

Infrastrukturminister
Tomas Eneroth

Konsekvenser av Coronavirusets spridning för Sveriges tåg företag

Tåg företagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen med cirka 70 medlemmar som har närmare 17 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer. Tåg företagen – tidigare Branschföreningen Tågoperatörerna och Almega Spårtrafik – ingår sedan den 1 januari 2020 som eget förbund inom Almega, som är en medlemsorganisation inom Föreningen Svenskt Näringsliv.

Vi befinner oss mitt i en global kris av sällan skådat slag som slår hårt mot samhället, mot vårt näringsliv och mot vårt samhällskritiska transportsystem. I regeringens och andra myndigheters krispaket hittills har vi sett statliga åtgärder i form av exempelvis kompensation till kommuner och regioner för extraordinära åtgärder och merkostnader inom hälso- och sjukvården m fl kopplade till coronaviruset. Staten tar tillfälligt över sjuklöneansvaret i två månader. I vissa branscher är det aktuellt med täckande av kostnadsökningar och förluster såväl som andra lättnader från myndigheter. Vi upplever för närvarande en proaktiv hållning från regering och myndigheter.

Tåg företagen representerar samhällskritisk verksamhet och vi utgör de facto en del av infrastrukturen för ett fungerande samhälle. Just nu går kollektivtrafiken i Sverige på knäna – vi är inte långt ifrån läget inom flyget, dvs en mycket allvarlig situation som föranlett ett kraftfullt riktat statligt stödpaket. Biljettförsäljningen och resandet har minskat dramatiskt. Godstransporter på järnväg har stora praktiska utmaningar men upprätthålls i skrivande stund. Samtidigt är det kritiskt för hela Europas varu- och industriförsörjning att dessa transporter kan fortsätta. Vi förutsätter att regeringen i denna allvarliga situation är beredd att snabbt fatta beslut om ett finansiellt stödpaket riktat dels mot kollektivtrafiken och den kommersiella trafiken på järnväg, dels mot godstrafiken på järnväg. Det behövs likviditetspåverkande åtgärder av alla tänkbara format, och i synnerhet i form av nedsättning av avgifter till Trafikverket. Det finns behov av regelförenklingar samt fortsatt dialog om lättnader och stöd för att upprätthålla verksamheten i dagsläget och konkurrenskraften i en nära framtid. I god anda vill vi bidra med en konkret lista som innehåller förslag på åtgärder, se nedan.

Om leverans från vår bransch ”tas för given” och om man tror att ” det bara funkar” finns en risk att järnvägstransporter är branschen som glömdes bort. Det får helt enkelt inte ske. Då förlorar samhället drastiskt i tillgänglighet, industrin tappar i konkurrenskraft och järnvägens förväntade viktiga bidrag till uppnående av klimatmålen uteblir.

Vi bilägger en översiktlig problembild efter sondering med Tågfaretagens medlemmar, se bilaga.

Sammanfattningsvis ser Tågfaretagens medlemmar behov av följande åtgärder *på kort sikt*:

- 1) Statlig likviditetsgaranti pga akuta likviditetsproblem, lånegarantier och eventuella kapitaltillskott.
- 2) Statlig generell kompensation för kostnader, förluster och uteblivna intäkter till följd av myndighetskrav.
- 3) Statlig kompensation för kostnader, förluster, produktionsmerkostnader och uteblivna intäkter för att upprätthålla verksamheten i en hårt drabbad gods-/ kollektivtrafik, som får betraktas som samhällskritisk verksamhet.
- 4) Statliga garantier för personalkostnader, skatter och avgifter.
- 5) Trafikverket – nedsättning av banavgifter, inkl spåravgift, passageavgift samt tåglägesavgift, bokningsavgift (avbokning av tilldelad kapacitet), förlustpåslag per fordonstyp samt kostnader för elkostnad.
- 6) Trafikverket – lättnader avseende kvalitetsavgifter orsakade av järnvägsföretag, i synnerhet de orsakskoder som drivs av planerings- och/eller resursproblematik.
- 7) Transportstyrelsen – avstå från att fakturera tillsynsavgifter.
- 8) Skatteverket – nedsättning av arbetsgivaravgifter och arbetsgivaravgifter på sjuklön
- 9) Vi vill uppmärksamma regeringen på behovet av att tillåta avsteg från kör- och vilotider och att göra rimliga avsteg från kollektivavtalade tidsregler (förare har t ex uttryckt att de hellre arbetar längre/mer för att slippa passresor tillbaka). Vi måste i sammanhanget påtala behovet av att kritiska personalgrupper kan arbeta i stället för att i hemmet ta hand om sjuka eller till och med friska barn.
- 10) Lokförare bör klassas som samhällskritisk kategori och snabbutbildning av lokförare inom persontrafiken bör etableras så att de kan vara resurs för godstrafik. Transportstyrelsen ser positivt på snabbutbildning men bedömer att det förutsätter sedvanlig riskbedömning och kompletterande utbildningsplan.
- 11) Trafikverket – Analys om planerade banarbeten i närtid (T20) behöver genomföras enligt plan eller om kapacitet kan frigöras för att skapa än mer utrymme för det trixande som krävs för att lösa resurs-/bemanningsfrågor. Därtill överväga att förlägga underhåll även till dagtid så att godset får bättre spelrum på de stora stråken, dvs ökad kapacitet för godstrafik när persontrafiken drar ned.

Motiveringen för kompensation och lättnader är kostnader, förluster och uteblivna intäkter uppstår till följd av myndighetskrav och smittspridning, dvs som en direkt följd av drastiskt resenärsbortfall, omplanering, extra kostnader för personaltransporter och passresor, ökat overtidsuttag, personalbortfall pga sjukfrånvaro, omhändertagande av barn pga stängda dagis och skolor, m m. Våra verksamheter är av karaktären att de utgör samhällsviktiga funktioner och de bör upprätthållas så långt möjligt. För närvarande prioriteras godstrafiken på järnväg mycket högt inom hela Europa för att säkerställa varu- och materielförsörjning.

Branschen står för närvarande inför tidskritisk utrullning och inköp av ERTMS-ombordutrustning. Det förefaller orimligt att Trafikverket under dessa omständigheter fortsätter med nuvarande tidplan. Utrullningen som helhet bör pausas och utrullningen på Södra stambanan bör skjutas upp i minst två år. Därtill kommer att investeringsstöd till ägare av fordon blir helt nödvändigt. Annars riskerar utrullningen inom tågmarknaden utebli och som en följd av det riskeras framtida transporter på järnväg i Sverige, framförallt inom godstrafiken. Ett liknande synsätt gör sig gällande avseende pågående och nära förestående

investeringar i en ny vagnflotta för godstrafiken till följd av krav i Tyskland och Schweiz på tystare godsvagnar.

På något *längre sikt* ser Tågföretagens medlemmar både inom person- och godstransporter behov av konkreta stödåtgärder för att säkerställa branschens konkurrenskraft. I synnerhet är godstransporter på järnväg redan är en ansträngd och utmanad bransch där känsligheten för externa störningar är väldigt hög med stor påverkan på affärsplaner och möjlighet att leverera på finansiella mål. Den lägre prioriteringen av godståg jämfört med persontåg som leder till successivt sämre tidtabeller, borde ge rabatterade banavgifter pga den lägre kvaliteten i tåglägen.

Stockholm den 19 mars 2020

Björn Westerberg
tf förbundsdirektör, Tågföretagen

Till framställan ang kostnader och förluster i anledning av spridning av Covid 19 Inventering av utmaningar Tåg företagen

1. Vilka kostnader/förluster har uppstått hos er till följd av direkta tillkommande krav och pålagor från myndigheter?

(Specificerar krav/orsak, myndighet och kostnadspost)

Trafikverket har begärt planering utifrån reducering 10 respektive 40%

- Planeringsresurser

Regeringens förordning om förbud mot samlingar för över 500 personer

- Minskade biljettintäkter

Norska myndigheters krav på karantän för resenärer från utom nordnorge/ Norge.

- Minskade biljettintäkter

Danska myndigheters krav

- Minskade biljettintäkter

Lösningförslag:

Kompensation för kostnader, förluster och uteblivna intäkter till följd av myndighetskrav.

2. Vilka kostnader/förluster har uppstått hos er till följd av virus spridningen men utan att det är en följd av krav eller pålagor från myndigheter?

(Specificerar orsak/störning och kostnadspost uppdelat på person- resp godstrafik)

Virusspridningen

Persontrafik:

- Intäkterna i persontrafiken har i princip halverats, vilket innebär, att vår persontrafik i strikt ekonomisk mening snarast bör avvecklas så när som på enstaka tåg på söndagar. All ombordpersonal, ca 18 pers, sägs i så fall upp och ersätts med timanställda för söndagstjänst. (Operatör A)
- Hittills har vi bara haft enstaka sjukskrivningar och inga inställda tåg, men risken är uppenbar att vi även får sådana kostnader. (Operatör A)
- Minskat resande och förlorade inkomster pga resenärer arbetar hemma, vårdar barn eller sjukskriver sig i utökad omfattning. (Operatör B)
- Ökad sjukskrivning, en dubblering av korttidsfrånvaro t o m 16 mars. (Operatör B)
- Ökat övertidsuttag. (Operatör B)
- Viten från Trafikhuvudmän pga inställda avgångar. (Operatör B)
- Produktionsbortfall pga lägre nivå på beställningar från trafik huvudman. (Operatör C)
- Allmänhetens oro och företagens reserestriktioner för smitta har medfört minskat resande. (Operatör C)
- Ökade kostnader för städmaterial, extra städning, sjukfrånvaro etc. (Operatör C)

Godstrafik:

- Större osäkerhet från kunderna och önskan om ökad flexibilitet i olika flöden skapar merkostnader. (Operatör D)
- Ökad nivå på sjukskrivningarna av förare gör att vi inte kan upprätthålla vår reservhållning, vilket fått som konsekvens att ett antal tåg har ställts in. (Operatör D)
- Sjukfrånvaron har ökat rejält som en följd av de allmänna rekommendationerna att stanna hemma vid minsta förkylningssymptom (Operatör E)
- Vid personalbortfall kommer kostnader för övertidsersättning och personalrelaterade omplaneringsaktiviteter (passresor, hyrbilar, hotell, karantänboende, etc.) att öka (Operatör E)
- Fortsatt marknadsnedgång leder till en tydlig volymminskning, vilken innebär att fasta kostnader i förhållande till intäkten ökar med negativ påverkan på bolagets resultat som följd. (Operatör E)
- I en redan ansträngd och utmanad bransch är känsligheten för externa störningar väldigt hög med stor påverkan på affärsplaner och möjlighet att leverera på finansiella mål. (Operatör E)
- Underhåll är viktigt för lok- och vagn tillgänglighet för att upprätthålla ett fungerande transportsystem för Sveriges viktiga industriföretag. Om externa underhållsleverantörer drabbas kan egen förmåga behöva öka och gå upp på fler skift med påverkan på kostnader (och vice versa). (Operatör E)
- När/om resandetågen ändrar sitt frekvensutbud kan bemanningskostnaden komma öka om och redundansen vid störningar att minska genom att produktionen inte kan bemannas lika effektivt. (Operatör E)

Lösningförslag:

Att tillåta avsteg från kör- och vilotider samt generösa avsteg från kollektivavtalade tidsregler (förare har t ex uttryckt att de hellre arbetar längre/mer för att slippa passresor tillbaka).

Kompensation för kostnader, förluster, produktionsmerkostnader och uteblivna intäkter för att upprätthålla samhällskritisk verksamhet.

3. Vilka avgifter bedömer ni kunde vara rimligt att reducera eller helt slopa från myndigheters sida i det uppkomna läget?

(Specificerar myndighet samt benämning av avgift och kort motivering)

Trafikverket

- Banavgifter, inkl spåravgift, passageavgift samt tåglägesavgift, bokningsavgift (avbokning av tilldelad kapacitet), förlustpåslag per fordonstyp samt
- Kostnader för elcertifikat

Skatteverket

- Arbetsgivaravgifter
- Arbetsgivaravgifter på sjuklön under pågående virusutbrott

Transportstyrelsen

- Tillsynsavgifter

Motivering

Lättnader för att upprätthålla samhällskritisk verksamhet.

Kraftigt sjunkande intäkter akuta sjukskrivningar för personal/svårighet att täcka bemanningsvakanser etc.

Sätt ned infrastrukturavgifter från 1 mars och på så sätt skapa finansiellt utrymme för operatörer att vidta nödvändiga åtgärder som annars påverkar resultat och kassaflöde

4. Samma fråga som 3. ovan men specifikt avseende Trafikverket kvalitetsavgifter? (Specificerar benämning av kvalitetsavgift och kort motivering)

Kvalitetsavgifter

- Inställelse av tåg p g a Coronasmittan bör kodas som Olyckor etc / Externa händelser (redan genomfört)
- Lättnader av kvalitetsavgifter orsakade av järnvägsföretag, detaljeras men i första hand de orsakskoder som drivs av planerings- och/eller resursproblematik samt följdverkningar från personalbortfall eller omledning/omplanering på grund av vikande volymer
- Kvalitetavgift för sent inställda tåg orsakat av sjukdom bland egen personal eller sjukdom bland verkstadspersonal
- Kvalitetsavgifter pga sen avgång från utgångsstation beroende på försök att upprätthålla samhällsnyttig persontrafik med mindre personella resurser

Motivering

Person- och godstrafiken på järnväg får anses vara en viktig samhällsfunktion.

Extraordinärt/force majeure och om vi kodar om dessa från en J-kodning till en O-kodning (naturhändelse) så utgår inga kvalitetsavgifter, vilket innebär en möjlighet till en enkel implementering inom ramen för befintligt arbetssätt.

5. Mer indirekta effekter

ERTMS ombordutrustning

- Orimligt fortsätta med nuvarande tidplan
- Investeringsstöd annars uteblir utrustningen

Uppgradering bromssystem /vagnflotta gods

- Finansiering bromsblocksproblematik så att bolagets egna finansiella utrymme kan säkras i oroliga tider och allokeras till kortsiktiga produktionsupphållande aktiviteter

Omplanering banarbeten

- Analysera om planerade banarbeten i närtid (T20) behöver genomföras enligt plan eller om kapacitet kan frigöras för att skapa än mer utrymme för det trixande som krävs för att lösa resurs-/bemanningsfrågor