

Jernbanedirektoratet
Postboks 16
0101 OSLO

Att.: Tørris Rasmussen

Saksbehandler: Mathilde K. Berg, 22995964
Vår ref.: 24/273-60
Deres ref.:
Dato: 05.11.2024

Avgjørelse etter test av økonomisk likevekt

Vurdering av ny kommersiell tjeneste meldt inn av Flytoget AS

1. Overordnet om saken

Statens jernbanetilsyn (SJT) mottok 16. februar 2024 melding om ny tjeneste for persontransport med jernbane fra Flytoget AS (Flytoget). Den planlagte tjenesten omfatter utvidelse av tilbringertjenesten til Tønsberg, med stopp i Sande, Holmestrand og Skoppum. Flytoget kjører i dag mellom Oslo lufthavn og Drammen.

Jernbanedirektoratet og Vygruppen AS (Vy) har bedt SJT om å vurdere om den nye tjenesten vil skade den økonomiske likevekten i kontrakten om offentlig tjenesteyting (PSO¹-avtalen) som Jernbanedirektoratet har inngått med Vy, Østlandet 2. SJT har etter dette vurdert om den nye tjenesten har vesentlige negative økonomiske virkninger i PSO-avtalen Østlandet 2.

SJT's vurdering er at etableringen av tjenesten til Flytoget ikke skader den økonomiske likevekten i trafikkavtalen Østlandet 2. Se nærmere redegjørelse for våre vurderinger i punkt 9 til 12 nedenfor.

På bakgrunn av dette beslutter SJT at den innmeldte tjenesten til Flytoget, utvidelse av tilbringertjenesten til Tønsberg, får tilgang til å trafikere jernbanenettet. Se vedtaket i punkt 13.

2. Om Flytogets planlagte utvidelse av tilbringertjenesten

Her beskriver vi den nye tjenesten til Flytoget:

- Den planlagte tjenesten omfatter daglige avganger mellom Tønsberg og Oslo lufthavn, med stopp i Sande, Holmestrand, Skoppum og Tønsberg. Dette er en utvidelse av dagens tilbud. Flytoget kjører i dag mellom Drammen og Oslo lufthavn.

¹ «PSO» står for «public service obligation».

- Tjenesten skal etableres med avgang hvert 40. minutt hver vei, med avganger fra kl. 05.50 til kl. 20.30 i retning Tønsberg og fra kl. 07.09 til kl. 22.29 i retning Oslo lufthavn.
- Tjenesten er bare tilgjengelig for reisende med Oslo Lufthavn som start eller endestasjon, det er altså ingen annen av- og påstigning underveis.
- Den planlagte startdatoen for drift av den meldte tjenesten er i utgangspunktet 18. august 2025. Grunnet forsinkelser i utbyggingen på Vestfoldbanen har imidlertid Flytoget informert om at oppstart blir tidligst fra ruteplanperioden for 2026. Tjenesten er planlagt fra ruteplanperioden 2026 til ruteplanperioden 2028.
- Flytoget estimerer ca. 3000 passasjerer per uke.
- Billettprisene vil være noe høyere enn TEN-prisene.² Dette innebærer at prisene vil være tilnærmet like som prisen for Vys billetter på strekningen, men litt høyere.

3. Om begrensning i tilgangsretten for passasjertransport – test av økonomisk likevekt

Det følger av jernbaneforskriften³ § 2-1 (1) at jernbaneforetak har tilgang til å trafikkere jernbanenettet på åpne, rettferdige og ikke-diskriminerende vilkår når formålet er å utøve persontransportvirksomhet, med forbehold om forordning (EF) nr. 1370/2007 (kollektivtransportforordningen). Jernbaneforetak har i utgangspunktet rett til å frakte passasjerer fra en stasjon til en annen.

Jernbaneforskriften § 2-2 inneholder unntaksregler for tilgangsretten til jernbanenettet for passasjertransport. Tilgangsretten er begrenset for passasjertransporttjenester mellom et avgangs- og ankomststed som omfattes av en eller flere PSO-avtaler, dersom utøvelse av denne retten vil kunne bringe i fare den økonomiske likevekten i en slik kontrakt. Forordning (EU) 2018/1795⁴ (forordningen) inneholder nærmere regler for prosess og kriterier for test av økonomisk likevekt.

4. SJTs kompetanse

SJT er markedsovervåkingsorgan etter jernbaneloven⁵ § 11 a, jf. jernbaneforskriften § 1-3 (1). Vi overvåker og fører tilsyn med bestemmelsene i jernbaneloven om konkurranse i markedene for jernbanetransport. SJT som markedsovervåkingsorgan har som oppgave å vurdere om den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting kan bringes i fare av en ny planlagt persontransporttjeneste. Dette følger av jernbaneloven § 11 a (1) og jernbaneforskriften § 1-3 (4). Vi er et uavhengig organ og våre enkeltvedtak kan ikke bli påklaget eller bli omgjort av overordnet myndighet, se jernbaneloven § 11 a (2) og (3).

5. SJTs saksbehandling

SJT mottok meldingen fra Flytoget 16. februar 2024. Slik regelverket krever, ble Bane NOR, Jernbanedirektoratet og Vy informert om den nye tjenesten i brev av 22. februar 2024. Vy ble informert ettersom de er operatør av en PSO-avtale på samme strekning som Flytogets innmeldte tjeneste. Fristen for å anmode om test av økonomisk likevekt var 22. mars 2024. Vy

² TEN betyr «takstenheter» og er en felles måleenhet for taktberegning mellom to stasjoner. Se definisjonslisten i Trafikkavtalens avtalebestemmelser i Østlandet 2. Se mer informasjon om TEN-prising på s. 7 flg i Jernbanedirektoratets rapport «[Togoperatørenes frihet i prising av togreiser](#)».

³ Forskrift 30. juni 2021 nr. 2315 om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. (jernbaneforskriften).

⁴ Tatt inn i norsk rett ved forskrift 8. juli 2021 nr. 2365 om gjennomføring av forordning (EU) 2018/1795 om fastsettelse av fremgangsmåter og kriterier til bruk ved testing av økonomisk likevekt.

⁵ Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. av 11. juni 1993 nr. 100 (jernbaneloven).

og Jernbanedirektoratet sendte innen fristen anmodning om test av økonomisk likevekt for trafikkavtalen Østlandet 2.

SJT sendte 22. april 2024 ut pålegg om å gi informasjon til Bane NOR, Flytoget, Jernbanedirektoratet og Vy, og mottok informasjonen innen fristene. Vi stilte oppfølgingsspørsmål til Vy 23. mai og mottok svar 3. juni. I tillegg ble det avholdt møte mellom SJT og Vy 10. juni, og møte mellom SJT og Flytoget 20. juni. Vi mottok korreksjon av Flytogets tallmateriale 20. juni.

SJT sendte ut varsel om vedtak 18. juli 2024, og mottok kommentarer til varselet fra Jernbanedirektoratet og Vy henholdsvis 2. og 3. september 2024. Flytoget sendte merknader til direktoratets og Vys kommentarer 20. september 2024.

Vi sendte oppfølgingsspørsmål til direktoratet 6. september 2024. I forlengelsen av dette ble det avholdt møte mellom SJT og direktoratet 19. september, og direktoratet ettersendte presentasjon og oppdatert informasjon 26. september 2024.

6. Anmodninger om test av økonomisk likevekt

6.1. Jernbanedirektoratets anmodning

Jernbanedirektoratet mener Flytogets tjeneste utgjør en risiko for at den økonomiske likevekten i Østlandet 2 bringes i fare, hvor Vy er operatør av PSO-avtalen. Direktoratet mener at Vy vil miste passasjerer dersom tjenesten blir etablert. For reisende til og fra Oslo lufthavn estimerer direktoratet at Vy vil miste ■ prosent av den konkurranseutsatte trafikken fra Drammen, og ■ prosent av den konkurranseutsatte trafikken fra Sande, Holmestrand og Skoppum. Direktoratet anser trafikken på tidsintervaller der begge jernbaneforetakene skal kjøre, som konkurranseutsatt.

6.2. Vys anmodning

Vy mener de vil tape passasjerer og at den økonomiske likevekten vil bringes i fare dersom den planlagte tjenesten etableres. Vys beregninger i anmodningen er basert på at Jernbanedirektoratet utløser opsjon 1-1 i Østlandet 2 fra åpningen av dobbeltsporet på Vestfoldbanen. Vy estimerer at de vil miste ■ prosent av den konkurranseutsatte trafikken fra Drammen, samt ■ prosent av den konkurranseutsatte trafikken fra Sande, Holmestrand og Skoppum. Vy og direktoratet har de samme estimerte billett- og passasjertapene, basert på de samme forutsetningene.

6.3. Flytogets kommentarer til anmodning

Flytoget har også gjort egne estimerer på Vys potensielle passasjertap hvis den planlagte tjenesten blir etablert. Flytoget mener at Vy vil kunne miste ■ prosent av passasjerene som reiser til og fra Oslo lufthavn fra Tønsberg, Sande, Holmestrand og Skoppum. I tillegg peker Flytoget på at tjenesten deres kan bidra til at flere velger tog istedenfor bil på strekningen. Flytoget uttaler at avtalen om persontrafikk på Østlandet mellom direktoratet og Vy er inngått basert på samlet drift av Østlandet 1 og Østlandet 2, som er gjensidig avhengig av hverandre. De mener derfor at Vys tap, som følge av Flytogets nye tjeneste, må vurderes opp mot summen av kontraktsverdien for begge avtalene. Videre mener Flytoget at deres tjenester vil gi mer plass om bord på Vys tog for pendlere som skal til/fra Oslo-området, noe som vil gjøre Vys

togtjenester mer attraktive, og øke andelen reisende som vil benytte tog til pendling mellom Vestfold og Oslo.

7. Kommentarer til varsel om vedtak

7.1. Kommentarer fra Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet uttaler i brev av 2. september 2024 at dersom de utløser opsjon 1-1 i Østlandet 2, vil dette gi en passasjervekst mellom Oslo lufthavn og stasjonene Skoppum, Holmestrand, Sande og Tønsberg. Direktoratet mener videre SJT bør ta hensyn til etterspørselsendringene som de mener vil følge av utvidelsen av strekning med dobbeltspor på linjen. De mener dette er viktig siden Vy forventer en høyere passasjervekst på Vestfoldbanen, sammenlignet med resten av linjene i Trafikpakken. Videre mener direktoratet at etableringen av Flytoget vil ha negative konsekvenser for både ruteplanleggingen og ytelsen på jernbanenettet. De skriver også at det ikke vil være kapasitet til begge jernbaneforetakene på Vestfoldbanen. Direktoratet skriver også at varselet mangler en vurdering av inntekts- og kostnadskonsekvensene av økt belastning på infrastrukturen og driftskonseptet til Flytoget. Direktoratet sier videre de er uenig med SJTs bruk av terskelverdier i vurderingen, og at kontraktens størrelse bør tas i betraktning.

7.2. Kommentarer fra Vy

I sine kommentarer fra 3. september 2024 uttrykker Vy at SJTs tolkning av Trafikkavtale Østlandet 2, inngått mellom Jernbanedirektoratet og Vy, kan være feilaktig. Vy mener det er for tidlig å konkludere om direktoratet vil kompensere dem for et potensielt økonomisk tap som følge av konkurransen fra Flytoget, da denne delen av avtalen ennå ikke er blitt praktisert. Videre argumenterer Vy for at SJTs tolkning av "lønnsomhet" i forordning 2018/1975/EU artikkel 10 nr. 1 bokstav a) er feil. De mener at SJT burde ha vurdert effekten konkurransen vil ha på deres driftsresultater, ikke kun effektene på billettinntektene i avtalen.

Vy sier videre at forordningen fastslår at en terskel ikke skal være det eneste vurderingskriteriet i den økonomiske likevektstesten, og hevder at SJT kun baserer sin vurdering på en forhåndsbestemt grense på 1 prosent inntektsbortfall. Vy mener også at de vil lide tap som følge av prisjusteringer på grunn av konkurranse fra Flytoget.

Videre mener Vy at SJT ikke tar hensyn til alle faktorene som inngår i SJTs modell for test av økonomisk likevekt. Vy sier dette svekker hvor robuste konklusjonene er. De mener at SJT bør bruke fremskrevne passasjertall for 2026 i stedet for historiske data fra 2022 og 2023, og at dette vil gi et mer nøyaktig bilde av inntektstapet Vy kan oppleve.

Vi vil i den videre fremstillingen fortløpende vurdere kommentarer fra både Vy og Jernbanedirektoratet der de hører hjemme.

7.3. Kommentarer fra Flytoget

Flytoget er i hovedsak enig med SJTs vurdering av nettofordelene for kunder som følge av den nye tjenesten. Flytoget er uenig med direktoratets og Vys kommentarer om at tjenesten påvirker kvaliteten på jernbanetjenestene på strekningen.

8. SJTs metode for test av økonomisk likevekt

8.1. Overordnet om vurderingen i denne saken

SJT skal gjøre en objektiv økonomisk analyse basert på forhåndsfastsatte kriterier når vi avgjør om den økonomiske likevekten i PSO-kontrakter skades i vesentlig grad. Dette følger av jernbaneforskriften § 2-2 (2) og forordning (EU) 2018/1795. Forordningen inneholder nærmere krav til vurderingen og metoden for gjennomføring av test av økonomisk likevekt.

Den økonomiske likevekten er truet dersom den nye tjenesten vil ha en vesentlig negativ virkning på enten

- lønnsomheten for tjenester som jernbaneforetaket driver i henhold til kontrakten om offentlig tjenesteyting, eller
- nettokostnaden for vedkommende myndighet som tildeler kontrakten om offentlig tjenesteyting.

Dette følger av artikkel 10 nr. 1 i forordningen og er det viktigste vurderingstema for test av økonomisk likevekt. SJT skal analysere og vurdere den økonomiske virkningen på PSO-kontrakten som helhet, i hele dens varighet, og ikke kun på enkelttjenester som er omfattet av kontrakten. Kravet til vesentlig negativ virkning er blant annet belyst i punkt 15 til forordningen, hvor det står: "When assessing whether an impact is substantial, the regulatory body should take into account criteria such as whether the new service would jeopardise the viability and endanger the continuity of the public service". Terskelen for hva vi skal anse som vesentlig negativ virkning er altså høy.

PSO-operatørene har ifølge avtalebestemmelser i Østlandet 2 krav på å bli kompensert for netto inntektsbortfall av Jernbanedirektoratet dersom konkurrerende operatører, eller jernbaneforetak, etablerer seg på strekningene hvor operatøren har enerett etter PSO-avtalen.⁶ I tillegg har direktoratet rett til å kreve reduksjon i «Avtalt Fast Vederlag», altså subsidiebeløp, dersom konkurransen fra andre togoperatører blir redusert på disse strekningene. Det er altså utfra trafikkavtalen direktoratet som i stor grad bærer risikoen for de økonomiske tapene som eventuelt følger av at andre togoperatører etablerer seg på samme strekning med nye kommersielle tjenester. Slik som trafikkavtalene er utformet, vil derfor Vys eventuelle tap av billettinntekter føre til økte nettokostnader for direktoratet. SJT mener det derfor kun er nødvendig å vurdere om etablering av tjenesten har en vesentlig negativ virkning på nettokostnadene for direktoratet, se vilkåret i forordningen artikkel 10 nr. 1 andre strekpunkt som beskrevet ovenfor. Denne bestemmelsen sier at den økonomiske likevekten i PSO-avtalen er truet dersom den nye tjenesten har vesentlig negativ virkning på nettokostnaden for vedkommende myndighet som tildeler PSO-kontrakten.

Vy skriver i sine kommentarer til varsel at SJT ikke kan tolke avtalebestemmelsen i punkt 3.2 i trafikkavtalen fordi denne bestemmelsen ikke har blitt tolket og praktisert av partene i avtalen. SJT mener avtalen er klar på dette punktet og viser til at når vi som markedsovervåker har som oppgave å vurdere om den økonomiske likevekten kan bli skadet, må vi ta utgangspunkt i bestemmelsene i PSO-avtalene vi vurderer. SJT viser videre til at direktoratet selv skriver i anmodningen om test av økonomisk likevekt at direktoratet i trafikkavtalen har tatt den økonomiske risikoen for at andre togoperatører får tilgang til og oppretter konkurrerende trafikk på strekningene omfattet av avtalen.

⁶ Se trafikkavtalens avtalebestemmelser punkt 3.2. Offentlig versjon av avtalen er tilgjengelig på direktoratets [nettsider](#).

SJT har etablert prinsipper og en metode for hvordan vi gjør de økonomiske beregningene i forbindelse med test av økonomisk likevekt. Denne er beskrevet nærmere i Oeconomicas rapport, «Økonomisk likevektstest for jernbane».⁷ Vi bruker modellen til å beregne de virkningene som etablering av nye transporttjenester har på inntektene til jernbaneforetakene med PSO-avtale. En sentral del av denne vurderingen er hvordan den nye tjenesten påvirker antall passasjerer og inntektene til PSO-foretaket. Dette er avhengig av hvor nære substitutter transporttjenestene er sett fra brukernes side. Et vurderingstema i modellen er derfor i hvilken grad den nye planlagte tjenesten og PSO-foretaket konkurrerer om de samme passasjerene.

En nyetablering kan også genere økt passasjertrafikk for PSO-foretaket. I tillegg tar metoden hensyn til eventuelle prisvirkninger av nyetableringen. Poenget er å finne ut av om etablering av den nye tjenesten fører til tap av passasjerer, og dermed billettinntekter, for PSO-tjenesten og/eller om PSO-operatøren vil sette ned billettprisene for å møte konkurransen fra de nye tjenestene.

SJT har innhentet informasjon fra Vy, Jernbanedirektoratet, Flytoget og Bane NOR, som er grunnlaget for vår vurdering. Vi har blant annet innhentet opplysninger om passasjer- og inntektstall på ulike strekninger og fordelt på ulike billettkategorier for å kunne vurdere hvilken påvirkning Flytogets planlagte utvidelse mest sannsynlig vil ha på Vy og direktoratets inntekter og kostnader i Østlandet 2. Opplysningene bruker vi som datagrunnlag inn i regnearket som SJTs modell består av. Resultatet i regnearket er et estimat på hvor stort inntektstap Vy vil få som følge av en etablering av Flytogets innmeldte tjeneste basert på de forutsetninger som er gjort. Vi har beregnet prosentvist inntektstap utfra hva tap av passasjerer og billettinntekter utgjør av Vys totale inntekter i trafikkavtalen. Vi har også gjort noen tilleggsberegninger for å kontrollere hva resultatet blir under en forutsetning om at de fremtidige ruteendringene på Vestfoldbanen gir økt antall passasjerer mellom de relevante stasjonene.

8.2. Om forståelsen av «lønnsomhet»

I Vys kommentarer til varsel om vedtak skriver de at SJTs tolkning av begrepet «lønnsomhet» i artikkel 10 nr 1 bokstav a i forordningen er feil. Vy mener «lønnsomhet» viser til driftsresultatet i avtalen, og at det derfor er feil å vurdere trafikkinntekter og eventuelle priseffekter av konkurranse. SJT er uenig med Vys tolkning av «lønnsomhet» i forordningen. Etter det SJT erfarer, har markedsovervåkere i andre land tolket forordningen på samme måte.⁸ Uansett vil tapet av billettinntekter bli kompensert gjennom økt vederlag fra direktoratet. Det tilsier at Vys driftsresultat er uendret. Tolkningen av «lønnsomhet» i artikkel 10 nr. 1 bokstav a er derfor ikke relevant i denne saken.

8.3. Opplysninger om passasjer- og inntektstall

SJT har innhentet opplysninger fra Vy, Jernbanedirektoratet og Flytoget om passasjertall og inntekter for 2022, 2023 og første kvartal av 2024. På grunn av koronapandemiens innvirkning på jernbanemarkedet har vi valgt å ikke innhente data fra 2020 og 2021.⁹ I tillegg innhentet vi enkelte opplysninger fra 2019, ettersom Flytoget har kjørt buss for tog mellom Asker og

⁷ Tilgjengelig på SJTs nettsider: <https://www.sjt.no/jernbane/markedsovervaking/nye-kommersielle-persontransporttjenester/sjt-metode-test-okonomisk-likevekt/>

⁸ Spania beskriver blant annet deres vesentlighetsvurdering slik "The provision of the new passenger service by rail shall be deemed not to have a substantial negative impact on the profitability of the services provided in execution of the public service contract, when the variation in profit is equal to or less than 1% of the revenues prior to the entry of the new service." (vår oversettelse) fra: https://www.cnmc.es/sites/default/files/3058981_0.pdf s.18

⁹ Se også våre vedtak etter test av økonomisk likevekt fra [28. februar 2024](#) punkt 8.3 og [8. mars 2024](#) punkt 8.2.

Drammen nesten hele året i 2023, og dette ifølge Flytoget har hatt innvirkning på inntekts- og passasjertall fra Drammen.

Vi har innhentet Vys billettinntekter og antall reiser fra stasjonene Tønsberg, Skoppum, Holmestrand og Sande som har Oslo lufthavn som start- eller endestasjon, fordelt på ulike tidsintervaller i løpet av døgnet. Flytoget og Vys rutetabeller er også ulike i hver retning, så vi har innhentet tall fordelt på hver strekning. Dataene vi har innhentet er fordelt på følgende tidsintervaller:

- Retning Tønsberg:
 - Tidsintervall 1: 21.00 - 05.20
 - Tidsintervall 2: 05.20 - 21.00
- Retning Oslo lufthavn:
 - Tidsintervall 1: 23.15 - 06.30
 - Tidsintervall 2: 06.30 - 23.15

Tidsintervall 2 for begge retningene starter 30 minutter før Flytogets første avgang og slutter 30 minutter etter Flytogets siste avgang. Dette er altså tidsintervallet hvor begge foretakene kjører. Vi legger til grunn at Flytoget ikke vil konkurrere om passasjerene i tidsintervall 1, ettersom Vy er det eneste togtilbudet til Oslo lufthavn i denne perioden. Nedenfor er en oversikt over Vys billettinntekter og antall reiser for de relevante stasjonene for 2023. Vi har delt inntekter og reiser inn i perioder i tabellene, for å illustrere trafikken som er konkurranseutsatt.

Tabell 1. Vys billettinntekter for 2023

Stasjon	Retning Tønsberg tidsintervall 1	Retning Tønsberg tidsintervall 2	Retning Oslo lufthavn tidsintervall 1	Retning Oslo lufthavn tidsintervall 2
Tønsberg Skoppum Holmestrand Sande				
Totalt				

Tabell 2. Antall reiser med Vy for 2023

Stasjon	Retning Tønsberg tidsintervall 1	Retning Tønsberg tidsintervall 2	Retning Oslo lufthavn tidsintervall 1	Retning Oslo lufthavn tidsintervall 2
Tønsberg Skoppum Holmestrand Sande				
Totalt				

Videre har vi innhentet Vys totale billettinntekter for 2022, 2023 og første kvartal 2024 i Trafikkavtale Østlandet 2.

Tabell 3. Vys inntekter i trafikpakke Østlandet 2

År	Billettinntekter	Vederlag	Øvrige inntekter	Totalt
2022				
2023				
2024 (1. kvartal)				

9. SJTs beregninger av om Flytogets tjeneste kan bringe i fare den økonomiske likevekten i PSO-avtalen Østlandet 2

Her viser vi resultatet av beregninger vi har gjort. Beregningene er basert på estimer og prognoser vi har fått fra partene i saken. Hvilke parametere vi har vurdert, er nærmere begrunnet i punkt 10 nedenfor.

I vurderingen vår har vi tatt utgangspunkt i informasjonen om billettinntekter vi har innhentet fra Vy og direktoratet, beskrevet ovenfor. Vi har brukt modellen beskrevet i punkt 7.1 ovenfor og vurdert alle parameterne i modellen. I denne saken har vi i modellen ikke inkludert parameterne prisnedgang, etterspørselastisitet, komplementaritet eller nettverkseffekter i regnearket. Dette er fordi vi har vurdert at disse effektene er svært begrenset i denne saken, og ikke vil påvirke resultatet for testen av økonomisk likevekt. Dette redegjør vi for i punkt 10.

Tabell 4. Estimerte inntektstap for Vy

	Basert på FT estimer	Basert på Vy/Jdir estimer	Med Jdirs prognoser for passasjervekst på strekningene
Vys markedsandeler mellom Tønsberg og OSL etter etablering av den nye tjenesten			
Vys markedsandeler mellom Skoppum, Holmestrand, Sande og OSL etter etablering av den nye tjenesten			
Inntektstap i avtalen			
Omsetning i avtalen			
Estimert prosentvist inntektstap			

10. Nærmere begrunnelse for beregningene og bruk av modellen

10.1. Er tjenestene i samme marked?

Vi vurderer først om Flytogets innmeldte tjeneste er i samme marked som PSO-tjenestene som Vy tilbyr på strekningen. Dette gjør vi ved å se hen til etablert praksis på konkurranseområdet om avgrensning av det relevante markedet i konkrete saker. Det avgjørende er om tjenestene for kundene fremstår som alternativer utfra egenskaper, pris og bruksområde.¹⁰

SJT har i tidligere saker vurdert om Flytoget og Vy er i samme aktuelle marked.¹¹ Både Vy og Flytoget selger jernbanetransporttjenester til passasjerer til og fra Oslo lufthavn. For mange av Vys kunder som skal til/fra Oslo lufthavn, er kjøp av transport fra Flytoget et alternativ til

¹⁰ Se nærmere i SJTs vedtak etter test av økonomisk likevekt fra [28. februar 2024](#) punkt 9.1 og [8. mars 2024](#) punkt 9.1.

¹¹ Se SJTs vedtak av [26. mai 2024](#) punkt 7.

transport med Vy. Det er sannsynligvis enkelte kunder, særlig de mest prisfølsomme, hvor Flytoget ikke er et alternativ for Vy. Disse kundene vil enten vente på neste Vy-tog, eller bruke andre transportmidler som buss. Likevel vurderer vi at de aller fleste av Vys kunder anser Flytoget som et alternativ til og fra Oslo lufthavn. Vi vurderer at produktene er i samme marked for salg av persontransporttjenester med jernbane på strekningen til og fra Oslo lufthavn. For passasjerene tjenestene vil kun være alternativer til hverandre i tidsintervallene begge foretakene har avganger. Disse tidsintervallene er presentert ovenfor i punkt 8.3 i vedtaket.

10.2. Tap av passasjerer

En sentral vurdering i testen av den økonomiske likevekten er effektene den nye tjenesten har på passasjertallet til Vy. Når vi estimerer markedsandeler, vurderer vi andelen av passasjerer som trolig vil benytte de ulike jernbaneforetakenes transporttjenester dersom den nye tjenesten etableres. Både Vy, Jernbanedirektoratet og Flytoget har estimert de fremtidige markedsandelene mellom foretakene. Partene har lagt til grunn at opsjon 1-1 i avtalen

Østlandet 2 utløses. Dette innebærer i så fall at Vy vil kjøre

- to tog i timen mellom Tønsberg og Oslo lufthavn. Disse togene vil kjøre direkte mellom Drammen og Tønsberg.
- to tog i timen mellom Tønsberg og Dal, som vil stoppe på alle stasjoner, inkludert Sande, Holmestrand og Skoppum. Det vil si at det ikke blir noen direkteforbindelse mellom Sande, Holmestrand, Skoppum og Oslo lufthavn.

I dag kjører Vy ett tog i timen mellom Tønsberg og Oslo lufthavn som stopper på alle stasjonene. Jernbanedirektoratet har per i dag ikke utløst opsjonen.

Fra Tønsberg stasjon har Vy og direktoratet anslått at Vy vil miste ■ prosent av den konkurranseutsatte trafikken mellom Tønsberg og Oslo lufthavn. Denne vurderingen til Vy og direktoratet er blant annet basert på at Flytoget vil ha avgang hvert 40. minutt og Vy hvert 30 minutt, og at Flytogets sterke merkevare veier opp for lenger reisetid og lavere avgangsfrekvens.

Dersom opsjon 1-1 i Østlandet 2 utløses, vil det være en litt lenger reisetid for Flytogets reisende fra Tønsberg enn for Vys, ettersom de skal stoppe på Skoppum, Sande og Holmestrand. Samtidig vil ikke Vy, dersom opsjonen utløses, ha direkteforbindelser til Oslo lufthavn fra disse stasjonene. Vys tog fra Tønsberg til Oslo lufthavn vil derfor ha færre stopp enn Flytoget.

Vy og Jernbanedirektoratet anslår at Vy vil miste ■ prosent av passasjerene fra Holmestrand, Skoppum og Sande til Flytoget i tidsrommet i døgnet der begge selskapene kjører. De forventer et større passasjertap sammenlignet med Tønsberg, ettersom Vy vil avslutte direkteforbindelsen mellom disse stasjonene og Oslo Lufthavn. Som følge av dette må Vys passasjerer fra Holmestrand, Skoppum og Sande bytte tog, for eksempel på Oslo S eller Drammen, for å fortsette reisen med Vy eller Flytoget til Oslo Lufthavn. Vy og Jernbanedirektoratet mener derfor for at Flytoget vil bli et mer attraktivt alternativ for passasjerene på disse stasjonene på strekningen, siden de tilbyr direkte transport til Oslo lufthavn. Flytoget har imidlertid anslått at de vil ■ på strekningen med Vy.

Med Vys planlagte tilbudsendringer på strekningen fra Holmestrand, Skoppum og Sande dersom opsjon 1-1 utløses, antar vi at både buss og bil vil bli mer konkurransedyktige alternativer for reisende til Oslo lufthavn. Dette kan resultere i en reduksjon i Vys passasjertall

fra Holmestrand, Skoppum og Sande i de kommende årene, uavhengig av Flytogets nye tjeneste. I disse beregningene har vi forutsatt at Vys billettinntekter og antall reiser ville forblitt på nivå med 2022 og 2023, dersom Flytoget ikke hadde etablert seg på strekningen. Videre har vi gjort en tilleggsberegning hvor vi tar utgangspunkt i direktoratets prognoser for antall reisende mellom Oslo lufthavn og stasjonene Tønsberg, Skoppum, Holmestrand og Sande. Direktoratets prognoser er nærmere beskrevet i punkt 10.2.1.

Vi har gjort beregninger hvor vi anslår at Vy taper ■ prosent av passasjerene på Tønsberg og ■ prosent på de øvrige stasjonene, slik Vy og direktoratet antar. Videre har vi gjort en beregning basert på at foretakene ■, slik Flytoget antar. På denne måten har vi tatt hensyn til usikkerheten rundt fordelingen av markedsandelene, og partenes ulike anslag på de fremtidige markedsandelene. Avslutningsvis har vi også gjort en beregning hvor vi tar hensyn til direktoratets prognoser for passasjerveksten mellom de relevante stasjonene. Vi har vurdert det estimerte tapet opp mot Vys totale inntekter i Trafikkpakke Østlandet 2 for 2023.

10.2.1. Passasjerprognoser

Jernbanedirektoratet planlegger å gjennomføre ruteendringer på Vestfoldbanen ved å utløse opsjon 1-1 i Østlandet 2, noe som de mener vil påvirke antallet reisende på linjen. Direktoratet har beregnet at antallet passasjerer som vil reise med Vy mellom Tønsberg og Oslo lufthavn vil øke med 44 prosent dersom opsjon 1-1 utløses. Den beregnede passasjerveksten kommer i tillegg til den veksten som opprinnelig var forventet uten ruteendringene. Økningen skyldes hyppigere avganger mellom stasjonene og kortere reisetid, ettersom Vy vil slutte å stoppe på Skoppum, Holmestrand og Sande.

I tillegg forventer direktoratet en økning på 12-14 prosent i antallet reisende mellom Oslo lufthavn og stasjonene Skoppum, Holmestrand og Sande. Dette er basert på at passasjerene vil miste direkteforbindelsen, men at det er enkelt å bytte på strekningen mellom Drammen og Oslo S. I tillegg vil det være hyppigere avganger utenfor rushtrafikken. Beregningene er basert på at Flytogets nye tjeneste ikke etableres.

Tabell 5. Jernbanedirektoratets prognoser for passasjerveksten til/fra Oslo lufthavn

Relasjon	Endring reisende
Tønsberg - OSL	44 %
Skoppum - OSL	13 %
Holmestrand - OSL	12 %
Sande - OSL	14 %

Jernbanedirektoratet har i brev av 2. september 2024 og dokument oversendt 26. september 2024 opplyst om at beregningene er gjennomført som følsomhetsanalyser, og at det er betydelig usikkerhet knyttet til disse. Direktoratet forventer en større økning i antall passasjerer på Vestfoldbanen sammenlignet med resten av trafikken i Østlandet 2. Direktoratet mener derfor at en større del av Vys trafikk kan bli utsatt for konkurranse, enn det som reflekteres i passasjertallene fra 2022 og 2023, dersom Flytogets nye tjeneste etableres.

Vi viser til at direktoratet ikke har laget prognoser for den øvrige passasjerveksten i denne pakken eller for de øvrige stasjonene på Vestfoldbanen, noe som gjør det utfordrende å estimere Vys lønnsomhetstap basert på direktoratets beregninger. Vi vil likevel estimere Vys tap

basert på antall passasjerer og billettinntekter mellom Oslo lufthavn og stasjonene Tønsberg, Skoppum, Holmestrand og Sande for 2023, og legge til grunn at passasjerveksten er som illustrert i tabell 5. På denne måten tar vi hensyn til at passasjerveksten mellom disse stasjonene kan være større enn i resten av trafikkavtalen. Videre gjør vi anslag basert på Vy og Jernbanedirektoratets anslåtte markedsandeler. Avslutningsvis sammenligner vi inntektstapet opp mot Vys totale inntekter i Trafikkpakke Østlandet 2 i 2023.

Vi mener det er enkelte svakheter med disse beregningene som kan føre til en overvurdering av Vys prosentvise tap i trafikkavtalen. Dette skyldes at vi ikke tar hensyn til den generelle passasjerveksten i trafikkavtalen. Dersom Vy gjennomfører ruteendringer på Vestfoldbanen, vil dette trolig føre til en passasjervekst på hele linjen, ikke bare mellom Oslo lufthavn og stasjonene Tønsberg, Sande, Skoppum og Holmestrand. Vi viser til at den største delen av trafikken på Vestfoldbanen går til eller fra Oslo-området, noe som også tilsier at den største delen av passasjerveksten vil skje der.

Selv om dette altså vil føre til en overvurdering av Vys totale inntektstap, har vi valgt å gjennomføre disse beregningene. Selv om vi antar at passasjerveksten utelukkende vil skje mellom stasjoner hvor Vy vil oppleve konkurranse fra Flytoget, ser vi at Vys totale inntektstap er relativt lavt.

10.3. Tap som følge av prisjustering

Et annet vurderingsmoment i SJTs test av økonomisk likevekt er om den nye kommersielle tjenesten gjør at PSO-operatøren taper inntekter på grunn av at PSO-operatøren blir nødt til å sette ned prisene på sine PSO-tjenester for å møte konkurransen fra den nye kommersielle tjenesten.

I denne saken er Flytogets planlagte priser noe høyere enn det Vy priser sine tjenester på de relevante strekningene i dag. Vys maksimale priser er i stor grad regulert i avtalen, men Vy har imidlertid anledning til å sette ned sine priser eller å endre rabattordninger.¹² Vy mener [redacted] dersom Flytoget etablerer seg på strekningen.¹³ Vy skriver at andel barn som reiser med Vy mellom Oslo lufthavn og Drammen er ca. [redacted] enn hva de har mellom Oslo Lufthavn fra og til stasjonene Holmestrand, Sande, Skoppum og Tønsberg. Vy mener dette må sees i sammenheng med at alle barn reiser gratis med Flytoget.¹⁴

SJT mener Vy ikke har sannsynliggjort at de vil få et inntektstap som får betydning for den økonomiske likevekten i avtalen, som følge av prisjusteringer. Størrelsen på de sosiale rabattene er regulert i Vedlegg B punkt 2.3 i avtalen. Vy viser til et tap på rundt [redacted] av antallet barn og unge som reiser mellom Drammen – Oslo lufthavn, som følge av konkurransen de i dag har med Flytoget. Selv om vi skulle se en lignende nedgang fra Tønsberg, Skoppum, Holmestrand Sande, vil dette utgjøre et svært begrenset antall reisende. SJT kan derfor ikke se at dette vil presse Vy til å øke antallet rabatterte billetter i en slik grad at det medfører et vesentlig inntektstap. I tillegg har det fra 1. oktober i år blitt innført 75 prosent rabatt på enkeltbilletter for barn og 50 prosent rabatt på periode- og enkeltbilletter for studenter.¹⁵ Vi

¹² Se Vedlegg B punkt 2.6 og 2.7 i avtalen.

¹³ Brev fra Vy av 13. mai 2024.

¹⁴ Brev fra Vy av 13. mai 2024.

¹⁵ Se informasjon på direktoratets nettsider: <https://www.jernbanedirektoratet.no/nyheter/billigere-togbilletter-for-barn-og-studenter/>

vurderer at denne ordningen ytterligere begrenser hvilken påvirkning etablering av Flytoget vil ha for Vys billettinntekter for barn og unge på strekningen.

Vi har ikke mottatt noen dokumentasjon fra Vy om hvor mange flere rabatterte billetter de vil selge eller til hvilken pris som følge av Flytogets etablering og vi kan heller ikke se at dette er sannsynliggjort på noen annen måte.

10.4. Etterspørselastisitet

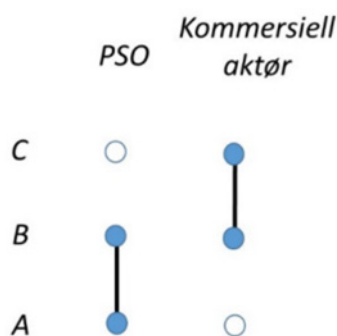
Etterspørselastisitet med hensyn til pris er også en parameter i SJTs modell for test av økonomisk likevekt. Dette er et mål på hvor sterkt etterspørselen etter en togreise minskes eller økes som følge av en prisendring. For eksempel, dersom Vy senker billettprisene, antar vi at antallet passasjerer økes. Etterspørselastisiteten sammen med krysspriselasiteter vil være en refleksjon av hvor nære substitutter Vy og Flytogets tjenester til Oslo lufthavn er. Ettersom vi har konkludert med at Vys billettpriser mest sannsynlig ikke vil endres vesentlig som følge av konkurranse fra Flytoget, anser vi det som ikke relevant å inkludere denne/disse parameterne i vår analyse.

10.5. Nettverkseffekter

I modellen kan det også tas hensyn til nettverkseffekter som følge av etablering av en ny kommersiell tjeneste. Slike effekter kan både være at en kommersiell aktørs tilbud utfyller PSO-operatørens tilbud, og at jernbane som transportmiddel generelt styrkes, noe som løfter etterspørselsnivået etter jernbane generelt. Nettverkseffekter kan deles inn i spesifikke nettverkseffekter, og generelle nettverkseffekter.

10.5.1. Spesifikke nettverkseffekter

Spesifikke nettverkseffekter oppstår når tjenestene komplementerer, det vil si utfyller, hverandre. Dette kan illustreres som følger:¹⁶



I figuren ser vi at den kommersielle aktøren kjører mellom stasjon A og stasjon B, mens PSO-operatøren kjører mellom stasjon B og stasjon C. I denne situasjonen dekker den kommersielle aktøren en rute som PSO-operatøren ikke betjener. Dette gir passasjerene en mulighet til å reise mellom stasjon C og stasjon A ved å bytte tog på stasjon B. Aktørene vil på denne måten utfylle hverandre, og den nye tjenesten vil skape mer trafikk for PSO-operatøren. I slike tilfeller vil også foretakene ha interesse å samordne avgangstidspunktene, for å tilrettelegge for en mer sømløsreise for passasjerene som skal ta i bruk begge tjenestene.

¹⁶ Økonomisk likevektstest for jernbane, s.10.

Det er ingen slike komplementære effekter mellom Vy og Flytogets nye tjeneste. Dette er fordi Flytogets tjeneste ikke har på- eller avstigning på stasjoner som ikke Vy også dekker, slik som er illustrert i figuren ovenfor. Det vil derfor ikke være aktuelt å inkludere denne parameteren i vår vurdering.

Som nevnt i punkt 10.2, har vi tatt hensyn til Vys eventuelle inntektstap på grunn av tap av passasjerer fra Skoppum, Holmestrand og Sande, etter at Vy vil slutte å kjøre direkte til og fra Oslo lufthavn.

10.5.2. Generelle nettverkseffekter

På lengre sikt kan konkurranse og etablering av nye aktører øke attraktiviteten til jernbane som transportmiddel, og legge grunnlaget for at i nyinvesteringer i materiell og infrastruktur blir samfunnsøkonomisk lønnsomme. Økt attraktivitet kan endre befolkningens reisevaner og etterspørsel etter jernbanetransportjenester, og dermed øke det samlede kundetilfanget over tid. Vi omtaler dette som generelle nettverkseffekter.¹⁷ Vi har vurdert om etableringen av Flytoget på linjen kan medføre en slik effekt, men har konkludert med at de vil være minimale. Flytogets nye tjeneste vil kun omfatte fire nye stasjoner, og det virker derfor usannsynlig at denne utvidelsen vil ha noen store nettverkseffekter.

11. Andre vurderingsmomenter

11.1. Nettofordeler for kunder som følge av den nye tjenesten

Etter forordningen artikkel 10 (5) a skal vi vurdere nettofordeler for kunder som følge av den nye tjenesten. Vi forstår dette som hvilke samfunnsøkonomiske fordeler det er ved etableringen av den nye tjenesten, og hvilke fordeler det vil være for kunder som reiser på strekningen omfattet av den nye tjenesten. Dette vil nok også være noe overlappende med vurderingen av nettverkseffekter ovenfor

Flytoget skriver at deres tjeneste vil kunne bidra til at flere velger tog i stedet for bil fra Sande, Holmestrand og Skoppum, ettersom Vy fra R26 ikke lenger kjører direkte mellom disse stasjonene og Oslo lufthavn dersom opsjon 1-1 blir utløst.¹⁸ De påpeker også at det blir mer plass til Vys pendlere som skal til og fra Oslo-området, dersom Flytoget overtar noen av passasjerene til Vy. Dette mener Flytoget vil gi flere og mer fornøyde togkunder.

Vi vurderer at en økning i antall avganger kan bidra til å øke den samlede etterspørselen etter togreiser til Oslo lufthavn. Hyppigere avganger gir bedre tilgjengelighet og fleksibilitet for passasjerene, noe som på sikt kan gjøre tog til et mer attraktivt transportalternativ til Oslo lufthavn. Etableringen av Flytoget gir også passasjerene flere valgmuligheter. Vista analyse har vurdert dette som en samfunnsøkonomisk gevinst ved Flytogets tilbringertilbud til Oslo lufthavn.¹⁹ Dette innebærer at passasjerene kan velge det togtilbudet som best passer deres behov og preferanser. Slike valgmuligheter kan gjøre jernbanetjenestene mer attraktive for flere reisende, som kan øke passasjertallet på strekningen og gi bedre reiseopplevelser. Vi vurderer også at konkurranse mellom Vy og Flytoget på strekningen også vil være gunstig for forbrukerne. Konkurranse kan stimulere til økt kvalitet, bedre service, mer innovasjon og utvikling, og samlet sett et bedre togtilbud.

¹⁷ Økonomisk likevektstest for jernbane, s. 5. Tilgjengelig: https://www.sjt.no/globalassets/02_jernbane/pdf-jernbane/markedsobservaking/rapport-okonomisk-likevektstest-jernbane.pdf

¹⁸ Brev fra flytoget av 26. mars 2024

¹⁹ Vista analyse (2023) fra: <https://www.vista-analyse.no/no/publikasjoner/flytoget-er-samfunnsokonomisk-lonnsomt/>

I Vys kommentarer til varsel om vedtak skriver de at Vys pendlere kan bli skadelidende dersom Flytoget får tildelt ruteleier som Vy tidligere har hatt. SJT utelukker ikke at det kan være en ulempe for pendlere dersom Flytoget får et ruteleie i stedet for Vy, men vi legger til grunn at dette vil bli tatt hensyn til gjennom bruk av prioriteringsreglene i jernbaneforskriften § 9-5 dersom det oppstår en konflikt mellom søknader om ruteleier.

11.2. Den nye tjenestens påvirkning på ytelsen og kvaliteten på jernbanetjenester

Etter forordningen artikkel 10 (5) bokstav b skal vi også vurdere påvirkningen som den nye tjenesten har på «the performance and quality of railway services». Punkt 8 i fortalen til forordningen utdyper at vi i vurderingen skal ta i betraktning teknisk informasjon fra infrastrukturforvalter om «relevant infrastructure requirements and on expected impacts on network performance».

Det pågår et utbyggingsprosjekt på Vestfoldbanen i forbindelse med innføring av ERTMS, i tillegg til bygging av et nytt dobbeltspor mellom Nykirke-Barkåker og kapasitetsøkende tiltak på Tønsberg stasjon. Etter planen skulle dette arbeidet vært ferdigstilt sommeren 2025, men per i dag er prosjektene forsinket. Når dette arbeidet er ferdigstilt, vil det bli mer kapasitet på jernbaneinfrastrukturen på Vestfoldbanen enn tidligere. Flytoget har ved flere anledninger gitt uttrykk for at økt kapasitet på Vestfoldbanen er en forutsetning for at de vil starte opp den meldte tjenesten til Tønsberg.

Bane NOR har informert om at det per i dag ikke er andre planer for Vestfoldbanen som skal gi større midlertidige kapasitetsbegrensninger fra og med R26.²⁰ Det er altså ingen andre planlagte større kapasitetsbegrensninger på strekningen ut resten av varigheten for trafikkavtale Østlandet 2.

Etter vår vurdering vil Flytogets utvidelse til Tønsberg ha begrenset påvirkning på ytelsen og kvaliteten på jernbanetjenestene på strekningen. Vi viser videre til at det er Bane NOR som i de årlige ruteplanprosessene må vurdere hvor mange ruteleier det er plass til og som gir effektiv kapasitetsutnyttelse på strekningen, og som skal fordele ruteleier i henhold til reglene om kapasitetsfordeling i jernbaneforskriften.

Vy og direktoratet skriver i sine kommentarer til varsel om vedtak at de er uenig med SJTs vurdering på dette punktet. Direktoratet mener at SJT mangler vurderinger av inntekts- og kostnadskonsekvenser av økt belastning på infrastrukturen, og av driftskonseptet til Flytoget. SJT understreker at vi har vurdert dette, men tatt i betraktning antall avganger som Flytoget planlegger for per døgn, så mener vi at Flytogets meldte tjeneste vil ha begrenset innvirkning på infrastrukturen og ytelsen og kvaliteten på jernbanetjenester.

11.3. Den nye tjenestens påvirkning på ruteplanleggingen

Etter forordningen artikkel 10 (5) bokstav c skal vi vurdere påvirkningen den nye tjenesten har på «timetable planning for railway services». Det følger av punkt 8 i fortalen til forordningen at det her skal tas i betraktning informasjon fra infrastrukturforvalter om «optimal utilisation by all applicants».

²⁰ Brev fra Bane NOR av 6. mai 2024 s. 2.

Bane NOR sier at de ikke har gjennomført analyser hvor både Flytoget og Vy kjører til Tønsberg, men de antar at det ikke er tilstrekkelig kapasitet på Vestfoldbanen til begge foretakenes tjenester. Bane NOR forholder seg imidlertid til jernbaneforskriftens regler om fordeling av overbelastet infrastruktur i § 9-5 dersom det blir aktuelt. Flytoget skriver også at Flytogets oppstart av ny tjeneste er gitt at ny infrastruktur er på plass, og at Bane NOR har tildelt Flytoget ruteleier på de ønskede tidspunktene.²¹

Både direktoratet og Vy har i sine kommentarer til varselet skrevet at de mener SJT ikke tar tilstrekkelig hensyn til påvirkningen Flytogets meldte tjeneste kan få på Bane NORs ruteplanlegging, blant annet fordi strekningen kan bli erklært overbelastet. SJT mener dette er et moment av begrenset betydning. Når jernbanemarkedene har blitt åpnet er det naturlig at det oppstår flere konflikter mellom søknader om ruteleier og dermed flere overbelastede strekninger. Etter vår vurdering bør det også være høy terskel for å vektlegge dette momentet i vurderingen av økonomisk likevekt. Vi kan ikke se hvordan det at Flytoget søker om forlengelse av enkelte avganger til Tønsberg, vil ha nevneverdig påvirkning på ruteplanleggingen til Bane NOR. Videre inneholder jernbaneforskriften regler for hvordan søknadskonflikter skal løses.

Etter vår vurdering vil Flytogets eventuelle utvidelse til Tønsberg ha begrenset påvirkning på ruteplanleggingen.

12. Oppsummering og konklusjon

Som nevnt ovenfor, er vurderingstema altså om den nye tjenesten har «a substantial negative impact» på lønnsomheten for tjenester i PSO-avtalen, eller nettokostnaden for kompetent myndighet. Terskelen for vesentlig negativ innvirkning er høy.

I punkt 9 og 10 ovenfor, har vi vist resultatet av og begrunnelse for SJTs beregninger etter bruk av modell for økonomisk likevektstest på jernbane. I punkt 11 har vi også vurdert øvrige vurderingsmomenter som forordningen krever.

Vi viser videre til at Flytoget i meldingen har informert om at utvidelsen bare er planlagt å vare i to år, frem til Flytogets ruteleier er planlagt overført til Vy fra 2028.²² Dette tilsier også at Flytogets meldte tjeneste har begrenset betydning for trafikkavtalen Østlandet 2 som helhet. Denne avtalen er en omfattende avtale, og Flytogets planlagte utvidelse berører kun en liten del av PSO-tjenestene i avtalen.

Oppsummert er vår vurdering at:

- Når vi legger til grunn partenes estimerte tap av markedsandeler mellom de relevante stasjonene, vil tapet utgjøre rundt ■■■ prosent av de totale inntektene i trafikkavtalen. Selv om vi tar i betraktning at trafikken mellom de konkurranseutsatte stasjonene kan øke, vil det årlige tapet kun utgjøre rundt ■■■ prosent av de årlige inntektene i avtalen. Etter våre beregninger vil tapet uansett være klart under 1 prosent. SJT bruker ikke forhåndsfastsatte terskelverdier, men vi mener at et tap på under 1 prosent tilsier at det er et for lite tap til å utgjøre en vesentlig negativ påvirkning på lønnsomheten i avtalen. I tillegg anser vi at dette estimatet mest sannsynlig er en overvurdering av det reelle inntektstapet, se våre tidligere vurderinger.

²¹ Brev fra Flytoget av 6. mai 2024.

²² Se brev fra Flytoget av 6. mai 2024.

- Flytogets tjeneste er bare planlagt å vare i to år, noe som tilsier at innvirkningen på lønnsomheten i avtalen er begrenset.
- Påvirkningen på infrastrukturen og Bane NORs ruteplanlegging på Vestfoldbanen har begrenset betydning i denne saken.
- Flere valgmuligheter for kunden og overflytting av passasjerer fra vei til tog vil kunne være en positiv effekt av etableringen av den nye tjenesten.

SJT's konklusjon er at Flytogets utvidelse til Tønsberg ikke vil ha vesentlig negativ påvirkning på lønnsomheten for Vys PSO-tjenester eller nettokostnaden for Jernbanedirektoratet. Tjenesten vil dermed ikke kunne bringe i fare den økonomiske likevekten i Østlandet 2.

Vi understreker at SJT i denne saken ikke har tatt i betraktning den planlagte sammenslåingen av Vy og Flytoget.

13. Vedtak

SJT's konklusjon er at en etablering av Flytogets meldte tjeneste med forlengelse til Tønsberg ikke vil kunne bringe i fare den økonomiske likevekten i PSO-avtalen Østlandet 2.

På bakgrunn av dette beslutter SJT at den innmeldte tjenesten til Flytoget får tilgang til å trafikere jernbanenettet.

Vedtaket kan ikke påklages. Retten kan imidlertid prøve alle sider av saken. Dette følger av jernbaneloven § 11 a (3).

14. Mulighet til å be om fornyet behandling

Etter jernbaneforskriften § 2-3 (4) skal det av SJT's avgjørelse fremgå på hvilke vilkår det kan best om fornyet behandling av avgjørelsen. Det er direktoratet, Bane NOR, og Vy som kan be om fornyet behandling av denne avgjørelsen.

De berørte partene kan be om fornyet behandling av saken dersom det har kommet nye opplysninger i saken som ikke var kjent på SJT's avgjørelsestidspunkt. SJT vil be om at slike nye opplysninger blir dokumentert. Fristen for å be om en fornyet vurdering er en måned etter SJT's endelige avgjørelse.

Fristen for å be om fornyet behandling er 5. desember 2024.

15. Plikten til å melde inn tjenesten på nytt ved vesentlige endringer i tilbudet

SJT minner om at etter forordning 2018/1795, skal vesentlige endringer («substantial modifications») i tjenesten anses som en ny meldepliktig tjeneste. Dette følger av artikkel 4 i forordningen, samt definisjonen av «new rail passenger service» i artikkel 3 (1). Dette kan for eksempel være økt antall avganger eller stopp, men kan også være vesentlige endringer i tjenestens egenskaper.

Vi oppfordrer Flytoget til å ta kontakt med SJT dersom det gjøres endringer i tilbudet og dere er usikre på om dere må melde tjenesten på nytt.

Med hilsen

Mona Ljunggren

avdelingsdirektør, markedsovervåking

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur