

## Landstingsstyrelsens förslag till beslut

---

### **Borgensåtagande för AB Storstockholms Lokaltrafiks räkning för nya bussar med anledning av eventuellt försök med trängselskatt**

Föredragande landstingsråd: Ingela Nylund Watz

#### Ärendet

AB Storstockholms lokaltrafik hemställer om borgen för bussfinansiering inom ramen 800 000 000 kronor.

#### Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att* uppdra åt AB Storstockholms Lokaltrafik (och/eller annat bolag inom dess koncern, nedan koncernbolag) och AB Stockholms läns landstings Internfinans att i samråd undersöka garantier, upphandla och välja förmånligaste form av finansiering avseende bussar under förutsättning att statliga garantier ställs för att samtliga kostnader för försöket med trängselskatt blir kompenserade

*att* teckna erforderlig proprieborgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB Storstockholms Lokaltrafiks och/eller koncernbolags räkning när AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller koncernbolag ingår avtal om finansiering avseende bussar inom en totalram om 800 000 000 kronor

*att* teckna erforderlig proprieborgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB Storstockholms Lokaltrafiks och/eller koncernbolags räkning om AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller koncernbolag ingår avtal om internationell leasing avseende bussar

*att* ingen borgensavgift därvid skall utgå.

#### **Bilagor**

- |   |   |            |
|---|---|------------|
| 1 | Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande                    | 2004-08-30 |
| 2 | Chefjuristens promemoria angående borgensåtagandet        | 2004-10-19 |
| 3 | Chefjuristens promemoria angående beredning av återremiss | 2004-10-19 |
| 4 | Avtal mellan staten och AB Storstockholms Lokaltrafik     | 2004-07-08 |

## Behandling i landstingsstyrelsen

Ärendet har tidigare behandlats i landstingsrådsberedningen den 8 september, landstingsstyrelsen den 21 september och av landstingsfullmäktige den 12 oktober (förslag 94).

Landstingsfullmäktige beslutade den 12 oktober *att* återremittera ärendet med motiveringen att ärendet skall kompletteras med det ingångna avtalet mellan staten och SL och med en juridisk utredning om det överhuvudtaget är lagligt att gå i borgen för ett statligt försök med trängselskatt, samt att en kostnadsberäkning görs för SLL:s ökade räntekostnader i samband med utökat borgensåtagande för SL.

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet på nytt den 27 oktober 2004.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet på nytt den 9 november 2004.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen den 9 november 2004 yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till m-, fp- och kd-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

*M-, fp- och kd-ledamöterna reserverade sig:*

”Landstingsstyrelsen föreslås besluta *att* avslå hemställan från AB Storstockholms lokaltrafik om borgen för bussfinansiering.

Regeringen och riksdagsmajoriteten har påtvingat Stockholm ett försök med trängselavgifter som invånarna inte vill ha. I stället för att försvara regionens intressen har socialdemokraterna i landstinget och Stockholms stadshus valt att svika sina vallöften och genomföra trängselavgifterna.

Regeringen har avtalat med landstinget att staten ska stå för samtliga merkostnader i samband med försöket med trängselavgifter. Nu visar det sig att regeringen inte klarar att uppfylla sina löften, och kanske inte ens har för avsikt att göra det.

Om landstinget bifaller begäran från SL om borgen, minskar sannolikheten ytterligare att staten ställer ut motsvarande borgen. Förslaget bör därför avslås. Om regeringen vill genomföra ett plågsamt försök med trängselavgifter, måste regeringen också klara att uppfylla sina åtaganden, så att landstinget inte drabbas av några extra kostnader. Vaga löften duger inte. Ska SL införskaffa fler bussar, måste också hela kostnaden och kreditrisken tas av regeringen.”

## Ärendet och dess beredning

**AB Storstockholms lokaltrafik** har den 7 juli 2004 beslutat *att* uppdra åt verkställande direktören *att* i samråd med Stockholms läns landsting undersöka garantier och leasingupplägg för finansiering av nya bussar med anledning av försöket med trängselskatt, *att* uppdra åt verkställande direktören *att* genomföra finansieringsupphandling och tillse *att* erforderliga avtal tecknas av berörda SL-bolag, *att* hos landstinget hemställa om borgen för bussfinansiering inom ramen 800 000 000 kronor, *att* alla ovanstående beslut förutsätter statliga garantier för samtliga merkostnader AB Storstockholms lokaltrafik får av försöket med trängselskatt .

**Landstingsdirektören** har i tjänsteutlåtande den 30 augusti 2004 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* uppdra åt AB Storstockholms Lokaltrafik (och/eller annat bolag inom dess koncern, nedan koncernbolag) och AB Stockholms läns landstings Internfinans *att* i samråd undersöka garantier, upphandla och välja förmånligaste form av finansiering avseende bussar under förutsättning *att* statliga garantier ställs för *att* samtliga kostnader för försöket med trängselskatt blir kompenserade *att* teckna erforderlig proprieborgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB Storstockholms Lokaltrafiks och/eller koncernbolags räkning när AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller koncernbolag ingår avtal om finansiering avseende bussar inom en totalram om 800 000 000 kronor *att* teckna erforderlig proprieborgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB Storstockholms Lokaltrafiks och/eller koncernbolags räkning om AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller koncernbolag ingår avtal om internationell leasing avseende bussar *att* ingen borgensavgift därvid skall utgå.

## **Bilagor**

### **Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande**

#### **Bakgrund**

SL:s styrelse har den 30 mars och den 7 juli 2004 fattat beslut om att uppdra åt verkställande direktören att i samråd med Stockholms läns landsting undersöka garantier och leasingupplägg för finansiering av nya bussar med anledning av försöket med trängselskatt, att uppdra åt verkställande direktören att genomföra finansieringsupphandling och tillse att erforderliga avtal tecknats av berörda SL-bolag, att hos landstinget hemställa om borgen för bussfinansiering inom ramen 800 mkr, samt att alla ovanstående beslut förutsätter statliga garantier för samtliga merkostnader SL får av försöket med trängselskatt.

Vid SL:s styrelsemöte 2004-03-30 fattades beslut om finansiering av bussar med anledning av försöket med trängselskatt. I det fortsatta utredningsarbetet har det framkommit att behovet av bussar kan överstiga de 200 bussar som angavs i beslutsärendet. Fordonspriset kan också bli högre. Mot denna bakgrund beslutades vid SL:s styrelsemöte 2004-07-07 att höja ramen för finansieringen från 700 mkr till 800 mkr och att hemställa hos landstinget om borgen inom ramen 800 mkr.

I normalfallet ägs och finansieras bussarna av trafikoperatörerna. Med hänsyn till att försöket är tidsbegränsat föreligger dock betydande risker att operatörerna inte kommer att kunna finansiera det tillkommande behovet på kreditmarknaden. Och om så vore kommer det inte att kunna ske utan stora marginalkostnader, vilket skulle återverka på SL:s kostnader för köpt trafikproduktion.

SL anser det lämpligt att SL tillsammans med landstinget/SLL Internfinans utreder förutsättningarna för att genom utvidgade möjligheter till garantier eller leasingupplägg förbättra de finansiella villkoren och därigenom sänka kostnaderna för SL och landstinget.

Med koncernbolag avses i detta ärende till hundra procent ägda dotterbolag.

#### **Förvaltningens synpunkter**

Utgångspunkten för finansiering av investeringar är att anskaffa långsiktig finansiering med de bästa villkor som finansmarknaden kan erbjuda inom ramen för landstingets finanspolicy. Upphandling och beslut om val av

finansieringslösning sker i samråd mellan AB SL och AB SLL Internfinans och i samarbete med SL:s rådgivare. SL:s fordonsinvesteringar har finansierats företrädesvis genom leasing eftersom detta inneburit det mest förmånliga alternativet. Av totalt borgensbelopp för SL-koncernen per 2003-12-31 på sammanlagt 13 822 mkr är 11 289 mkr inspråktaget.

Om kommande finansieringslösning medför internationell leasing skall beslut därom fattas i SL:s styrelse. Ett borgensåtagande för en svensk lease kan begränsas till ett visst belopp, vilket inte är fallet för t. ex. en amerikansk lease. I stället fastställs omfattningen av borgensförbindelsen enligt principer som anges nedan i avsnitt om Borgen riskbedömning.

### ***Borgen - riskbedömning***

Den borgen landstinget föreslås teckna är en proprieborgen, d.v.s. en borgen så som för egen skuld. Borgen kommer att gälla till förmån för samtliga finansiärer och omfatta SL:s samtliga förpliktelser. Omfattningen av borgensåtagandet kan värderas till finansieringsavtalet för den aktuella finansieringen. Kostnad för att bryta avtalsförhållandet i förtid kan preciseras i avtalet. Denna uppgår i normalfallet till 0-3 % av det totala engagemanget och varierar under avtalstiden. Härtill kommer ansvaret för återbetalning av finansieringsbeloppet.

I det fall SL eller SL:s koncernbolag tecknar leasingavtal med leasegivare i USA finns redan från början överenskommet i avtalet vad kostnaden är för att lösa upp, bryta eller omarrangera avtalsförhållandet. Beroende på olika avtalskonstruktioner kan denna kostnad ligga mellan ca 0-25% av det totala engagemanget. Kostnaden varierar från år till år inom det angivna spannet.

Då den amerikanska leasingen inte syftar till att finansiera anskaffande av utrustning, erläggs betalning av leasingavgifter normalt av en finansiell institution (oftast en välrenommerad bank) som, mot att leasetagaren ställt säkerhet, åtagit sig detta betalningsansvar. Det skall dock noteras att leasetagaren fortfarande är ansvarig mot leasegivaren för avgifternas erläggande och sålunda står risken t.ex. för det fall att den finansiella institutionen kommer på obestånd.

Utöver ovannämnda kostnader kan det finnas ett allmänt ansvar för krav riktade mot leasingobjekten eller för olyckshändelser eller liknande, motsvarande den risk som SL i de flesta fall ändå har med avseende på fordonen.

### ***Tillvägångssätt för värdering av oramad borgen***

Vid värdering av borgensåtagandets omfattning, om avtalet upphör i förtid, kan sålunda den ovan angivna procentuella andelen av det totala engagemanget läggas till grund, med tillägg av ett belopp för övriga bedömda risker. En sådan värdering skall ske årligen. Landstinget ansvarar för och kontrollerar att detta utförs. Revisorernas kontroll av att värdering är utförd ingår i ordinarie granskningsarbete som grundar sig på bl.a. lagen om kommunal redovisning. Detta förfarande är sedan 2000 gängse rutin för de oramade borgensåtaganden som tidigare tecknats.

### ***Uppföljning borgensåtaganden***

Uppföljning av landstingets borgensåtaganden och värdering av landstingets borgensansvar görs två gånger per år i samband med delårsbokslut och årsbokslut och enligt de redovisningsprinciper som gäller för landsting.

### ***Sammanfattning***

Om finansieringsupphandlingen påvisar en finansieringslösning med villkor som är bättre än de landstinget kan uppnå genom traditionell upplåning på kapitalmarknaden bör ett sådant alternativ väljas och landstinget därmed så som säkerhet utfästa en borgen. Om val av finansieringsform innebär internationell leasing skall SL:s styrelse fatta beslut därom. Landstingsfullmäktiges beslut förutsätter statliga garantier för samtliga merkostnader som SL får av försöket med trängselskatt. SL:s hemställan, i styrelsebeslut 2004-03-30, om borgen för finansiering av biogasbussar behandlas i särskild ordning.

## **Chefjuristens promemoria angående borgensåtagandet**

### **Utredning**

Landstingsfullmäktiges befogenhet att ingå borgen för AB SL:s förpliktelser avseende finansiering av nya bussar för de utökade kollektivtrafikinsatser som krävs under försöksperioden med trängselskatt följer av landstingets ansvar som huvudman och länstrafikansvarig för den kollektiva persontrafiken i länet och kommunallagens 2 kap 1§ om kommuners och landstings allmänna befogenheter.

Finansieringen av nya bussar och SLL:s borgensåtagande, som dessutom föreslogs vara villkorat av att staten garanterade landstinget kompensation för samtliga kostnader med anledning av försöket, har ingen annan formell anknytning till systemet med den statliga trängselskatten än att riksdagen i beslutet om antagande av lagen om trängselskatt samtidigt bemyndigade regeringen att ingå avtal med SLL om sådan ersättning. Vilka kostnader och med vilka belopp dessa skall ersättas bestäms i avtalet.

Den av regeringen i prop. 2003/04:169 föreslagna och ännu inte av riksdagen antagna lagen om kommunal medverkan vid statlig trängselskatt omfattar inte frågan om nämnda ersättning. Däremot syftar denna lag till att utvidga kompetensen för kommun och landsting att biträda staten med information, förvaltning och upphandling med anledning av trängselskatten.

Borgensärendet handlar således inte om att landstinget tar på sig någon statlig förvaltningsuppgift. Det beslut LS föreslagit LF kan således inte anses strida mot lag eller annan författning.



### **Chefjuristens promemoria angående beredning av återremiss**

Enligt proposition 2001/02:80 avses med återremiss, "att ärendet skickas tillbaka till beredande organ. Det kan vara en nämnd, en fullmäktigeberedning eller styrelsen (som är obligatorisk). Det beredande organet skall där efter bereda ärendet på nytt och lämna ett förslag till beslut i ärendet."

I beslutsmotiveringen har inte sagts vilket beredningsorgan återremissen skall gå till. Man får då utgå från att återremissen avser samtliga beredningsorgan som deltagit i den ursprungliga beredningen. Frågan är då om, i det nu aktuella ärendet, SL skall anses som beredningsorgan. Enligt KL 5 kap. 26 - 28 §§ är bara nämnder eller fullmäktigeberedningar "vars verksamhetsområde ärendet berör" och styrelsen obligatoriska beredningsorgan, således inte SL eller andra bolag, även om de har rätt att väcka ärenden. Återremissen skall således handläggas av landstingsstyrelsen ensam.

Hur omfattande beredningsåtgärderna sedan blir, beslutas genom enkel majoritet av styrelsen. Styrelsemajoriteten kan avstå från att göra någon ytterligare utredning, d.v.s. fullmäktigeminoritetens uppfattning om behovet av ytterligare utredningar enligt motiven för återremissen är inte bindande och behöver inte delas av styrelsemajoriteten. För att det återremitterade ärendet skall anses vederbörligen berett krävs således endast att styrelsen fått möjligheter att lämna synpunkter.

OMFATTAS AV SEKRETESS

2004-07-08

SVENSKA STATEN genom FINANSDEPARTEMENTET  
och  
AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

AVTAL

avseende

försök med trängselskatt i Stockholms kommun

## OMFATTAS AV SEKRETESS

Detta **Avtal** är upprättat mellan

- (1) Svenska staten genom Finansdepartementet, Drottninggatan 21, 103 33 Stockholm, telefax nr. 08-411 32 45, nedan kallad ("**Staten**"); och
- (2) AB Storstockholms Lokaltrafik, org. nr. 556013-0683, Globen Arenavägen 27, 102 80 Stockholm, telefax nr. 08-686 10 05, nedan kallat ("**SL**").

Staten och SL kallas nedan gemensamt "**Parterna**" eller var och för sig "**Part**".

### Bakgrund

- (A) Riksdagen har den 16 juni 2004 antagit propositionen Trängselskatt (prop. 2003/04:145) med förslag till bl.a. en lag om trängselskatt. Lagen om trängselskatt innehåller även bestämmelser om försök med trängselskatt i Stockholms kommun ("**Försöket**"), vilka är införda i en särskild bilaga till lagen. Lagen om trängselskatt träder i kraft den 1 januari 2005. Bilagan till lagen om trängselskatt träder i kraft den dag regeringen bestämmer och gäller till och med den 31 juli 2006. Under försöksperioden kommer en utvärdering av effekterna av trängselskatten att göras varefter ställning får tas till om trängselskatten i Stockholms kommun bör permanentas eller avvecklas.
- (B) Enligt riksdagens beslut den 16 juni 2004 (bet. 2003/04:SkU35, rskr. 2003/04:265) gäller att regeringen får ingå avtal med bl.a. Stockholms läns landsting ("**SLL**") om ersättning från Staten för kostnader som SLL har för Försöket. Regeringen äger inte ingå avtal om sådan ersättning avseende perioden efter den 31 juli 2006.
- (C) Enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik är SLL ensamt länstrafikansvarigt med ansvar för den kollektiva persontrafiken i Stockholms län och SLL har enligt avtal av den 1 januari 1977 uppdragit åt SL att handha denna kollektivtrafik. SL intygar att SL på grundval härav äger rätt att ingå detta Avtal för egen och SLL:s räkning.
- (D) Detta Avtal reglerar SL:s åtagande att anpassa sitt trafikutbud respektive SL:s rätt till ersättning från Staten och Statens övriga åtaganden i anledning av Försöket för tiden fram till och med den 31 juli 2006.
- (E) Till detta Avtal hör nedan förtecknade bilagor numrerade efter det villkor i Avtalet till vilket bilagan hänför sig. Vid diskrepans mellan innehållet i Avtalet och bilagorna skall Avtalets innehåll äga företräde.
  - (i) Bilaga 2.1(a) Översikt över åtgärder för SL:s bussdepåer m.m.;
  - (ii) Bilaga 2.1(b) Plan över SL:s utbetalningar avseende investeringar i depåer m.m.;
  - (iii) Bilaga 2.1(c) Översikt över åtgärder för utbyggnad av infartsparkeringar;
  - (iv) Bilaga 2.1(d) Plan över SL:s utbetalningar avseende investeringar i infartsparkeringar m.m.;
  - (v) Bilaga 2.2 Omfattningen av och kostnaden för bussmaterial;
  - (vi) Bilaga 2.3 SL:s uppstartskostnader;
  - (vii) Bilaga 3.1 SL:s egna ökade löpande driftskostnader; och
  - (viii) Bilaga 3.3 Metod för att beräkna SL:s merintäkter till följd av Försöket.

## 1 SLs åtagande och principer för ersättning

- 1.1 SL åtar sig att anpassa sitt trafikutbud och vidtaga därmed förenade åtgärder för att under perioden från och med den dag i juni 2005 som regeringen bestämmer att bilagan till lagen om trängselskatt skall träda i kraft och till och med den 31 juli 2006 tillgodose den ökning av resandet i den av SL bedrivna kollektivtrafiken som Försöket kan förväntas ge upphov till.
- 1.2 SL:s åtagande enligt ovan gäller i den utsträckning som överenskommits enligt detta Avtal och under förutsättning att SL erhåller ekonomisk ersättning från Staten i enlighet med vad som gäller enligt detta Avtal.
- 1.3 SL skall erhålla ersättning från Staten för samtliga dess kostnader direkt kopplade till Försöket innebärande att Staten skall ersätta SL för alla dess kostnader och utgifter jämte ränta lika med statslåneräntan på av SL gjorda förskottsbetalningar vilka SL ådrar sig med anledning av Försöket och som är hänförliga till Försöket fram till och med den 31 juli 2006.
- 1.4 Parterna är överens om att i god tid ingå skriftligt avtal avseende SL:s rätt till ersättning från Staten för sina kostnader direkt kopplade till Försöket avseende perioden efter den 31 juli 2006, däribland SL:s avvecklingskostnader, samt att dessa avvecklingskostnader skall ersättas enligt punkt 4 nedan. Detta förutsätter att riksdagen bemyndigar regeringen att ingå ett sådant avtal. För det fall riksdagen inte lämnar sådant bemyndigande eller avtalet av annat skäl inte kan ingås äger SL rätt att vidtaga erforderliga åtgärder så att kostnader inte uppkommer efter den 31 juli 2006.

## 2 Ersättningar för investeringar och uppstartskostnader m.m.

- 2.1 Staten skall ersätta SL för dess kostnader direkt kopplade till Försöket för investeringar avseende utbyggnad av existerande depåer, uppförandet av nya depåer och inrättandet av bussuppställningsplatser och infartsparkeringar samt provisoriska depåer, depåttillbyggnader och infartsparkeringar på annans mark. De investeringar som erfordras för depåer, depåttillbyggnader och bussuppställningsplatser har översiktligt beskrivits i **bilaga 2.1(a)** i vilken även angetts en uppskattning av storleken av kostnaderna för investeringarna i dessa anläggningar. I **bilaga 2.1(b)** har angetts hur dessa kostnader fördelas över tiden. Motsvarande uppgifter för infartsparkeringarna återfinns i **bilaga 2.1(c)** respektive **bilaga 2.1(d)**.
- 2.2 Staten skall möjliggöra för SL att tillse att för det ökade trafikutbudet i anledning av Försöket erforderligt bussmaterial införskaffas. I **bilaga 2.2** har angetts en uppskattning av omfattningen av sådant bussmaterial samt en uppskattning av kostnaden för att förvärva materialet. För det fall SL väljer att genom dess dotterbolag AB SL Finans arrangera och upphandla en finansieringslösning för förvärvet av bussmaterialet förbinder sig Staten, så snart bemyndigande härför föreligger från riksdagen, antingen att teckna erforderlig proprieborgen eller ställa annan garanti i förhållande till kreditgivaren avseende fullgörandet av betalning av samtliga räntor och amorteringar avseende krediten eller, om sådan borgen eller garanti inte lämnas, att ersätta SL för de merkostnader som uppkommer för SL på grund härav. För det fall SL väljer att inte arrangera och upphandla sådan finansieringslösning skall Staten istället till SL erlægga ett belopp motsvarande anskaffningskostnaden för materialet.

- 2.3** Staten skall ersätta SL för dess kostnader direkt kopplade till Försöket avseende uppstartsåtgärder, vilka kostnader uppskattats enligt **bilaga 2.3**.
- 2.4** SL har för utförandet av kollektivtrafiken efter upphandling tecknat avtal med olika trafikutövare. Staten skall ersätta SL för alla tillkommande kostnader direkt kopplade till Försöket som SL kommer att behöva ersätta trafikutövarna för, såsom t.ex. uppstartskostnader. SL skall så snart är möjligt uppskatta dessa kostnader, varefter storleken av kostnaderna skall godkännas av Samrådsgruppen (se punkt 7 nedan).

### **3 Ersättning för löpande driftskostnader och för ökad trafik**

- 3.1** Staten skall ersätta SL för kostnader direkt kopplade till Försöket avseende dess egen ökade löpande drift enligt uppskattad beräkning av dessa på sätt framgår av **bilaga 3.1**.
- 3.2** Staten skall ersätta SL för dess kostnader direkt kopplade till Försöket avseende ökad trafikersättning till trafikutövare. SL skall så snart är möjligt uppskatta dessa kostnader, varefter storleken av kostnaderna skall godkännas av Samrådsgruppen.
- 3.3** I anledning av Försöket kan SL komma att erhålla ökade biljettintäkter. Beräkningen av dessa merintäkter skall ske enligt i **bilaga 3.3** beskriven metod. För det fall Försöket avvecklas, skall merintäkterna avräknas mot den ersättning som Staten skall utge till SL för dess avvecklingskostnader enligt punkt 4 nedan, eller om Försöket permanentas, SL till Staten utge ett belopp motsvarande merintäkterna.

### **4 Ersättning för avvecklingskostnader**

Staten skall ersätta SL för dess kostnader direkt kopplade till Försöket avseende avveckling av Försöket enligt vad som stadgas i punkterna 4.1 - 4.3 nedan. SL har även rätt till ersättning enligt punkt 4.4 nedan om Försöket inte skulle komma till stånd eller avbrytas i förtid.

#### **4.1 Depåer, depåutbyggnader, bussupställningsplatser och infartsparkeringar**

Uppförda depåer och inrättade bussupställningsplatser och infartsparkeringar samt provisoriska depåer, depåutbyggnader och infartsparkeringar på annans mark, vilka SL, enligt egen bedömning inte behöver, skall säljas på marknaden i SL:s regi. Om så erfordras skall anläggningarna demonteras före försäljningen. Om Staten betalat dessa depåer, depåutbyggnader och bussupställningsplatser och infartsparkeringar skall SL utbetala försäljningsintäkten till Staten med avdrag för SL:s försäljningskostnader och eventuella demonteringskostnader. Staten skall även ersätta SL för dess återställningskostnader avseende depåer, depåutbyggnader och infartsparkeringar på annans mark.

Uppförda depåer och inrättade bussupställningsplatser och infartsparkeringar vilka SL, enligt egen bedömning behöver, skall SL äga rätt att behålla mot ersättning till Staten motsvarande anskaffningskostnaden för anläggningarna med avdrag för avskrivningar gjorda fram till Försökets upphörande den 31 juli 2006 enligt av SL i övrigt tillämpade avskrivningar för anläggningar av motsvarande slag.

Depåer, depåutbyggnader och infartsparkeringar, vilka enligt SL:s bedömning ej är till nytta för SL, skall om Parterna är överens härom säljas på marknaden enligt

ovan. Om Parterna är överens om att dessa anläggningar inte skall säljas eller om försäljning ej är möjlig skall SL, om SL så begär, utan utgivande av någon ersättning till Staten, överta anläggningarna och det därmed följande ansvaret för deras drift och underhåll.

### **4.2 Bussmaterial**

Överskott av bussar skall avvecklas i första hand genom försäljning av äldre bussar. Om intäkten som erhålles vid försäljning av sådana bussar understiger bokfört värde alternativt restvärdet enligt leasingavtal, skall Staten ersätta SL med ett belopp motsvarande vad SL är skyldigt att utge till trafikutövare för dessa. Det bokförda värdet för bussarna skall härvid bestämmas utifrån en avskrivningsplan enligt vilken avskrivningar skall ske med linjär avskrivning under (tolv) 12 år (om inte förhandlingarna med trafikutövarna föranleder annan avskrivningsplan), vilken avskrivningsplan skall ligga till grund för beräkningen av det belopp som Staten är skyldigt att utge till SL enligt denna punkt 4.2, oaktat att trafikutövaren kan ha valt att i sina räkenskaper avvika från avskrivningsplanen.

Parterna är överens om att de skall söka införa någon form av incitament i syfte att skapa en kostnadseffektiv avveckling av äldre bussar.

### **4.3 Avvecklingskostnader relaterade till trafikoperatörerna**

Staten skall ersätta SL för den ersättning som SL skall utge till trafikutövarna avseende trafikutövarnas kostnader för avveckling av personal och andra kostnader som trafikutövarna ådrar sig på grund av avvecklingen och som SL är skyldigt att ersätta trafikutövarna.

### **4.4 Kostnader vid avbrytande av Försöket förtid**

För det fall Försöket inte kommer till stånd eller avbryts i förtid, av vad skäl det vara må (med undantag för omständigheter som orsakas av SL), skall Staten ersätta SL för dess kostnader direkt kopplade till Försöket. I klargörande syfte anges här att denna ersättningsskyldighet även omfattar sådana kostnader direkt kopplade till Försöket som SL ådragit sig före detta Avtals undertecknande.

## **5 Upphandling av trafiktjänster från bussbolag**

**5.1** SL åtar sig att undersöka möjligheten att på de trafiklinjer SL bedömer möjligt tillgodose det utökade trafikutbudet i anledning av Försöket genom att från bussbolag på marknaden upphandla trafiktjänster innefattande busstrafik med tillhandahållande av bussar, depåer, bussuppställningsplatser samt busschaufförer och annan för dessa trafiktjänsters utförande erforderlig personal. Parterna är överens om att förutsättningarna för genomförandet av sådan upphandling är att trafikutövarna har erforderliga resurser för trafiktjänsternas utförande, däribland att bussarna skall ha samma tillgänglighetsfunktioner för trafikanter som SLs övriga i trafik utnyttjade bussar samt att alternativet är mer kostnadseffektivt än annan lösning. Parterna är medvetna om att tidsrymden för SL att undersöka om alternativet är möjligt är starkt begränsad på grund av tidsåtgången för eventuell upphandling av trafiktjänsterna samt behovet av att i god tid beställa bussar från tillverkare.

## OMFATTAS AV SEKRETESS

- 5.2 SLs kostnader hänförliga till i punkt 5.1 ovan angivna trafik tjänster skall ersättas på motsvarande sätt som anges i punkt 3.1 ovan.

## 6 Betalning av ersättning samt avräkning

- 6.1 Staten skall till SL avseende de kostnader som SL är berättigad till ersättning för enligt punkterna 2, 3.1, 3.2, 4.1-4.3 samt 5.2 ovan utbetala preliminära ersättningsbelopp att erläggas enligt nedan:
- 6.1.1 senast den 2 januari 2005 med ett belopp motsvarande kostnader upparbetade under 2004 och första tertiet 2005,
  - 6.1.2 senast den 31 oktober 2005 med ett belopp motsvarande kostnader upparbetade under resterande del av 2005 och första tertiet 2006, och
  - 6.1.3 senast den 30 november 2006 med ett belopp motsvarande kostnader upparbetade under resterande del av 2006 fram till den 31 juli.
- 6.2 Staten skall till SL avseende de kostnader som SL är berättigad till ersättning för enligt punkt 4.4 ovan utbetala belopp på grundval av redovisning från SL att fastställas av Samrådsgruppen i ett sammanhang och erläggas enligt samma princip som framgår av punkt 6.1 ovan.
- 6.3 SL:s eventuella ökade biljettintäkter i anledning av Försöket skall regleras på det sätt som anges enligt punkt 3.3 ovan så snart det är praktiskt möjligt att fastställa storleken av dessa merintäkter, dock senast den 30 november 2006.
- 6.4 Sedan SL:s faktiska kostnader fastställts av Samrådsgruppen skall avräkning ske mellan av Staten till SL utbetalade preliminära ersättningsbelopp enligt ovan i denna punkt 6 och de fastställda faktiska kostnaderna. Om de faktiska kostnaderna härvid överstiger eller understiger utbetalade preliminära ersättningsbelopp skall Staten till SL betala ytterligare ersättning respektive SL till Staten återbetala ett belopp motsvarande mellanskillnaden. Sådan betalning av ytterligare ersättning respektive återbetalning skall erläggas senast inom trettio (30) kalenderdagar från det att Samrådsgruppen fastställt de faktiska kostnaderna.
- 6.5 Betalningar enligt denna punkt 6 skall ske till det bankkonto eller annat konto som Parterna uppger. Vid dröjsmål med betalning skall dröjsmålsränta utgå enligt lag.
- 6.6 Till varje betalning enligt denna punkt 6 skall läggas mervärdesskatt om sådan skall utgå.

## 7 Insyn och samrådsgrupp samt kontrollstation

- 7.1 SL skall bereda Staten insyn i de angelägenheter som detta Avtal rör i sådan utsträckning som erfordras för att Staten tillfredsställande skall kunna bedöma de kostnader som Staten skall ersätta enligt detta Avtal.
- 7.2 Parterna skall inrätta en gemensam samrådsgrupp ("**Samrådsgruppen**") bestående av en representant för vardera Parten. Vardera Part utser sin respektive representant och har rätt, efter att ha underrettat motparten härom, att när som helst utse annan representant. Samrådsgruppens representanter skall löpande hålla varandra informerade om de angelägenheter som Avtalet rör. Samrådsgruppen skall

## OMFATTAS AV SEKRETESS

även svara för beräkandet av de preliminära ersättningsbelopp som skall utbetalas enligt punkt 6.1 ovan, fastställandet av SL:s faktiska kostnader enligt punkt 6.4 ovan och av biljettintäkterna enligt punkt 6.3 ovan samt härvid ta fram underlag för beslut om avräkningar enligt punkt 6.4 ovan. Det ankommer även på Samrådsgruppen att försöka lösa oenighet mellan Parterna i anledning av detta Avtal.

- 7.3** Parterna skall så snart som möjligt efter detta Avtals undertecknande, dock senast den 1 september 2004, meddela vem respektive Parts representant i Samrådsgruppen skall vara.
- 7.4** Vardera Part eller vardera Parts representant i Samrådsgruppen äger rätt att påkalla att Parterna skall samråda och förhandla om ändring av villkoren i detta Avtal om det under Avtalstiden uppkommer omständigheter som väsentligen förändrar förutsättningarna eller som kan antas komma att väsentligen förändra förutsättningarna för Försöket och som skulle kunna föranleda minskade eller ökade kostnader för SL, såsom en trafikanttillströmning vilken är väsentligt mindre eller större eller väsentligen tar en annan väg än vad Parterna vid tidpunkten för detta Avtals ingående utgått ifrån vid bedömningen av erforderliga åtgärder för Försökets genomförande.

## 8 Befrielsegrunder m.m.

- 8.1** Om genomförandet av SL:s åtaganden enligt detta Avtal hindras eller oskäligt betungas av omständigheter utanför SL:s kontroll, såsom strejk, lockout annan arbetskonfliktsåtgärd, ändrade lagregler, förordningar eller föreskrifter, myndighetsingripande, otillräcklig tillgång på busschaufförer (t.ex. till följd av brist på uppkörningstider för busschaufförer hos Vägverket), otillräcklig framkomlighet på det statliga vägnätet (såsom exempelvis försenat eller uteblivet inrättande av bussfiler eller hållplatslägen), eller kontraktsparts avtalsbrott, skall detta utgöra befrielsegrund som medför framflyttning av den tidpunkt för prestationen och befrielse från skadeståndsskyldighet och andra eventuella påföljder såsom nedsättning eller innehållande av SL enligt detta Avtal tillkommande ersättning.
- 8.2** Det åligger SL att om SL önskar åberopa befrielsegrund att utan dröjsmål skriftligen meddela Staten om att sådan omständighet inträffat liksom om omständighetens upphörande.

## 9 Sekretess

Sekretess gäller för innehållet i detta Avtal med tillhörande bilagor i den utsträckning som följer av sekretesslagen (1980:100).

## 10 Giltighetstid

Detta Avtal gäller från och med dagen för dess undertecknande av båda Parter till dess det antingen ersatts av annat avtal enligt överenskommelse mellan Parterna eller Staten till fullo erlagt den ersättning som SL är berättigat till enligt Avtalet.



## OMFATTAS AV SEKRETESS

### 11 Ändringar eller tillägg

Varje ändring av eller tillägg till detta Avtal kan endast ske genom en skriftlig handling som hänvisar till detta Avtal och som undertecknas av båda Parter.

### 12 Tvistelösning

Tvist mellan Parterna i anledning av detta Avtal skall slutligt avgöras genom skiljedom enligt Regler för Stockholms Handelskammars Skiljedomsinstitut. Skiljeförfarandet skall äga rum i Stockholm.

---

Detta Avtal har upprättats i två (2) exemplar, varav Parterna tagit var sitt.

Stockholm den 8 juli 2004

Svenska staten genom Finansdepartementet

Stockholm den 8 juli 2004

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

---

Lars Eric Ericsson

---

Lenart Jangälv