

No. 38479

**Denmark
and
Sweden**

**Agreement between the Government of Denmark and the Government of Sweden
concerning the conditions for payments and fees for rail traffic on the fixed link
over the Sound. Copenhagen, 21 March 2000**

Entry into force: *30 June 2000, in accordance with paragraph 11*

Authentic texts: *Danish and Swedish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Denmark, 4 June 2002*

**Danemark
et
Suède**

**Accord entre le Danemark et la Suède relatif aux conditions de paiement pour le
transport ferroviaire d'Oresund. Copenhague, 21 mars 2000**

Entrée en vigueur : *30 juin 2000, conformément au paragraphe 11*

Textes authentiques : *danois et suédois*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Danemark, 4 juin 2002*

[DANISH TEXT — TEXTE DANOIS]

Aftale mellem Danmarks regering og Sveriges regering om betalings- og afgiftsvilkår for jernbanetrafikken på den faste forbindelse over Øresund.

I overensstemmelse med artikel 16 i aftalen af den 23. marts 1991 mellem Danmarks regering og Sveriges regering om en fast forbindelse over Øresund indgås nedenstående aftale mellem de to landes regeringer om betalings- og afgiftsvilkår for jernbanetrafikken over den faste forbindelse over Øresund.

1. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om at opnæve punkt 4 i tillægsprotokollen til aftalen mellem Danmarks regering og Sveriges regering om en fast forbindelse over Øresund.

2. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om, at Danmark gennem Banestyrelsen og Sverige gennem Banverket hver skal betale årligt 187,4 mio. danske kroner eksklusive moms (i 1/1 2000-prisniveau svarende til 150 mio. danske kroner i 1/1 1991-prisniveau) til Øresundsbro Konsortiet for benyttelse af jernbaneforbindelsen over Øresund. Beløbet reguleres årligt med udviklingen i det danske forbrugerprisindeks. Betalingerne afregnes månedligt i lige store rater fra ibrugtagningen af jernbaneforbindelsen. Beløbene skal ske senest den sidste hverdag i måneden.

3. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om, at de to lande mod ovennævnte betaling til Øresundsbro Konsortiet får ret til hver for sig på det respektive lands område at opkræve afgift fra to-operatørernes brug af den faste Øresundsforbindelse.

4. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om følgende afgifter for tog, som passerer den faste forbindelse over Øresund og som reguleres årligt i takt med den almindelige prisudvikling i de respektive lande (i Danmark finanslovens prisreguleringssindeks og forbrugerprisindekset i Sverige):

Godstog:

- 1 938 danske kroner (1/1 2000-priser eksklusive moms) på den danske del.
- 2 325 svenske kroner (1/1 2000-priser eksklusive moms) på den svenske del.

Persontog:

- 1 000 danske kroner pr. tog i 2000 og i 2001, 1 125 danske kroner i 2002 og 1 266 danske kroner i 2003 (1/1 2 000-priser eksklusive moms) på den danske del. Tomme persontog og lokomotiver uden vogne betaler ikke afgift, såfremt de ikke optager plads for andre tog.
- På svensk del af Øresundsforbindelsen opkræves ordinær svensk baneafgift i overensstemmelse med forordningen (1998:1827) om banavgifter på statens spåranläggningar.

5. Betaling for køb af andre ydelser end banekapacitet på Øresundsforbindelsens kyst til kyst del, f.eks. kørestrem, fastsættes af Øresundsbro Konsortiet.

6. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om, at Øresundstogtrafikken, som drives i fællesskab af DSB og SJ/Skånetrafik, ikke påvirkes af forskellige forudsætninger på den danske henholdsvis svenske del af Øresundsforbindelsen.

7. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om, at provnuet af afgifter fra anden persontrafik end Øresundstogtrafikken og DSB's trafik mellem København og Ystad (såkaldt fri trafik), som betales for passage af Øresundsforbindelsen, skal deles ligeligt mellem de to stater. Banestyrelsen og Banverket opgør én gang årligt provnuet fra denne type trafik på den del af forbindelsen som tilhører Øresundsbro Konsortiet. Nettoforskellen udlignes ved en overførsel mellem de to parter.

8. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om, at denne aftale kan genforhandles, hvis forudsætningerne for jernbanetrafikken i et af de to lande forandres væsentligt. Aftalen skal dog senest revideres i 2003 med virkning fra 2004.

9. Det anses for en væsentlig forandring, hvis der sker en ændring i forudsætningerne for Øresundstogtrafikken, som medfører, at de forskellige forudsætninger for de to operatører ikke længere kan elimineres samt hvis den anslæde gennemsnitsafgift pr. passager på den danske del af forbindelsen bliver væsentligt ændret.

10. Hvis der opstår uoverensstemmelse om for tolkning eller anvendelse af denne aftale, skal spørgsmålet afgøres i overensstemmelse med artikel 22 i aftalen af den 23. marts 1991 mellem Danmarks regering og Sveriges regering om en fast forbindelse over Øresund.

11. Denne aftale træder i kraft tredive (30) dage efter at aftalepartnerne skriftligt har underrettet hinanden om, at de interne forfatningsmæssige procedurer, der er nødvendige for, at aftalen kan træde i kraft, har fundet sted.

Denne aftale er indgået i København og Stockholm den 21. marts 2000 i to eksemplarer på dansk og svensk, hvilke tekster har samme gyldighed.

**For Danmarks regering
Jacob Buksti**

**For Sveriges regering
Björn Rosengren**

[SWEDISH TEXT — TEXTE SUÉDOIS]

Avtal mellan Sveriges regering och Danmarks regering om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund

I enlighet med artikel 16 i avtalet av den 23 mars 1991 mellan Sveriges regering och Danmarks regering om en fast förbindelse över Öresund ingås nedanstående avtal mellan de båda ländernas regeringar om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund.

1. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att punkt 4 i tilläggsprotokollet till avtalet mellan Sveriges regering och Danmarks regering om en fast förbindelse över Öresund skall upphöra att gälla.
2. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att Sverige, genom Banverket, och Danmark, genom Banestyrelsen, vardera årligen skall betala 187,4 miljoner danska kronor exklusive moms (i 1/1 2000 års prisnivå motsvarande 150 miljoner danska kronor i 1/1 1991 års prisnivå) till Öresundsbro Konsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på Öresundsförbindelsen. Beloppet regleras årligen i takt med utvecklingen av konsumentprisindex i Danmark. Betalningarna avräknas månatligen i lika stora delar från den dag då förbindelsen tas i bruk för järnvägstrafik. Betalning skall ske senast den sista vardagen i varje månad.
3. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att de båda länderna i utbyte mot ovanstående betalning till Öresundsbro Konsortiet erhåller rätten att var för sig, inom sitt respektive lands territorium, ta ut avgifter från tågoperatörer för nyttjande av den fasta Öresundsförbindelsen.
4. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att följande avgifter gäller för tåg som passerar den fasta förbindelsen över Öresund och som regleras årligen i takt med den allmänna prisutvecklingen i respektive land (konsumentprisindex i Sverige och index enligt finansloven i Danmark):

Godståg:

- 2 325 svenska kronor (i 1/1 2000 års prisnivå, exklusive moms) på den svenska delen.
- 1 938 danska kronor (i 1/1 2000 års prisnivå, exklusive moms) på den danska delen.

Personståg:

- På den svenska delen av Öresundsförbindelsen utgår svensk ordinarie banavgift enligt samma principer som i förordningen (1998:1827) om banavgifter på statens spåranläggningar.
- 1 000 danska kronor per tåg år 2000 och år 2001, 1 125 danska kronor år 2002 och 1 266 danska kronor år 2003 (i 1/1 2000 års prisnivå, exklusive moms) på den danska delen. Tomma personståg och lok utan vagnar betalar ingen avgift, om de inte tar upp plats för andra tåg.

5. Avgiften vid köp av andra tjänster än bankapacitet på Öresundsförbindelsen, kust-till-kust-delen, t.ex. körström, beslutas av Öresundsbro Konsortiet.

6. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att Öresundstågtrafiken, som drivs gemensamt av SJ/Skånetrafik och DSB, inte påverkas av olika förutsättningar på svensk respektive dansk del av Öresundsförbindelsen.
7. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att avgifter från annan persontrafik än Öresundstågtrafiken och DSB:s trafik mellan Ystad och Köpenhamn (s.k. fri trafik) som erläggs för passage av Öresundsförbindelsen skall fördelas lika mellan de båda staterna. Banverket och Banestyrelsen gör en gång årligen en avstämning av de avgifter som härrör från sådan trafik på den del av förbindelsen som utgörs av Öresundsbro Konsortiets anläggning. Nettoskillnaden justeras genom en överföring mellan de båda parterna.
8. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att detta avtal kan omförhandlas om förutsättningarna för järnvägstrafiken i något av de båda länderna väsentligt förändras. Avtalet skall dock revideras senast år 2003 med verkan från år 2004.
9. Med en väsentlig förändring avses när en ändring sker i förutsättningarna för Öresundstågtrafiken som medför att olika förutsättningar för de båda operatörerna inte längre kan elimineras samt om den antagna genomsnittsavgiften per passagerare på den danska delen av förbindelsen väsentligt kommer att ändras.
10. Uppstår tvist om tolkning eller tillämpning av detta avtal skall frågan avgöras enligt artikel 22 i Avtalet av den 23 mars 1991 mellan Sveriges regering och Danmarks regering om en fast förbindelse över Öresund.
11. Detta avtal träder i kraft trettio (30) dagar efter det att de avtalsslutande parterna skriftligen har underrättat varandra om att de interna konstitutionella procedurerna för avtalets ikraftträdande har fullgjorts.

Detta avtal har upprättats i Stockholm och Köpenhamn den 21 mars 2000 i två exemplar på svenska och danska språken, vilka båda texter är lika giltiga.

För Sveriges regering

Björn Rosengren

För Danmarks regering

Jacob Buksti

[TRANSLATION - TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF SWEDEN CONCERNING THE CONDITIONS FOR PAYMENTS AND FEES FOR RAIL TRAFFIC ON THE FIXED LINK OVER THE SOUND

In accordance with article 16 of the Agreement of 23 March 1991 between the Government of Sweden and the Government of Denmark on a Fixed Link over the Sound, the following Agreement between the Governments of the two countries concerning the conditions for payments and fees for rail traffic on the fixed link over the Sound is concluded.

1. The Governments of Sweden and Denmark agree that paragraph 4 of the Additional Protocol to the Agreement between the Government of Sweden and the Government of Denmark on a Fixed Link over the Sound shall cease to have effect.

2. The Governments of Sweden and Denmark agree that Sweden, through the Swedish Railway Authority (Banverket), and Denmark, through the Danish Railway Administration (Banestyrelsen), shall each pay 187.4 million Danish kroner exclusive of V.A.T. (at the price level of 1 January 2000, equivalent to 150 million Danish kroner at the price level of 1 January 1991) to the Sound Bridge Consortium (Öresundsbro Konsortiet) for the use of the railway installations on the Sound link. The amount shall be adjusted annually in accordance with the development of the consumer price index in Denmark. The payments shall be settled monthly in equal instalments from the date on which the link is first used for rail traffic. Payment shall be made not later than the last working day of each month.

3. The Governments of Sweden and Denmark agree that, in exchange for the above-mentioned payment to the Sound Bridge Consortium, the two countries shall acquire the right to collect fees, each for itself, in the territory of its own country, from train operators for the use of the fixed Sound link.

4. The Governments of Sweden and Denmark agree that the following fees shall apply for trains passing over the fixed link over the Sound and shall be adjusted annually in accordance with general price developments in their respective countries (the consumer price index in Sweden and the index in accordance with the Finance Act in Denmark):

Goods trains:

2,325 Swedish kronor (at the price level of 1 January 2000, exclusive of V.A.T.) on the Swedish portion.

1,938 Danish kroner (at the price level of 1 January 2000, exclusive of V.A.T.) on the Danish portion.

Passenger trains:

On the Swedish portion of the Sound link, the Swedish ordinary railway fees shall be collected in accordance with the same principles as in the ordinance (1998:1827) concerning railway fees on the State's rail installations.

1,000 Danish kroner per train during the years 2000 and 2001, 1,125 Danish kroner during the year 2002 and 1,266 Danish kroner during the year 2003 (at the price level of 1

January 2000, exclusive of V.A.T.) on the Danish portion. Empty passenger trains and locomotives without carriages shall pay no fee if they do not take up space required for other trains.

5. Fees for the purchase of services other than railway capacity on the coast-to-coast portion of the Sound link, e.g. traction current, shall be determined by the Sound Bridge Consortium.

6. The Governments of Sweden and Denmark agree that train traffic over the Sound that is operated jointly by SJ/Skånetrafik and the Danish State Railways (De danske Statsbaner DSB) shall not be subject to requirements that are different as between the Swedish and Danish portions of the Sound link.

7. The Governments of Sweden and Denmark agree that fees from passenger traffic other than the Sound train traffic and the DSB traffic between Ystad and Copenhagen (so-called free traffic) that are collected for passage over the Sound link shall be divided equally between the two States. The Swedish Railway Authority and the Danish Railway Administration shall, once a year, make a settlement of the fees arising from such traffic on that part of the link which consists of the installations of the Sound Bridge Consortium. The net difference shall be adjusted by a transfer between the two Parties.

8. The Governments of Sweden and Denmark agree that this Agreement may be renegotiated if the requirements for railway traffic in either of the two countries are substantially altered. The agreement shall, however, be reviewed not later than the year 2003, with effect from the year 2004.

9. A substantial alteration shall be deemed to exist when there is a change in the requirements for Sound train traffic as a result of which different requirements for the two operators can no longer be eliminated or when the assumed average fee per passenger on the Danish portion of the link undergoes substantial change.

10. If disagreements concerning the interpretation or application of this Agreement arise, the

matter shall be settled in accordance with article 22 of the Agreement of 23 March 1991 between the Government of Sweden and the Government of Denmark on a Fixed Link over the Sound.

11. This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date on which the Contracting Parties have notified each other in writing that the internal constitutional procedures for the entry into force of the Agreement have been met.

Done at Stockholm and Copenhagen on 21 March 2000, in duplicate in the Swedish and Danish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Sweden:

BJÖRN ROSENGREN

For the Government of Denmark:

JACOB BUKSTI

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE SUÈDE ET LE GOUVERNEMENT DU DANEMARK RELATIF AUX CONDITIONS DE PAIEMENT POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE SUR LA LIAISON FIXE À TRAVERS LE SUND

Conformément à l'Article 16 de l'Accord du 23 mars 1991 entre le Gouvernement de Suède et le Gouvernement de Danemark relatif à une liaison fixe à travers le Sund, l'Accord ci-après entre les Gouvernements des deux pays en ce qui concerne les conditions de paiement et le montant des redevances pour le trafic ferroviaire sur la liaison fixe à travers le Sund est conclu.

1. Les Gouvernements de Suède et de Danemark conviennent que le paragraphe 4 du Protocole additionnel à l'Accord entre le Gouvernement de Suède et le Gouvernement de Danemark relatif à une liaison fixe à travers le Sund cesse d'être en vigueur.

2. Le Gouvernement de Suède et le Gouvernement de Danemark conviennent que la Suède, par l'entremise de l'Office suédois des chemins de fer (Banverket) et le Danemark, par l'entremise de l'Office danois des chemins de fer (Banestyrelsen) verseront chacun 187,4 millions de couronnes danoises non compris la TVA (au niveau des prix du 1er janvier 2000, équivalant à 150 millions de couronnes danoises au niveau des prix du 1er janvier 1991) au Consortium du pont sur le Sund (Öresundsbro Konsortiet) pour l'utilisation des installations ferroviaires sur la liaison à travers le Sund. Le montant sera ajusté annuellement conformément à l'évolution de l'indice des prix à la consommation au Danemark. Les paiements seront effectués sur une base mensuelle en montants égaux à partir de la date à laquelle la liaison sera pour la première fois utilisée pour le trafic ferroviaire. Les paiements seront effectués au plus tard le dernier jour ouvrable de chaque mois.

3. Les Gouvernements de Suède et de Danemark conviennent que, en échange du paiement susmentionné au Consortium, les deux pays auront le droit de percevoir à leur compte sur leurs territoires respectifs des redevances qui seront payées par les exploitants des transports ferroviaires pour l'utilisation de la liaison fixe.

4. Les Gouvernements de Suède et de Danemark conviennent que les redevances ci-après s'appliqueront aux trains empruntant la liaison fixe à travers le Sund, et seront ajustées sur une base annuelle conformément à l'évolution générale des prix dans leurs pays respectifs (l'indice des prix à la consommation en Suède et l'indice conforme à la Loi financière au Danemark) :

Trains de marchandises :

2 325 couronnes suédoises (au niveau des prix du 1er janvier 2000, à l'exclusion de la TVA) sur la portion suédoise.

1 938 couronnes danoises (au niveau des prix du 1er janvier 2000, à l'exclusion de la TVA) sur la portion danoise.

Trains de voyageurs :

Sur la portion suédoise de la liaison à travers le Sund, les redevances ferroviaires courantes seront perçues conformément aux mêmes principes que ceux prévus dans l'ordonnance (1998:1827) relative aux redevances ferroviaires sur les installations ferroviaires de l'Etat.

1 000 couronnes danoises par train pendant les années 2000 et 2001, 1 125 couronnes danoises pour l'année 2002 et 1 266 couronnes danoises pour l'année 2003 (au niveau des prix du 1er janvier 2000, à l'exclusion de la TVA) sur la portion danoise. Les trains de voyageurs vides et les locomotives sans voitures ne paieront aucune redevance s'ils n'occupent pas les espaces requis pour d'autres trains.

5. Les redevances pour l'achat de services autres que la capacité ferroviaire sur le tronçon de la liaison d'un littoral à l'autre, par exemple le courant de traction, seront déterminées par le Consortium.

6. Les Gouvernements de Suède et de Danemark conviennent que le trafic ferroviaire à travers le Sund qui est exploité conjointement par SJ/Skånetrafik et les chemins de fer danois (De danske Statsbaner - DSB) ne sera pas soumis à des conditions différentes, comme c'est le cas entre les portions suédoise et danoise de la liaison à travers le Sund.

7. Les Gouvernements de Suède et de Danemark conviennent que les redevances provenant du transport de voyageurs autre que les transports ferroviaires à travers le Sund et des transports DSB entre Ystad et Copenhague (appelés transport libre) qui sont perçues pour la traversée du Sund seront réparties également entre les deux États. L'Office suédois des chemins de fer et l'Administration danoise des chemins de fer régleront une fois par an les redevances provenant desdits transports sur la partie de la liaison qui représente les installations du Consortium. Le montant net de la différence sera ajusté par un transfert entre les deux Parties.

8. Les Gouvernements de Suède et de Danemark conviennent que le présent Accord pourra être renégocié en cas de modifications importantes des conditions qui régissent les transports ferroviaires dans l'un ou l'autre des deux pays. Toutefois, l'Accord devra être réexaminé au plus tard en 2003, avec effet à partir de 2004.

9. Une modification importante sera censée exister dans les cas où les conditions requises pour le trafic ferroviaire à travers le Sund seraient modifiées de façon à rendre désormais impossible l'élimination des disparités entre les deux exploitants ou dans les cas où la redevance moyenne par voyageur sur la portion danoise de la liaison subit une modification substantielle.

10. Dans le cas de différends concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, la question sera réglée conformément à l'Article 22 de l'Accord du 23 mars 1991 entre le Gouvernement de Suède et le Gouvernement de Danemark relatif à une liaison fixe à travers le Sund.

11. Le présent Accord entrera en vigueur trente (30) jours après la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées mutuellement par écrit que leurs procédures constitutionnelles internes respectives pour l'entrée en vigueur de l'Accord ont été satisfaites.

Fait à Stockholm et à Copenhague le 21 mars 2000, en double exemplaire dans les langues suédoise et danoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de Suède :

BJÖRN ROSENGREN

Pour le Gouvernement de Danemark :

JACOB BUKSTI

