession. Avtalet gäller till 2040 med en rättighet för A-Train att begära en förlängning av avtalsperioden till 2050.

En del i lösningen med offentlig-privat samverkan (OPS) var att staten genom Riksgäldskontoret ställde ut ett s.k. royaltylån till A-Train på 1 miljard kronor.

A-Banan Projekt AB bytte 2008 namn till Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB). Det helstatligt ägda bolaget AIAB är part i och förvaltar avtalen. Bolaget svarar för att bevaka statens rättigheter och skyldigheter enligt avtalen. Regeringen förvaltar aktierna i bolaget och följer verksamheten löpande.

Regeringens bedömning är att trafiken på Arlandabanan för närvarande i allt väsentligt är väl integrerad och det finns därmed inte någon avtals- mässig grund för att utnyttja optionen att lösa ut A-Train AB ur avtalet om Arlandabanan. Kostnaden för att utnyttja optionen är dessutom för närvarande hög för staten och avsevärt större än värdet på nyttjande- rätten.

Arlandabanan har varit öppen för trafik i mer än 10 år och det finns avtalsmässiga möjligheter för regeringen att pröva om det finns förutsättningar för att lösa ut A-Train ur avtalet. Det finns därför skäl för regeringen att till riksdagen samlat redogöra för förhållanden som rör Arlandabanan samt regeringens bedömningar i vissa frågor.

En sådan samlad redogörelse utlovade även statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd i den interpellationsdebatt som hölls den 27 september 2011 med anledning av interpellation 2011/12:6 av Jens Holm (V) om Arlandabanan.

## 3 Riksdagens beslut om godkännande av avtalen

Riksdagen beslutade 1994 att godkänna regeringens förslag till grundläggande principer för avtal rörande Arlandabanan (prop. 1993/94:213, bet. 1993/94:TU36, rskr. 1993/94:436).

Bakgrunden var att regeringen 1989 uppdragit åt Banverket att utreda och lämna förslag till hur en ny järnväg till Arlanda skulle kunna genomföras utan statliga medel. Banverket redovisade att kostnaderna för Arlandabanan inte kunde täckas av trafikavgifter utan att statliga insatser eller bidrag från andra sektorer var nödvändiga för ett genomförande. I samband med tillåtlighetsprövningen av tredje landningsbanan på Arlanda flygplats fastställde regeringen villkoren innebärande att en järnväg till Arlanda skulle byggas.

I juni 1991 tillkallade regeringen en delegation med uppdrag att ta fram förslag till investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafikanläggningar som kunde delfinansieras med statliga medel (dir. 1991:63). Delegationens uppgift var att initiera och söka åstadkomma förhandlingsöverenskommelser med externa parter om angelägna infrastrukturprojekt.

Delegationens arbete ledde bl.a. fram till avtal med externa parter om utbyggnaden om Mäljarbanan och Svealandsbanan men också till slutsatsen att Arlandabanan inte helt kunde finansieras på företagsekonomiska grunder. I stället föreslog delegationen att en samfinansieringslösning skulle eftersträvas, något som delegationen också redovisade principerna för i december 1992. Mot bakgrund av detta gav regeringen delegationen i uppdrag att förhandla med lämpliga intressenter om utbygganden av Arlandabanan. Delegationen genomförde därför under 1993/94 en upphandling av Arlandabanan (Rosersberg–Arlanda–Odensala). Samtidigt bildades ett bolag med uppgift att företräda staten i den fortsatta upphandlingen av Arlandabanan (prop. 1993/94:39, bet. 1993/94:TU6, rskr. 1993/94:74) och delegationen entledigades. Den 30 mars 1994 redovisade bolaget de grundläggande principerna för projektet och de huvudsakliga avtalsförslagen.

Riksdagens beslut 1994 att godkänna regeringens förslag till grundläggande principer för avtal rörande Arlandabanan innebar ett bemyndigande för regeringen att godkänna förhandlingsresultatet inom ramen

för de principer och de åtaganden för staten som redovisats av regeringen i propositionen. Skr. 2011/12:93

Mot bakgrund av riksdagens beslut godkände regeringen avtalen om Arlandabanan den 8 september 1994 och beslutade om utbetalning av 850 miljoner kronor som bidrag till projektet samt uppdrog till Banverket, Luftfartsverket, Statens järnvägar och Riksgäldskontoret att ingå olika avtal eller göra åtaganden för statens del i projektet.

I februari 1995 godkände regeringen ett kompletterande avtal rörande Arlandabanan i syfte att åstadkomma en samordnad och integrerad trafik på Arlandabanan och i Mälardalsregionen. Samtidigt enades avtalsparterna om villkoren för en option om uppsägning av Arlandabane-projektavtalet, en överenskommelse om viss utökning av projektet på Arlanda central samt vissa principer för trafikrättigheterna på Arlandabanan.

Den 3 juli 1995 undertecknades slutligen avtalen om Arlandabanan.

## 4 Beskrivning av de förhållanden som gäller för Arlandabanan

### 4.1 Ett offentlig-privat samverkansprojekt

Arlandabanan är ett mellan staten och det privata näringslivet samfinansierat infrastrukturprojekt med omfattande risköverföringar från beställaren (staten) till leverantören, dvs. det privata näringslivet, benämnt offentlig-privat samverkan (OPS).

Jämfört med ett traditionellt upphandlat projekt har riskerna när det gäller myndighetskrav, opinion, organisation, projektering, byggande, drift, underhåll och trafik överförts till leverantören. Riskerna när det gäller finansiering och planering har fördelats mellan parterna. Kvarstående risker i projektet i driftskedet bärs till stor del av det privata näringslivet genom banker som lånat ut medel till finansieringen av projektet och av ägarna genom aktieägarlån och aktiekapital. Statens risk i projektet omfattar ett villkorlån på 1 miljard kronor och som återbetalas i form av vinstdelning, s.k. royalty. Riskfördelningen är gjord på ett sådant sätt att avtalet är att betrakta som en koncession.

### 4.2 Arlandabanan ägs av staten via Arlandabanan Infrastructure AB

Arlandabanan omfattar järnvägen mellan Rosersberg via Arlanda flygplats till Odensala samt järnvägsstationerna på Arlanda (3 stycken) och plattform 1 med spår 1 och 2 på Stockholms central.

Anläggningarna upphandlades av staten för ändamålet särskilt bildade bolaget A-Banan Projekt AB, 2008 namnändrat till Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB). Upphandlingen genomfördes som ett offentlig-privat samverkansprojekt (OPS) innebärande att staten och det privata näringslivet fördelade riskerna i projektet mellan sig. I upphand-

lingen ingick också att driva en snabbtågspendel mellan Arlanda och Stockholms central med krav på en minsta frekvens på kvartstrafik morgon, dag och kväll samt en maximal restid på 20 minuter.

AIAB:s avtalspart är A-Train AB (A-Train) som sedan 2004 till 100 procent ägs av Macquarie European Infrastructure Fund. Fonden förvärvade då bolaget av de tidigare ägarna som bestod av byggföretagen NCC AB (publ), Kraftbyggarna Invest AB, John Mowlem Construction AB och ALSTOM Holding S.A. Dessa företag var leverantör av anläggningen och tågen till snabbtågspendeln.

A-Train byggde Arlandabanan 1995–1999. I samband med trafikstart i november 1999 överfördes ägandet av anläggningen till det statligt ägda bolaget AIAB. Samtidigt erhöll A-Train nyttjanderätten till anläggningen till 2040 och rätt och skyldighet att driva snabbtågspendeltrafiken.

### 4.3 Finansiering av Arlandabanan

När ägandet av Arlandabanan och dess anläggningar överfördes till AIAB, vid trafikstarten i november 1999, erhöll A-Train som betalning för Arlandabanan dels en nyttjanderätt till anläggningen, dels en exklusiv rätt och skyldighet att bedriva snabbtågspendeln mellan Stockholms central och Arlanda.

A-Train ansvarar för att projektet finansieras under avtalsperioden fram till 2040 utöver det royaltylån som staten ställt ut. Finansiering sker genom banklån från privata banker och genom aktieägarlån och aktiekapital från ägarna. Bankernas säkerhet vid utlåning till A-Train är i princip nyttjanderätten till Arlandabanan och rätten att bedriva snabbtågspendeln eftersom själva järnvägsanläggningen ägs av AIAB.

### 4.4 Ensamrätt att ta upp och lämna av passagerare

I enlighet med avtalet har A-Train ensamrätt att ta upp och lämna av passagerare på sträckan Stockholms central–Arlanda flygplats. Rättigheten har regeringen även lagt fast i järnvägsförordningen (2004:526). Ensamrätten gäller dock inte för internationella persontrafikföretag som trafikerar sträckan.

### 4.5 Nyttjanderätt

A-Trains nyttjanderätt i enlighet med avtalet består i nyttjanderätt till plattform 1 och spår 1 och 2 på Stockholms central och själva Arlandabanan från Rosersberg (Skavstaby) till Odensala (Myrbacken) via Arlanda och stationerna på Arlanda (3 stycken). Därutöver ingår också rätten till kapacitet på Ostkustbanan motsvarande sex tåglägen per timme i vardera riktning på delen Stockholm–Rosersberg.

A-Train har i och med avtalet med AIAB nyttjanderätten till anläggningen och ensamrätten att ta upp och lämna passagerare mellan Arlanda och Stockholms central samt även omfattande skyldigheter.

A-Train har en skyldighet att köra en snabbtågspendel minst fyra tåg per timme i vardera riktningen mellan klockan 06.00 och 22.00 och minst två tåg per timme mellan klockan 05.00–06.00 och klockan 22.00–23.00. Restiden får uppgå till högst 20 minuter. Snabbtågspendeln bedrivs under varumärket Arlanda Express. En förutsättning för att A-Train ska kunna leva upp till sin skyldighet är dock att kapaciteten på Ostkustbanan mellan Stockholm och Rosersberg kan upprätthållas med sex tåglägen per timme i vardera riktning. Det är något som Trafikverket ansvarar för gentemot AIAB och A-Train.

A-Train har en skyldighet att låta andra tågföretag nyttja spåren på Arlandabanan i den utsträckning det finns ledig bankapacitet. Järnvägsföretagen ska då betala banavgifter till A-Train för nyttjande av spåren samt en avgift för varje av- och påstigande passagerare vid Arlanda. Avgifterna ska vara skäligen och icke-diskriminerade.

#### 4.7 Antal avgångar till och från Arlanda

Enligt AIAB:s *Hållbarhetsredovisning för 2010* har Arlanda Express 81 avgångar per dag från Arlanda. Ytterligare 114 avgångar per dag med andra järnvägsföretag finns från Arlanda central (avser båda riktningarna, norr respektive söder). Av dessa är 37 avgångar per dag pendeltågstrafik i riktning mot Storstockholm respektive Uppsala.

#### 4.8 Utökad tågtrafik till och från Arlanda

A-Train har öppnat upp för lokal pendeltågstrafik mellan Arlanda och Stockholms central. För närvarande kör AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Landstinget i Uppsala län, UL, samordnad pendeltågstrafik som medger att resenärer från SL:s pendeltåg direkt kan nå Arlanda genom en omstigning till UL:s pendeltåg i Upplands Väsby.

SL och UL har en gemensam avsikt att ansöka om kapacitet på sträckan Älvsjö–Arlanda–Uppsala för att köra pendeltåg två gånger per timme fr.o.m. december 2012. Resan från Stockholms central till Arlanda beräknas till drygt 35 minuter. SL kommer då att betala banavgifter till Trafikverket och A-Train samt en stationsavgift till A-Train för av- och påstigande vid Arlanda central. För närvarande pågår förhandlingar om villkoren.

Det kan vara svårt att ytterligare utöka pendeltågstrafiken till Arlanda eftersom det inte finns tillräcklig kapacitet på Ostkustbanan mellan Stockholms central och Upplands Väsby för fler tåg än de som nu planeras. Spårövergången norr om Upplands Väsby innebär att endast två pendeltåg per timme, med lägre topphastighet än snabbtåg och som behöver växla från innerspår till ytterspår, kan köra till Arlanda. Om fler långsamma tåg ska kunna köra till Arlanda behöver Trafikverket genom-

föra större förändringar i järnvägsforskningen på Ostkustbanan norr om Upplands Väsby. Trafikverket och AIAB arbetar med att undersöka förutsättningarna för en kapacitetsökning. Dessutom undersöks också möjligheterna till mindre trimningsåtgärder. Skr. 2011/12:93

#### 4.9 Vad styr A-Train?

A-Train är AIAB:s avtalspart och de rättigheter och skyldigheter som gäller för A-Train härleds ur Arlandabaneavtalen. Det finns även många indirekta skyldigheter för A-Train som följer av avtalen, bl.a. att följa svensk lag inom alla områden som bolaget kommer i beröring med. Det gäller t.ex. skyldigheten att söka och inneha erforderliga tillstånd som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, inneha och följa villkoren i de miljötillstånd som gäller för verksamheten, att redovisa verksamheten på ett rättvisande sätt och att betala erforderliga skatter.

A-Train har som avtalspart skyldighet att söka och inneha tillstånd som infrastrukturförvaltare i enlighet med järnvägslagen (2004:519). Därav följer att bolaget bl.a. ska upprätta en järnvägsnätsbeskrivning där villkoren för järnvägsföretag att köra på Arlandabanan ska anges. Villkoren gäller bl.a. villkor för att nyttja banan, hur kapacitet söks för att nyttja banan, priset samt vilka tjänster som kan köpas.

Den skyldighet som A-Train har att bedriva snabbtågspendeln innebär att man behöver tillstånd som järnvägsföretag för att bedriva passagerartrafik. Sådan trafik är underställd EG-rätten, när det gäller passagerares rättigheter.

Det finns i järnvägsförordningen (2004:526) ett skydd för Arlanda Express för att ta upp och lämna av passagerare på Stockholms central och Arlanda samt på mellanliggande stationer. Regleringen avser inskränkningar i andra järnvägsföretags möjlighet att bedriva passagerartrafik på sträckan.

#### 4.10 Royaltylånet

Staten, genom Riksgäldskontoret, har ställt ut ett royaltylån på 1 miljard kronor till A-Train. Återbetalning sker genom vinstdelning och påbörjas när A-Trains avkastning uppgår till en viss nivå, det som i avtalet benämns som ”Trigger Year”. Räntan på lånet, i form av statens upplåningskostnad, belastar enligt riksdagens beslut från 1994 årligen Trafikverkets anslag. Finansieringen av upplåningskostnaden är således årligen föremål för riksdagens beslut. Totalt har 781 miljoner kronor betalats i ränta för villkorlånet t.o.m. 2010. Det avtal som reglerar villkoren för lånet mellan Riksgäldskontoret och A-Train benämns *Government Subordinated Loan Agreement*.

Den senaste analysen, som gjordes våren 2011 på uppdrag av AIAB, prognostiserade det första året för vinstdelning för staten till 2024. Royaltyn beräknas uppgå till 1,6 miljarder kronor fram till 2040. Drygt 61 procent av statens royaltylån, inklusive räntan under avtalstiden, beräknas komma att återbetalas av den vinstdelning som staten erhåller som royalty. För att staten ska få en större andel återbetalt än



## 5 Optionen att lösa ut A-Train AB ur avtalet

**Regeringens bedömning:** Trafiken på Arlandabanan är för närvarande i allt väsentligt väl integrerad och det finns därmed inte någon avtalsmässig grund för att utnyttja optionen att lösa ut A-Train AB ur avtalet om Arlandabanan.

**Skälen för regeringens bedömning:** Arlandabaneprojektavtalet ger AIAB rätt att under vissa förutsättningar och mot ekonomisk kompensation till A-Train säga upp avtalet och överta rörelsen när 15 år förflutit, räknat från den 3 juli 1995, den s.k. optionen. Optionen kan med andra ord utnyttjas från juli 2010. Optionen får *endast* utnyttjas om trafiken enligt regeringens uppfattning inte har utvecklats enligt regeringens förväntan när det gäller integrationen (inklusive koordineringen) av den lokala, regionala och interregionala tågtrafiken.

Den lokala och regionala trafiken bedrivs i dag av SL och UL som genom ett samordnat trafikupplägg med bytesmöjlighet i Upplands Väsby har lyckats integrera pendeltågstrafiken inom Stockholms län på sträckan Södertälje–Stockholm–Märsta med pendeltågstrafiken i Uppsala län på sträckan Gävle–Uppsala–Upplands Väsby. SJ AB:s trafik i Mälardalen och fjärrtågen mot norr angör också Arlanda och är därmed väl integrerad på sträckan.

Det framgår av AIAB:s *Hållbarhetsredovisning för 2010* att integrationen av trafiken mot norr är mycket god och integrationen av trafiken mot Stockholms norra och södra förorter är god. Tågtrafiken från söder (Östergötland och Södermanland) är däremot inte tillräckligt väl integrerad utan bygger i allt väsentligt på omstigning vid Stockholms central för resenärer till Arlanda. Detsamma gäller trafiken från väster, dvs. Västerås eftersom ingen direkt järnvägssträckning finns från detta håll till Arlanda. Att integrationen från Södermanland och Östergötland inte är tillräcklig beror på att SJ AB till stor del väljer att vända fjärrtåg och regionaltåg på Stockholms central.

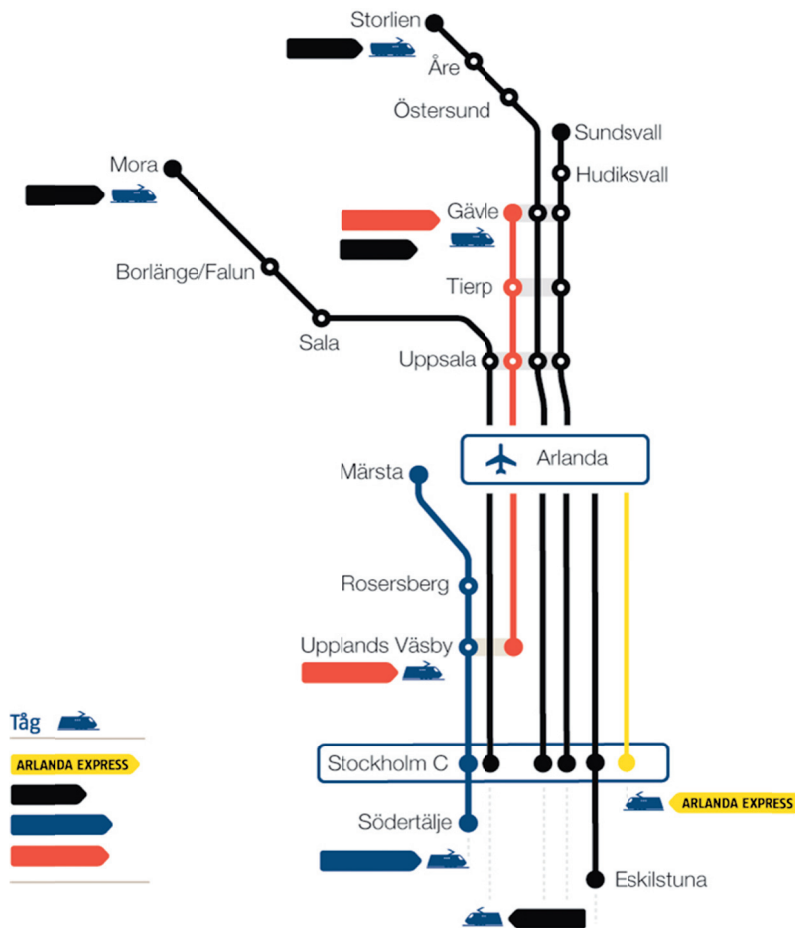
Trafiken söderut och västerut är alltså inte lika väl integrerad som övrig interregional trafik. Orsakerna till detta ligger utanför A-Trains kontroll. Det beror i allt väsentligt på bristande kapacitet söder om Stockholms central och på fyrspåret mellan Stockholms central och Upplands Väsby samt på att trafiken från väster (Enköping och Västerås) inte har någon direkt koppling till Arlandabanan.

Av nedanstående figur framgår att fjärrtågstrafiken till Dalarna, Jämtland och Gävleborg/Västernorrland är helt integrerad och trafikerar Arlandabanan. Totalt finns ca 114 avgångar varje vardagsdygn från Arlanda med andra järnvägsföretag än Arlanda Express.

Sammantaget gör regeringen bedömningen att trafiken för närvarande i allt väsentligt är väl integrerad och att det därmed inte finns någon avtalsmässig grund för att utnyttja optionen.

Figur 1: Tåglinjer via Arlanda 2010

Skr. 2011/12:93



Källa: AIAB:s Hållbarhetsredovisning för 2010

**Regeringens bedömning:** Statens kostnader för att utnyttja optionen och överta driften av Arlandabanan och snabbtågspendeln överstiger för närvarande avsevärt värdet av anläggningen. Optionen bör således inte utnyttjas.

**Skälen för regeringens bedömning:** AIAB har gjort en värdering av vad det skulle kosta staten att utnyttja optionen, *om förutsättningarna för detta skulle föreligga*. Kompensationen beräknas enligt detaljerade formler. Enligt avtalet har A-Train rätt till ersättning för utestående lån, upplupna leasingavgifter för tågen, lös egendom, samtliga avvecklingskostnader samt ersättning för utebliven avkastning på eget kapital fram till den dag avtalet upphör. AIAB skulle i stället driva anläggningen och trafiken med de rättigheter och skyldigheter det innebär.

AIAB:s styrelse har uttryckt att det för närvarande inte är nödvändigt att utnyttja optionen för att uppnå de trafikpolitiska målen med Arlandabanan. Kostnaden för att utnyttja optionen är för närvarande hög och AIAB har svårt att på företagsekonomiska grunder motivera inlösen av optionen. Regeringen delar styrelsens bedömning.

Av affärsmässiga skäl är värderingen inte offentliggjord och bör inte offentliggöras. Kostnaden att lösa optionen kan, om den redovisas öppet, undergräva statens förhandlingsposition vid eventuellt framtida förhandlingar.

Beräkningssättet för kostnaden att lösa optionen enligt avtalet mellan parterna förändras 2015 och senare. AIAB kommer därför att följa upp värderingen av kostnaden för att utnyttja optionen.

## 7 Förlängning av avtalet till 2050

A-Train har en avtalsmässig rätt att begära en tioårig förlängning av avtalet om det inte för AIAB finns fördelaktigare anbud.

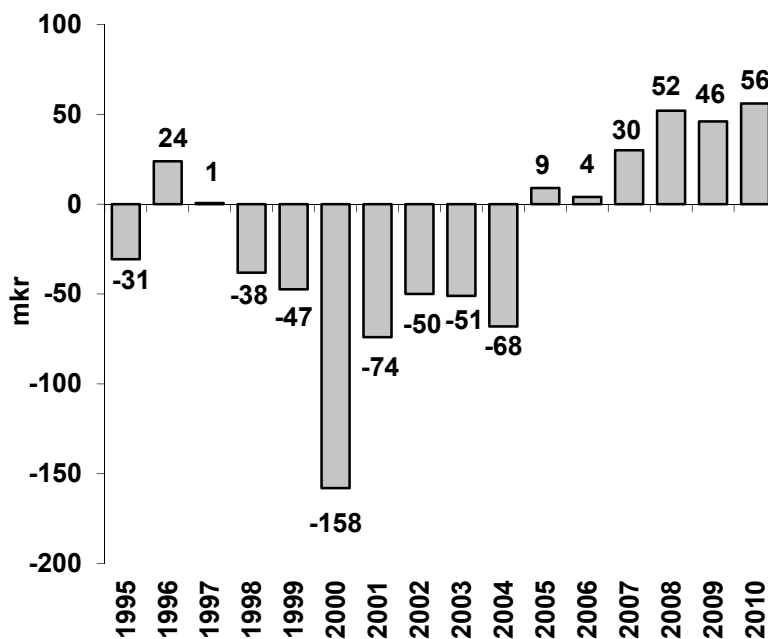
Avtalet med A-Train om Arlandabanan varar t.o.m. den 3 juli 2040. I avtalet har A-Train en rättighet att begära en förlängning av avtalsperioden med tio år, dvs. till den 3 juli 2050.

Den avtalsmässiga rättigheten för A-Train att få avtalet förlängt innehåller också en möjlighet för AIAB att pröva om det finns erbjudanden från andra operatörer och intressenter som kan vara mer fördelaktiga än det erbjudande som A-Train erbjuder vid sin framställning om förlängning. Om det är så att AIAB 365 dagar efter att en begäran om förlängning kan visa på att det finns mer fördelaktiga anbud, har AIAB rätt att inte medge en förlängning.

## 8.1 A-Trains resultat

A-Train är ett svenskt bolag som är underställt svenska redovisningsregler och betalar skatter och avgifter i Sverige. Bolaget har redovisat förluster i verksamheten och någon beskattningsbar vinst har därför ännu inte redovisats. Det av bolaget redovisade årliga resultatet efter finansnetto framgår av nedanstående diagram.

Diagram 1: A-Trains resultat efter finansnetto 1995–2010



Källa: A-Train

## 8.2 Överränta och skatt

Det pågår för närvarande en skatteprocess mellan A-Trains ägare MEIF Stockholm AB och Skatteverket om en intern ränta på ett aktieägarlån är marknadsmässig eller inte.

Processen rör den ränta som MEIF Stockholm AB betalar till sin ägare MEIF Luxembourg Holdings S.A. för ett lån. Ett lån som sedan vidareförs till A-Train på delvis samma villkor. Räntan på interna lån ska vara på armlängds avstånd dvs. marknadsmässig för att avdrag ska kunna göras för hela räntebeloppet.

Skatteverket anser att den av bolaget uttagna räntan på 13 procent och en dröjsmålsränta på 15 procent är för hög. MEIF Stockholm AB anser

att den är marknadsmässig. Skatteverket anser att en ränta om 7,5 procent och en dröjsmålsränta på ytterligare 2 procent är att anse som en skälig marknadsmässig ränta för aktuellt lån. Skatteverkets beslut har överklagats till förvaltningsrätten. Förvaltningsrätten lade i sin dom hösten 2011 fast att en marknadsmässig ränta på lånet är 8,5 procent, med en dröjsmålsränta på ytterligare 2 procent. MEIF Stockholm AB har överklagat domen.

Skr. 2011/12:93

## 9 Biljettpriset på Arlanda Express

**Regeringens bedömning:** Prisdifferentieringen på Arlanda Express är genomförd i enlighet med de krav som parterna enades om i tilläggsöverenskommelsen 1995.

**Skälen för regeringens bedömning:** Arlandabaneprojektavtalet ger A-Train rätt att självt sätta priset på snabbtågspendeln. Bakgrunden till att priset på biljetterna inte reglerades i avtalet med staten är att hela trafikrisken är överförd från staten till A-Train. Det finns inte några garantier från staten när det gäller ett minsta antal passagerare eller en lägsta passagerarintäkt. Samtidigt är marknaden för taxi och buss öppen och därmed upprätthålls ett konkurrenstryck på priset för direkta resor mellan Stockholm och Arlanda. A-Train är dessutom bundet att bedriva ett minsta trafikutbud med snabbtågspendeln under årets alla dagar oavsett om det finns resenärer eller inte. Endast vid särskilda händelser finns möjlighet till avvikelser och då efter samråd med AIAB. Det har därför ansetts som rimligt att A-Train självt sätter biljettpriserna.

Ungdomar, studenter och pensionärer reser till halva ordinarie pris för en enkelresa, och en vuxen kan ta med upp till fyra barn utan extra kostnad.

Rabatterade biljetter finns för veckoslut och helger då två reser för priset av en eller två till ett reducerat pris. Dessutom finns särskilda biljetter för dem som bara ska resa till Arlanda för en konferens eller för att hämta eller lämna någon på Arlanda. För arbetspendlare till Arlanda finns också periodkort eller klippkort som ger rabatter för den resande. Totalt reser ca hälften av alla Arlanda Express resenärer med någon form av rabatterat pris.

Regeringens sammanfattande bedömning är att prisdifferentieringen på snabbtågspendeln Arlanda Express är genomförd i enlighet med de krav som parterna enades om i tilläggsöverenskommelsen 1995. Färdavgifterna är differentierade för skilda reseändamål (flygresa, arbetspendling, konferens och hämta/lämna) och resandegrupper (barn, ungdom, studerande, vuxen med barn, pensionär, arbetspendlare). Dessutom ingår Arlanda Express i Samtrafiken och erbjuder möjlighet till samordnade biljettköp för hela resan.

Rätten att sätta och ta ut banavgifter och avgifter för nyttjandet av Arlanda central tillkommer A-Train i egenskap av nyttjanderättshavare till Arlandabanan.

För att utnyttja Arlandabanan betalar ett järnvägsföretag dels en banavgift dels en stationsavgift per passagerare som stiger av eller på Arlanda. Stationsavgiften är differentierad. För pendlare finns t.ex. särskilda periodkort för stationsavgiften.

De avtalsmässiga kraven som föreligger avseende trafikavgifter gäller bl.a. att A-Train har en skyldighet att utgå från trafikens betalningsförmåga och att godta olika avgiftskonstruktioner. Allt i syfte att säkerställa en god och stabil grund för utvecklingen av effektiva och attraktiva lösningar sett från såväl ett lokalt och regionalt som nationellt perspektiv. Avsikten är att få största möjliga utnyttjande av investeringarna i Arlandabanan.

## 11 Kapaciteten på banan

När Citybanan genom Stockholms centrum öppnas för trafik ökar förutsättningarna för att ytterligare utöka pendeltågstrafiken. Det kan dock inte uteslutas att fler kapacitetsåtgärder krävs för att en utökning av trafiken mot Arlanda och Uppsala ska kunna genomföras.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 8 mars 2012

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Björklund, Bildt, Ask, Erlandsson, Hägglund, Carlsson, Borg, Sabuni, Adelson Liljeroth, Tolgfors, Björling, Ohlsson, Norman, Attefall, Engström, Kristersson, Elmsäter-Svärd, Ullenhag, Ek, Löf

Föredragande: statsrådet Elmsäter-Svärd

---

Regeringen beslutar skrivelse 2011/12:93 Arlandabanan