

NHO Transport
Postboks 5477 Majorstuen
0305 OSLO

Dato: 24.01.2018
Saksref.: 201701699-76
Deres ref.:
Sider: 3

Anbud Trafikkkpakke 1 - Garantibeløp

Jernbanedirektoratet viser til deres brev av 12. januar 2018 omhandlende kravene om garantistillelse i forbindelse med konkurranseutsettingen persontrafikken med tog på Trafikkkpakke 1 Sør.

Generelt om sikkerhetsstillelsen.

Garantistillelsene i Trafikkkpakke 1 Sør er av Jernbanedirektoratet satt til NOK 300 mil til en påkravsgaranti fra finansinstitusjon og NOK 450 mil i en morselskapsgaranti. Disse garantiene er omtalt i Avtalebestemmelsene for Trafikkkpakke 1 Sør punkt 16.

Konkurranseutsettingen av persontrafikk med jernbane som nettokontrakt er en overføring av risiko for både trafikkinntekter og de fleste kostnader fra staten til en leverandør. Imidlertid medfører modellen hvor togmateriell leies fra Norske tog, infrastruktur stilles til disposisjon fra Bane NOR og Entur står for salgs- og billetteringssystemet at valgt leverandør vil ha et begrenset kapitalbehov for utførelse av trafikken. Konkurranseutsettingen kan av den grunn også bli interessant for andre enn store aktører.

Videre kan aktuelle tilbyderkonsern begrense sin risikoeksponering ved å etablere relativt kapitalsvake datterselskaper som konsernets leverandør ovenfor Jernbanedirektoratet. Dette begrenser konsernets risikoeksponering til aksjekapital og eventuell annen innskutt kapital i datterselskapet. På den måten overføres størsteparten av risikoeksponeringen ved inntekter og kostnader, som leverandør i utgangspunktet skulle ha tilbake til Jernbanedirektoratet.

Garantiens størrelse er satt ut fra en totalvurdering som tar inn i seg risikofordelingen lagt til grunn i Trafikkavtalen, samt den risiko Jernbanedirektoratet påføres ved konkurranseutsettingen av Persontrafikken med jernbane. Den innehar også vurderinger av garantier i tilsvarende kontrakter i andre europeiske land. Eksempel på dette er Storbritannia som har en løsning som relaterer samlet sikkerhetsstillelse og andre avtalte ytelser fra morselskapet til tilbyders vurderinger knyttet til vederlagsbehov, og derfor både kostnader og inntekter. Dette medfører at det stilles til rådighet betydelige beløp for oppdragsgiver fra finansinstitusjon og morselskap ved mislighold eller fare for mislighold av kontraktene.

Jernbanedirektoratet har også vurdert eventuelle kostnader forbundet med irregulært opphør av trafikkavtalen, f.eks. ved insolvens hos Leverandør. På grunn av kompleksiteten i en

konkurransesutsetting av drift av persontog med jernbane, samt regelverket rundt dette, vil dette kunne medføre betydelige kostnader for oppdragsgiver over en periode over flere år. Blant annet vil det sannsynligvis være nødvendig med et «nødkjøp» av tjenesten i en periode på 2 – 3 år.

Sammenligninger med konkurransesutsetting av persontrafikk med jernbane i Sverige er ikke gode, da de fleste trafikkavtaler i landet er bruttokontrakter, noe som er svært forskjellig fra vår nettokontrakt. I en bruttokontrakt så vil det være kjøper som bærer all risiko forbundet med alle inntekter. Således vil leverandørs risikoeksponering være mindre, og risikoen for dennes insolvens være lavere for Jernbanedirektoratet. I bruttokontrakter kan således sikkerhetsstillelsen være betydelig lavere.

Hvis vi ser på det norske bussmarkedet så kan det trekkes frem tre argumenter som taler mot å bruke sette som eksempler på størrelsen av garantistillelsen i vårt tilfelle. Dette er at bussanbudene i Norge antas å være for små i både omsetning og vederlag, kompleksiteten i bussdrift er mindre enn i jernbanedrift og at bussanbud ofte er bruttokontrakter..

Kostnaden for en fremtidig leverandør.

Jernbanedirektoratet anerkjenner at det vil være kostnader forbundet med våre garantikrav. Dog så er våre beregninger av kostnadene forbundet med disse garantiene relativt små sett opp mot de samlede kostnadene for oppdragsgiver i kontraktperioden.

Morselskapsgarantien vil bli beregnet av mor på flere tidspunkter i prosessen frem til en eventuell kontrakt. Summen av denne vurderingen vil blant annet bestå av morselskapets sin tro på det innleverte tilbudet i konkurransen.

Konklusjon.

Det er for Jernbanedirektoratet få grunner til å tro at konkurransen blir betydelig svekket ved den garantistillelsen som er oppstilt i konkurransen, sett opp mot en betydelig nedjustering av garantien som er foreslått i NHO Transport sitt brev. Det er et stort poeng for Jernbanedirektoratet at den leverandøren som blir valgt som vinner i konkurransen har de økonomiske muskler som kreves for å stå løpet ut i en lang, kompleks, økonomisk- og teknisk krevende kontrakt. Det vil for Jernbanedirektoratet være en betydelig risiko å begi seg inn på en kontrakt som ikke gir oss den trygghet som gis gjennom sikkerhetsstillelsen i kontrakten.

Jernbanedirektoratet har imidlertid etter en totalvurdering funnet å kunne redusere krav til samlet sikkerhetsstillelse i Trafikkavtalen fra MNOK 750 til MNOK 500. Dette er en reduksjon i sikkerhetsstillelse på 33% uten at risikobildet har endret seg vesentlig. Av dette vil MNOK 200 være i form av påkravsgaranti fra finansinstitusjon og MNOK 300 i form av morselskapsgaranti.

Med vennlig hilsen

Dagfinn Berge
Direktør Persontrafikk

Rikard Waag
Prosjektleder Trafikkpakke 1 Sør

Kopi: Samferdselsdepartementet

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur