

Til: Samferdselsminister Knut Arild Hareide

Kopi: Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Oslo, 23.03.2020

Vår ref.
97949/HS27

Koronasituasjonen: Krevende situasjon for togoperatørene

Bakgrunn

Arbeidsgiverforeningen Spekter organiserer de største person- og godstogselskapene på norsk jernbane:

- Vy-gruppen AS, herunder Vy Gjøvikbanen og CargoNet AS (Eier Samferdselsdepartementet)
- Go-Ahead Norge AS (Eier privat AS)
- Flytoget AS (Eier Nærings- og fiskeridepartementet)
- SJ Norge AS (Eier svenske stat, trafikken starter 8. juni 2020)
- Green Cargo Norge AS (Eier svenske stat)

På vegne av disse medlemmene oversender Spekter denne henvendelsen til Samferdselsdepartementet. Hensikten er å gi en beskrivelse av den krevende situasjonen disse aktørene nå opplever, samt å peke på noen mulige tiltak som kan bidra til å avhjelpe den.

Regjeringen har definert person- og varetransport som et virksomhetsområde som det er kritisk for samfunnet at blir opprettholdt i den situasjonen landet nå er i. Togoperatørene spiller en sentral rolle i å holde trafikken gående slik at nøkkelpersonell kan komme seg til og fra arbeid, og at samfunnet kan sikres forsyning av viktige varer. Samtidig er denne sektoren påvirket av at kundene er oppfordret til å holde seg hjemme og unngå unødige reiser, med unntak av de gruppene som har funksjoner det er kritisk for samfunnet å opprettholde. Dette medfører bortfall av store deler av kundegrunnetilaget til persontogoperatørene og tapte inntekter.

Kort oppsummering av dagens situasjon for de omfattede virksomhetene:

Go Ahead Norge AS:

- Passasjerinntekter er dramatisk redusert som følge av sviktende passasjergrunnlag – foreløpige prognoser legger opp til hhv 80% og 90% svikt for mars og april.
- Virksomheten er pliktig til å opprettholde en produksjon som sikrer en samfunnskritisk kollektivtransport med tilhørende kostnader.
- I tillegg har virksomheten betydelige faste kostnader, som påløper uavhengig av eventuelle reduksjoner i produksjon. Dette er særlig knyttet til materielle og billetteringsløsninger.

Flytoget AS:

- Har redusert frekvensen fra 6 til 3 tog i timen, og kjører nå en pendel med tre avganger i timen mellom Drammen og OSL i den hensikt å frakte flypassasjerer og ansatte på Lufthavnen til og fra OSL.
- Har fått beskjed om å opprettholde en transporttjeneste i et marked hvor samtidig myndigheten fraråder passasjerene å reise, og har derfor svært utfordrende tider rent økonomisk. Opplever nå en nedgang på 95% av normal passasjertrafikk. Flytoget har redusert produksjonen til det minimum som er satt i konsesjonen, men med store faste kostnader er det vanskelig å løse de økonomiske utfordringene tapte inntekter representerer.

Vy-Gruppen (inkludert Vy Gjøvikbanen AS):

- Deres togtrafikk baserer seg på direktekjøp fra Staten gjennom kontrakter med Vygruppen og Vy Gjøvikbanen AS. Driften er delvis offentlig finansiert gjennom offentlig kjøp, men virksomheten bærer inntektsrisikoen for billettsalget selv, i likhet med Go-Ahead Norge AS.
- Vy-gruppen estimerer at deres samlede persontogvirksomhet i Norge har hatt et bortfall på 80-90 % av kundegrunnlaget siden restriksjoner ble innført torsdag 12. mars. Billettinntektene har falt dramatisk, samtidig som kostnadsstrukturen i jernbanesektoren ikke gir muligheter for tilsvarende rask reduksjon i kostnadsbildet.

SJ Norge AS

- SJ Norge vil ta over 8. juni hvor det sannsynligvis vil være en smittetopp (koronaepidemien vil i Norge nå sin topp mellom mai og oktober. Det konkluderer Folkehelseinstituttet i en ny risikovurdering). Det gjelder både medarbeidere og passasjerer. SJ Norge ser med bekymring på dette, og vil regne med å gå med store underskudd og tar med seg en høy prosjektkostnad.
- SJ Norge er også bekymret for at folk har funnet andre måter å reise på og at det dermed blir krevende å få folk til å ta toget igjen. SJ Norge har prognostisert helt andre volumer for de tre kommende årene enn hva som lå i tilbudet.

CargoNet AS og Green Cargo Norge AS

- Gods på bane har så langt ikke erfart vesentlige volumendringer, men kundene har varslet at de forventer volumbortfall som følge av redusert etterspørsel av varer og innsatsfaktorer dersom situasjonen vedvarer. Dette vil på sikt gjøre det krevende å opprettholde rutetilbudet

for transport av dagligvarer og andre essensielle varer. Som kjent er allerede lønnsomheten i bransjen lav og reduserte volumer vil kunne true selskapene.

- Begge selskapene opplever i likhet med øvrige foretak utfordringer med økt sykefravær. I tillegg fordrer driften mulighet for å innlosjere lokførere for overnatting rundt i Norge mellom skift, noe vi frykter blir mer utfordrende fremover ettersom hoteller begynner å stenge. I sum vanskeliggjør dette driften betydelig.

Tiltak som SD kan bidra med

Det er en rekke tiltak SD kan bidra med for å bedre situasjonen for togoperatørene. Disse må omfatte tiltak som både gir positiv effekt på egenkapital og likviditet, og kan skje innenfor følgende områder:

Kjøreveisavgift for 2020

Fjerning av infrastrukturavgiftene pålagt av Bane Nor med tilbakevirkende effekt fra 1. januar 2020 og med varighet ut året. Kostnadsbesparelsen som en fjerning av infrastrukturavgiftene vil utgjøre for togoperatørene, må ikke medføre noen justering av vederlaget eller vilkårene i Trafikkavtalene med Jernbanedirektoratet. For å gi nødvendig likviditetseffekt, må tidligere innbetalte infrastrukturkostnader tilbakebetales til togoperatørene.

En lettelse i kjøreveisavgiften til godsvirksomheten vil medføre lavere kostnad for næringslivskundene.

Faste kostnader til leie av tog fra Norske Tog og faste lisensavgifter til Entur

Å redusere faste kostnader som leie av tog fra Norske tog AS og lisensavgift til Entur AS vil være vesentlige bidragsyttere til å dempe tapene. Logikken bak å redusere kjøreveisavgiften, kostnader ved leie av tog samt lisensavgifter til Entur, er at mindre volum gir mindre evne til å bære disse kostnadene, og at disse kostnadene neppe ville ha blitt satt på dagens nivåer med det aktuelle trafikkvolumet. Selskaper som eier egne tog kompenseres tilsvarende for kostnader knyttet til materiell som ikke kommer til anvendelse

Faste kostnader knyttet til husleie til Bane Nor SF for terminaler og lastekraner

Å redusere kostnaden til leie av terminaler og lastekraner vil bidra til å redusere tapene i godsvirksomheten.

I tillegg til kostnadsreduserende tiltak kan det også være behov for ytterligere å **kompensere for det bortfall av inntekter** som virksomhetene har som en konsekvens av de pålegg og anbefalinger som er gitt fra myndighetene. Som man ser av de innspillene som er gitt fra virksomhetene så dreier det seg om en nedgang i billettinntekter opptil 90% av normal drift. Slik kompensasjon må komme i tillegg til at Staten opprettholder normalt vederlagsnivå til de virksomhetene som mottar dette, på tross av eventuelle kortsiktige nedtrekk i avtalt produksjon.

Hvor stort inntektstapet totalt sett vil bli, avhenger av hvor lenge dagens begrensninger vil bli opprettholdt og eventuelt utvidet. Togoperatørene har imidlertid behov for raskt å få en garanti for at tapte billettinntekter blir kompensert slik at aktørens samfunnskritiske funksjon kan ivaretas

gjennom unntakstilstanden Norge nå er oppe i. I tillegg er dette nødvendig for at jernbanesektoren skal kunne videreutvikles når situasjonen blir normalisert. En mulig løsning kan være at aktørene i perioden med reisebegrensninger fra offentlige myndigheter operer under en kost + modell, hvor det settes en avtalt driftsmargin for alle operatørene. **Aktørene trenger derfor en snarlig bekreftelse på at tap av inntekter vil bli kompensert.**

Arbeidsgiverforeningen Spekter bidrar selvsagt med mer informasjon og dokumentasjon hvis ønskelig. Det er også mulig å få til et skype-møte, og dette kan organiseres ved å kontakte Gunnar Larsen, direktør for kommunikasjon og sektorpolitikk tlf. 988 41 531 eller e-post: gunnar.larsen@spekter.no

Med vennlig hilsen
Arbeidsgiverforeningen Spekter



Anne-Kari Bratten
Administrerende direktør