

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Postboks 7113 St. Olavs plass  
NO-0130 Oslo

Att.: Cecilie Taule Fjordbakk

Besøksadresse:  
Karl Johans gate 41 B, Oslo  
Telefon: 22 99 59 00  
Telefaks: 22 99 59 03  
post@sjt.no  
www.sjt.no

Saksbehandler: Kemal Zulovic, 22995958  
Vår ref.: 20/3266-18  
Deres ref.:  
Dato: 05.02.2021

## **Påpekning om konkurransevridende virkninger som følge av utformingen av ordningen med tilleggsavtaler i 2021**

### **1. Innledning**

Vi viser til vårt brev av 22. desember 2020 om Flytoget AS (Flytoget) påstand om alvorlige konkurransevridende virkninger av statlig tilleggskjøp for 2021 under covid-19-pandemien. Det vises også til Samferdselsdepartementets (SD) brev til tilsynet av 19. januar 2021 der det kommer frem at tilleggskjøpene kun er transportfaglig begrunnet og at det ikke er gjort en vurdering av om støttekjøpene kan ha uheldige konkurransemessige virkninger i markedet. Tilsynets brev gikk også til Jernbanedirektoratet, som har besvart tilsynets spørsmål i brev av 13. januar 2021.

Tilsynet har merket seg at regjeringen nylig har lagt frem forslag for Stortinget om å øke bevilgningen til tilleggskjøp for 2021, jf Prop. 79 (2020-2021) og videre at SD i supplerende tildelingsbrev av 26. januar 2021 ber direktoratet vurdere om det er grunnlag for å inngå tilleggsavtale med Flytoget for 2021.<sup>1</sup> Tilsynet er derfor kjent med at spørsmålet om saken er til fornyet vurdering og at det derfor er en mulighet for at de konkurransevridende virkningene av støtteordningen kan bli rettet opp uten tilsynets påpekning. Vi sender likevel påpekingen nå, slik at våre vurderinger og innspill kan tas med i betraktningen av saken.

Kort oppsummert er tilsynets konklusjon at valgte støtteordning i form av tilleggskjøp kun fra enkelte aktører kan ha uheldige konkurransemessige virkninger ved at de vrir konkurransen i markedet for transport av passasjerer på strekningen mellom Drammen og Gardermoen samt i markedet for PSO-kontrakter/trafikkpakker. Tilsynet oppfordrer derfor SD til å be Jernbanedirektoratet vurdere om det finnes andre konkurranseøytrale tiltak som kan gjennomføres for å opprettholde ønsket transporttilbud under den pågående pandemien.

Det bør videre også vurderes om forskjellene i de offentlige kjøpsavtalene mellom henholdsvis Flytoget og de øvrige jernbaneforetakene som utfører persontransport med tog som offentlig

<sup>1</sup> Supplerende tildelingsbrev nr. 1, brev fra SD til Jernbanedirektoratet av 26. januar 2021, referansenr. 20/2488-4. Tilgjengelig på nett: <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/ce7b4696134444e589315200b7e0d588/supplerende-tildelingsbrev-nr-1-2021.pdf>

tjeneste, tilsier at Flytoget bør gis en form for kompensasjon for tap av inntekter i denne ekstraordinære situasjonen hvor inntektsgrunnlaget har forsvunnet på grunn av svært stort fall i etterspørselen. Vi viser til at Flytogets inntekter kun består av billettinntekter fra kundene i markedet, mens de øvrige togselskapene også mottar vederlag fra staten for å utføre transporttjenestene. Dette vederlaget har ikke bortfalt eller blitt redusert selv om de øvrige selskaperenes avtalte ordinære transporttilbud er innskrenket under covid-19-pandemien. Vi stiller spørsmål om ikke de øvrige selskapene gjennom dette har mottatt direkte eller indirekte kompensasjon for inntektsbortfall som ikke har kommet Flytoget til gode.

Vi har videre merket oss at aktører i tilgrensende markeder som ekspressbusselskaper, flyselskaper og Avinor har mottatt støtte for å kompensere for bortfall av inntekter under pandemien.

Forut for pandemien fremstår Flytoget som et sunt og levedyktig selskap med god lønnsomhet. Slik vi oppfatter det skyldes derfor de økonomiske vanskelighetene bortfall av billettinntekter som følge av etterspørselssvikt under pandemien.

## **2. Om tilsynets rolle og bruk av påpekning som virkemiddel**

Statens jernbanetilsyn er i henhold til jernbaneforskriften<sup>2</sup> § 1-2 (4) markedsovervåkingsorgan etter jernbaneloven<sup>3</sup> § 11b. Det er gitt nærmere bestemmelser om markedsovervåking i jernbaneforskriften kapittel 11, herunder om markedsovervåkingsorganets oppgaver og myndighet (§ 11-1) og om klage til markedsovervåker (§ 11-2). Tilsynet skal ifølge 11-1 (7) ved behov treffe beslutning om hensiktsmessige tiltak for å motvirke diskriminering mellom søkere, skadelig konkurransevridning og alle andre former for uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester. Det fremgår videre av SDs instruks for Statens jernbanetilsyn av 1. september 2017 punkt 4 at tilsynet som markedsovervåker skal påpeke forhold overfor overordnet myndighet der det selv ikke har myndighet.

I denne saken har tilsynet mottatt en henvendelse fra Flytoget som er bekymret for selskapets økonomiske stilling som følge av tap av kunder, og dermed billettinntekter, under covid-19-pandemien. Etter deres oppfatning vrir myndighetenes utforming av støttetiltak for 2021 konkurransen, da det er besluttet at den gis i form av tilleggskjøp av offentlig betalte persontransporttjenester fra kun Vy Tog AS (Vy), Go Ahead Norge AS (Go Ahead) og SJ Norge AS (SJ). Flytoget mottar ikke tilsvarende støtte for å opprettholde sitt tilbud på strekningen Drammen - Gardermoen. Flytoget er bekymret for at selskapet vil bli svekket i konkurransen mot Vy på strekningen når etterspørselen og markedene normaliseres. Flytoget er også bekymret for at selskapet vil bli svekket i konkurransen mot andre tilbydere i markedet for såkalte PSO-kontrakter.

Siden det vil kreve grundige vurderinger fra tilsynets side for å avklare om det har skjedd brudd på jernbanelovgivningen og/eller om tilsynet har rettslig kompetanse til å treffe hensiktsmessige tiltak for å korrigere eventuelle konkurransevridende virkninger av støtteordningen, anser tilsynet det mer hensiktsmessig å påpeke eventuelle konkurransevridende virkninger av tiltaket til departementet. Departementet kan da ta dette opp med Jernbanedirektoratet som underliggende organ.

<sup>2</sup> Forskrift om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. (jernbaneforskriften), FOR-2016-12-20-1771.

<sup>3</sup> Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven), LOV-1993-06-11-100.

### **3. Bakgrunn for støtte i form av tilleggsavtaler om økt vederlag**

Både Flytoget og Vy utfører persontransporttjenester på strekningen Drammen – Gardermoen basert på direktetildelte avtaler med Jernbanedirektoratet om å utføre persontransport med tog som offentlig tjeneste. Flytogets transportoppdrag består i å drive tilbringertransport til og fra flyplassen og de mottar ikke vederlag fra staten for dette. Vy utfører også transport av passasjerer til flyplassen som en del av sitt mer omfattende transportoppdrag og mottar vederlag for dette. Flytoget har ikke adgang til å ta med/sette av passasjerer underveis til eller fra Gardermoen slik som Vy har.

Ifølge Jernbanedirektoratets hjemmeside er bakgrunnen for at støtteordningen med tilleggsavtaler ble introdusert at korona-krisen førte til et dramatisk fall i antall reiser med tog og i togoperatørenes inntekter. Togoperatørene fikk nedskalere sitt rutetilbud, der arbeidsreisende med samfunnskritiske funksjoner ble prioritert og smittevernreglene ble ivaretatt. Nedgangen i etterspørsel og inntekter var så stor at det ble vurdert at togoperatørene ikke ville ha økonomisk grunnlag for å opprettholde et slikt minimumstilbud. Det ble derfor bevilget 550 millioner kroner ekstra til kjøp av persontransport med jernbane. Dette kom i tillegg til de drøyt fire milliardene som var satt av til dette formålet i statsbudsjettet for 2020. I revidert nasjonalbudsjett for 2020 ble det bevilget ytterligere en milliard til kjøp av persontransporttjenester.<sup>4</sup> I oktober 2020 ble tilleggsavtalene forlenget frem til 30. juni 2021 for Vy, SJ og Go Ahead, men ikke for Flytoget. Jernbanedirektoratet uttaler at de frem til nå har inngått tilleggsavtaler med Flytoget for å sikre et togtilbud til/fra Oslo lufthavn som dekker hele flyplassens åpningstid. Flytoget vil tilbys ny tilleggsavtale frem til 31. desember 2020. Basert på blant annet transportfaglige vurderinger gir mandatet ikke anledning til å forlenge denne avtalen i 2021.<sup>5</sup>

SD skriver i sitt svar til tilsynet at formålet med tilleggsavtalen og det justerte togtilbudet har vært å opprettholde et grunnleggende togtilbud for skole- og arbeidsreiser og å sørge for tilstrekkelig kapasitet til at smittevernradene kan overholdes. SD viser videre til at Vy sitt tilbud dekker et langt større geografisk marked enn Flytoget sitt tilbud, og når dermed langt flere reisende. Ved vurderingen av hvilke tilbud som det har vært mest kritisk å opprettholde for å sikre den samfunnskritiske funksjonen transport, har SD derfor vurdert at Vy sitt tilbud dekket behovet på en langt bedre måte enn Flytogets ordinære tilbud.

### **4. Aktuelle markeder i saken**

Saken gjelder Flytogets påstand om at Jernbanedirektoratets tilleggsavtaler om vederlag for 2021 med Vy, SJ og Go Ahead, men ikke med Flytoget virker konkurransevridende til ulempe for selskapet i jernbanemarkedene.

Flytoget selger jernbanetransporttjenester til passasjerer på strekningen Drammen – Gardermoen. For mange av selskapets kunder (særlig de mest prisfølsomme) som skal til/fra Gardermoen, er kjøp av transport fra Vy et alternativ til transport med Flytoget. Tilsynet finner derfor at produktene er i samme marked for salg av persontransporttjenester med jernbane på strekningen til og fra Drammen – Gardermoen og at selskapene er nære konkurrenter.

Flytoget er i likhet med Vy, SJ og Go Ahead og flere andre aktører prekvalifisert for å delta i konkurransene om trafikkpakker og tilsynet legger derfor til grunn at saken også gjelder markedet for PSO-kontrakter.

<sup>4</sup> <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/korona-krisen-tilleggsavtaler-og-utbetaling-av-vederlag-til-togoperatorene/>

<sup>5</sup> <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/Ordnningen-med-tilleggsavtaler-forlenges-med-atte-maneder/>

## **5. Tilsynets vurderinger**

### **5.1. Innledning**

Konkurransen i markedene for persontransport med jernbane er under utviklingen som følge av konkurranseutsettingen av trafikkpakker og planene om å innføre fjerde jernbanepakke i Norge. I praksis er det kun på strekningen til og fra Gardermoen at det er åpnet for reell konkurranse på sporet. Siden 2016 er det også åpnet for konkurranse om markedet for de strekningene som omfattes av direktoratets tidligere utlyste konkurranser om tre trafikkpakker. Videre forbereder direktoratet konkurranse om to nye trafikkpakker. Det er betydelige etableringsbarrierer i jernbanemarkedene. Tilsynet anser at konkurransen i markedene for persontransport med jernbane i Norge er skjør. Det er derfor viktig å påse at samtlige aktører har markedstilgang på ikke-diskriminerende vilkår. Sunn konkurranse i jernbanemarkedene er et verktøy for å bidra til blant annet tjenester av god kvalitet og riktig pris for passasjerene, lavere kostnader, økt innovasjon og mer effektiv bruk av offentlige midler.

Tilsynet oppfatter at motivet for innføringen av tiltaket med tilleggsavtaler om økt vederlag er å bidra til å opprettholde et togtilbud som anses samfunnskritisk i pandemiperioden. Spørsmålet er om støtteordningen med tilleggsavtaler er utformet på en slik måte at det har utilsiktede effekter på konkurransen i markedene som berøres, og i siste omgang for togpassasjerene og samfunnet som helhet.

Tilsynet anser at offentlige subsidier og støttetiltak til aktører som driver jernbanetransport under den pågående pandemien bør utformes på en måte som er konkurransenøytral og som ikke forstyrrer konkurransesituasjonen som ville ha materialisert seg sett bort fra pandemien. Etter tilsynets oppfatning burde det ha vært gjort en vurdering av de mulige effektene det vil ha for konkurransen i markedene å utelate Flytoget fra ordningen med tilleggsavtaler. I denne vurderingen burde det også vært tatt hensyn til at det opprinnelige avtalte vederlaget i de ordinære kjøpsavtalene med de andre selskapene blir utbetalt under pandemien, selv om transporttilbudet utfra disse avtalene er redusert. Både SD og Jernbanedirektoratet har som svar på tilsynets spørsmål opplyst om at dette ikke er blitt gjort.

Tilsynet vurderer derfor at det er en reell fare for at tilleggsavtalene om økt vederlag som Jernbanedirektoratet har inngått for 2021, kan virke konkurransevridende til ulempe for Flytoget i konkurransen om kundene på strekningen Drammen - Gardermoen. Videre kan det føre til at Flytoget blir mindre konkurransedyktig, eller i verste faller fra, i de fremtidige konkurransene om PSO-kontrakter. Det vil kunne bety at konkurransen om trafikkpakkene blir svakere. Det kan på sikt føre til økte offentlige utgifter til kjøp av slike tjenester samt gå utover brukerne av slike transporttjenester.

### **5.2. Konkurransesituasjonen på strekningen Drammen – Gardermoen**

Strekningen Drammen – Gardermoen er den eneste strekningen i Norge hvor det er reell direkte konkurranse mellom to aktører om å transportere passasjerer. Riktignok er det en regulert form for konkurranse hvor jernbaneforetakene har inngått offentlige persontransportavtaler med ulike transportoppdrag og kompensasjonsordninger. For mange av kundene som skal til og fra flyplassen er tjenestene nære substitutter som dekker samme underliggende behov.

Forskjellene i transportoppdrag og kompensasjon fører til forskjeller i Flytogets og Vys tog tjenester når det gjelder blant annet pris, komfort, service, framføringstid og pålitelighet. Det fører sannsynligvis til at selskapenes tog tjenester i en viss grad tiltrekker seg forskjellige kundegrupper som for eksempel forretningsreisende, turister og arbeidsreisende til flyplassen.<sup>6</sup> Forskjellen i pris har sannsynligvis bidratt til at Vy har tatt markedsandeler siden 2011 og at selskapene forut for pandemien delte markedet mellom seg. Dette går frem blant annet av Jernbanedirektoratets rapport<sup>7</sup> om integrering av tilbringertjenesten til Oslo lufthavn med det øvrige togtilbudet (fase 2).

### **5.3. Fare for skadelig konkurransevridding mellom Flytoget og Vy**

Som nevnt er tilsynet bekymret for at utformingen av kompensasjonsordningen med tilleggskjøp for 2021 kan føre til konkurransevridding og svakere konkurranse i markedet for persontransport på strekningen Drammen - Gardermoen. Vår bekymring gjelder særlig at den direkte konkurransen på strekningen er blitt vridd og/eller svekket som følge av tiltaket når markedsforholdene normaliserer seg etter at Covid-19-pandemien er over. Dagens situasjon med tilnærmet null etterspørsel er en unntakssituasjon..

Tilsynet mener det er fare for at forskjellene i støttetiltak bidrar til at Vy i større grad kan opprettholde sin virksomhet, resultat og inntekter enn Flytoget under pandemien. Det kan medføre at Vy tar kunder/markedsandeler fra Flytoget og at konkurransen i markedet vris som følge av tilleggssavtalene.

Faren for at offentlige subsidier kan føre til en skadelig konkurransevridding er alltid til stede i en situasjon hvor en konkurrent mottar subsidier og den andre ikke gjør det, noe som også har vært tilfellet i perioden før Covid-19. Faren er derimot større i en situasjon med stort fall i etterspørselen, da subsidiene som Vy mottar gir selskapet mer beskyttelse mot de negative effektene av redusert etterspørsel og lavere billettinntekter sammenlignet med Flytoget.

For å kunne delta i konkurransen om transport av passasjerer, er tilgang til innsatsfaktorer som personell, materiell og kapasitet på sporene og i serviceanlegg helt nødvendig. Tilsynet har tidligere funnet at tilgang til personell, materiell og kapasitet er en etableringsbarriere for jernbaneforetak i markedet for godstransport med jernbane. Vi har ikke grunn til å anta at situasjonen er annerledes i markedet for persontransport med jernbane.<sup>8</sup> IRG-Rail har også i sin seneste markedsrapport gjennomført en undersøkelse av etableringsbarrierer i jernbanemarkedene i Europa. Resultatene tydet på at høye kostnader forbundet med kjøp av materiell og manglende tilgang til kvalifisert personell er etableringsbarrierer som generelt er til stede i alle deler av jernbanemarkedene i Europa.<sup>9</sup> Tilsynet ser derfor med bekymring på opplysninger<sup>10</sup> fra Flytoget om at ansatte som har blitt permittert i Flytoget har gått over til Vy i

<sup>6</sup> Kundenes vurdering av forskjellene mellom de to tjenestene er blant annet beskrevet i del IV av sammendraget i rapport 114/2018, «Trafikantenes vurderinger av egenskaper ved togtilbudet til og fra Oslo Lufthavn», skrevet av Urbanet Analyse på oppdrag av Jernbanedirektoratet. Rapporten er tilgjengelig på nett: <https://www.urbanet.no/publikasjoner/analyse-av-preferanser-for-togreiser-til-og-fra-oslo-lufthavn>

<sup>7</sup> Integrering av tilbringertjenesten til Oslo lufthavn med det øvrige togtilbudet (fase 2), Delprosjektrapport i Rutemodeller til NTP 2022-2033 av 15. oktober 2019, dokument nr. 201900429-10, side 7. Tilgjengelig på nett: <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/a530009853964baeb30ad705076e5c7a/integrert-tilbringertjeneste-oslo-lufthavn-fase-2.pdf>

<sup>8</sup> Vedtak etter klage fra Green Cargo av 7. april 2017, side 28-31. Tilgjengelig på nett: [https://www.sjt.no/globalassets/02\\_jernbane/pdf-jernbane/markedsobservaking/vedtak-etter-klage-fra-green-cargo-ab.pdf](https://www.sjt.no/globalassets/02_jernbane/pdf-jernbane/markedsobservaking/vedtak-etter-klage-fra-green-cargo-ab.pdf)

<sup>9</sup> IRG-Rail Eighth Annual Market Monitoring Report, mars 2020, side 24. Tilgjengelig på nett: [https://www.irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/260\\_2020.html](https://www.irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/260_2020.html)

<sup>10</sup> I notat fra Brækhus på side 13 opplyses det om at da Flytoget var nødt til å permittere en stor del av de operativt ansatte ble resultatet at så mange som 30 førere søkte jobb hos andre togselskap. Notatet var vedlagt Flytogets brev av 3. november 2020 som ble sendt til Samferdselsdepartementet.

løpet av Covid-19-pandemien og at Flytoget har sett seg nødt til å selge<sup>11</sup> materiell til Norske Tog AS tidligere enn planlagt. En slik ufrivillig reduksjon av innmaten i selskapet vil kunne svekke Flytoget såpass mye at selskapet ikke vil være i stand til å yte et tilsvarende konkurransepress på Vy på strekningen etter at Covid-19-pandemien er over. Dersom pandemien varer lenge, er det også en viss fare for at Flytoget kan forsvinne fra markedet, noe som vil føre til at den direkte konkurransen på strekningen forsvinner og at det vil oppstå en monopolsituasjon.

#### **5.4. Konkurransen i markedet for PSO-kontrakter**

Jernbanedirektoratet er innkjøpsmyndighet av PSO-kontrakter i Norge i henhold til kollektivtransportforordningen<sup>12</sup> og har siden det ble opprettet gjennomført tre konkurranser om kontrakter om offentlig persontransport. Kontraktene har blitt vunnet av henholdsvis Go Ahead, SJ og Vy. Direktoratet arbeider for tiden med en ny konkurranse som omfatter lokal- og regiontogtrafikken rundt Oslo. På deres nettsider opplyses det konkurransegrunnlaget vil være klart i første kvartal 2021, og at kontrakten er planlagt å tildeles tidlig i 2022.<sup>13</sup> Konkurransene gjennomføres ved at prekvalifiserte tilbydere kan legge inn tilbud på kontraktene som Jernbanedirektoratet konkurranseutsetter.

Både Flytoget og Vy er selskaper som har vært prekvalifisert. Etter det tilsynet erfarer har det vært 7-10 selskaper som har vært prekvalifisert i de konkurransene som er gjennomført så langt, men ikke alle selskapene har valgt å legge inn bud på alle kontraktene som har vært utlyst. De prekvalifiserte selskapene har vært fra blant annet Norge, Sverige, Tyskland, Frankrike og Storbritannia, noe som tyder på at den geografiske utstrekningen av markedet om PSO-kontraktene er større enn Norge.

#### **5.5. Fare for mindre virksom konkurranse om PSO-kontrakter**

Tilsynets vurdering av virkningene av konkurransevridende støttetiltak på konkurransen på strekningen Drammen - Gardermoen er overførbare til konkurransen i markedet om PSO-kontrakter. Fravær av økonomisk støtte til Flytoget i likhet som til de andre selskapene kan for eksempel føre til forsterking av den vanskelige økonomiske situasjonen og tap av personell. Det kan igjen gjøre det vanskeligere for Flytoget å tilfredsstille kvalifikasjonskravene samt svekke deres evne til å legge inn konkurransedyktig tilbud i de kommende konkurransene.

Etter det tilsynet forstår mener direktoratet at det ikke har betydning for konkurransen om trafikkpakkene om Flytoget deltar eller ikke da de har tilstrekkelig antall gode prekvalifiserte deltakere. Tilsynet vil peke på at selv om det er flere andre aktører, også fra Europa, som er prekvalifisert og har deltatt i tidligere konkurranser, er det ikke gitt at de samme vil delta i kommende konkurranser. Det er derfor potensielt skadelig for konkurransen også i markedet for PSO-kontrakter om Flytoget forsvinner ut eller svekkes som en følge av konkurransevridende støttetiltak. Etter tilsynets vurdering er utformingen av støtteordning med tilleggsavtale om økt vederlag til kun til tre av selskapene egnet til å begrense konkurransen.

<sup>11</sup> Salget er beskrevet i nyhetssak av 31. desember 2020 publisert på nettsiden til Norske Tog AS:

<https://www.norsketog.no/nyheter/2020/norske-tog-as-inngar-intensjonsavtale-om-a-kjope-seks-togsett-fra-flytoget-as>

<sup>12</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70.

<sup>13</sup> Se nyhetssak av 30. juni 2020 på Jernbanedirektoratets nettside:

<https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/konkurransen-om-trafikkpakke-4-utsettes--trafikkstart-i-desember-2023/>

## **5.6. Påpekning - ordningen med tilleggsavtaler for 2021 er konkurransevridende**

Etter tilsynets vurdering fører støttetiltak i form av tilleggsavtaler om økt vederlag med kun Vy, Go Ahead og SJ, slik det er lagt opp til for 2021, til konkurransevridning mellom Flytoget og Vy i markedet for passasjertransport på strekningen Drammen – Gardermoen. Tilsynet mener også at tiltaket vrir konkurransen mellom Flytoget, Vy, Go Ahead og SJ i markedet for PSO-kontrakter, til ulempe for Flytoget.

Både SD og Jernbanedirektoratet har opplyst tilsynet om at det ikke er gjort vurderinger av hvilke effekter det vil ha for konkurransen i markedet for persontransport med jernbane å utelate Flytoget fra støtteordningen med tilleggsavtaler om økt vederlag for 2021.

Tilsynet er av den oppfatning at SD og Jernbanedirektoratet burde ha vurdert om støttetiltaket har skadelige konkurransemessige virkninger og om det var/er andre mer konkurranseøytrale måter å opprettholde et togtilbud på som sikrer at personer som utfører samfunnskritiske funksjoner kan reise til og fra jobb under pandemien. For eksempel kunne det blitt vurdert om Vy og Flytoget kunne delt på oppgaven på strekningen.

Videre kunne det også ha blitt vurdert mer generelle ordninger for å yte økonomisk støtte til jernbaneforetakene under pandemien, slik det er gjort for kommersielle buss- og båtruter hvor det er innført en tilskuddsordning<sup>14</sup> som er blitt godkjent av EFTAs overvåkingsorgan ESA. Tilsynet merker seg videre at det er gitt økonomisk støtte til Avinor og luftfartsbransjen som følge av konsekvensene av Covid-19-pandemien.<sup>15</sup> Tilsynet viser i den forbindelse til EU-kommisjonens oversikt over statsstøtteregler som kommer til anvendelse i forbindelse med covid-19 utbruddet i transportsektoren, se side 1-2. Her står det blant annet at reglene gjør det mulig å støtte foretak slik at de kan klare seg gjennom pandemien, men at tiltakene ikke må forstyrre konkurransen under og etter pandemien<sup>16</sup>:

EU State aid rules enable Member States to support companies affected by the COVID-19 outbreak, including those in the transport sector. The aim is to support the economy and safeguard and restore connectivity as a pillar of the free movement of people and goods while keeping in mind that a competitive internal market is the EU's best asset to bounce back strongly afterwards. Any public intervention in the transport sector should be designed in a manner that avoids undue distortion of competition during and after the crisis, to preserve the efficient and operational transport ecosystems and thus enable the transport sector to exit the crisis as quickly as possible.

Når vurderingene som tilsynet etterlyser ovenfor ikke synes å ha blitt gjort så langt, oppfordrer tilsynet SD og Jernbanedirektoratet om å gjøre slike vurderinger nå for å forhindre at det oppstår konkurranseskadelig virkninger som følge av konkurransevridende støtteordninger i jernbanemarkedet.

<sup>14</sup> Tilskuddsordningen er beskrevet på Jernbanedirektoratets nettside:

<https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2021/jernbanedirektoratet-forvalter-tilskuddsordning-for-kommersielle-buss--og-batruter/>

<sup>15</sup> Blant annet ble det i Prop. 1 S (2020–2021) foreslått 4,3 mrd som støtte til Avinor som følge av Covid-19-pandemien, samt 208 mill. i utbyttefritak for Avinor for regnskapsåret 2019.

<sup>16</sup> [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/what\\_is\\_new/land\\_transport\\_overview\\_rules\\_during\\_coronavirus.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/land_transport_overview_rules_during_coronavirus.pdf)

Med hilsen

Mona Ljunggren

Avdelingsdirektør, Avdeling for markedsovervåking

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur*

**Kopi til:**

Flytoget AS	Postboks 19 Sentrum	0101	OSLO
Jernbanedirektoratet	Postboks 16 Sentrum	0101	OSLO