



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President

Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/980-

13. april 2021

Spørsmål nr 1804 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Bård Hoksrud til samferdselsminister Knut Arild Hareide

Spørsmål:

Kan statsråden svare konkret på spørsmålet jeg stilte 17.03.21 om hvordan statsråden vil sørge for at Flytoget omfattes av ordningen med offentlig kjøp som kompensasjon for tapte billettinntekter, på lik linje med øvrige togselskaper, inkludert svare på hvorfor Flytoget er den eneste operatøren som har et tak på sin avtale?

Svar:

Stortingsrepresentanten omtaler ordningen med tilleggsavtaler som "kompensasjon for tapte billettinntekter". Det er viktig å påpeke at ordningen ikke er en støtteordning for bortfall av billettinntekter, men et kjøp av nærmere definerte offentlige tjenester. Iht. Supplerende tildelingsbrev nr. 2 for 2020, skal Jernbanedirektoratet definere omfanget av de offentlige tjenestene ut fra de sterkt reduserte reisebehovene som følge av Covid-19-pandemien.

Jernbanedirektoratet har tilbudt Flytoget og de andre togselskapene en tilleggsavtale for perioden januar til april 2021. I 2021 må alle togoperatørene dekke en egenandel av differansen mellom billettinntekter og kostnader. Som stortingsrepresentanten påpeker, er det i tilbud om tilleggsavtale til Flytoget satt et tak på 11 mill. kroner per måned. Dette gjelder ikke de andre togoperatørene som Jernbanedirektoratet har inngått en tilleggsavtale med. Flytoget har ikke bekreftet at de vil inngå denne tilleggsavtalen. Behovet for en eventuell forlengelse av tilleggsavtalene for månedene mai og juni skal avklares i løpet av april.

Taket på 11 mill. kroner per måned for Flytoget er fastsatt på grunnlag av en totalvurdering av forventet reisebehov og øvrig togtilbud på strekningen Flytoget betjener. Reisebehovet til og fra Oslo

Lufthavn har siden høsten 2020 vært sterkt redusert, og det er Jernbanedirektoratets vurdering at dette vil vedvare frem til at tilstrekkelig vaksinedekning vil åpne for mer innenlands og utenlands reising. Jernbanedirektoratets vurdering er videre at det i denne situasjonen er det offentlige behov for Flytogets avganger primært begrenset til tidspunkter som andre, ordinære tog ikke betjener Oslo Lufthavn, samt å ha muligheten til raskt å trappe opp kapasiteten når reiserestriksjonene oppmykes og etterspørselen tar seg opp. Vederlagsbehovet for å kjøpe flere avganger i ytterkantene av flyplassens åpningstid fra en annen leverandør enn Flytoget er anslått å være i samme størrelsesorden som maksimalbegrensningen i tilbudt tilleggssavtale til Flytoget.

Vygruppens avganger, som også betjener Oslo Lufthavn, kan ikke reduseres utover dagens nivå, uten at dette fører til at arbeidsreisende og skoleelever i Vestfold og Telemark, Buskerudbyen og Innlandet mister et grunnleggende togtilbud. Flytoget har ikke nødvendige tillatelser til å ta med reisende som ikke skal til eller fra Oslo Lufthavn, og heller ikke nødvendige tillatelser til å drifte togtilbud utenfor strekningen Drammen – Oslo Lufthavn på kort varsel. Staten må kompensere Vy for tapte billettinntekter dersom Flytoget får anledning til å plukke opp passasjerer som ikke skal reise til og fra Oslo lufthavn.

Videre har Flytoget ordinært en avtale som skiller seg betydelig fra de som Jernbanedirektoratet har inngått med andre togoperatører. I de andre avtalene har togoperatørene budsjettert med at overskudd fra lønnsomme linjer skal subsidiere driften av ulønnsomme linjer. I Trafikkpakke 3 Vest er det sågar budsjettert med at staten skal motta en betydelig del av antatt overskudd. I direktetildelte trafikkavtaler med Vygruppen og Vy Gjøvikbanen er det etablert ex-postmekanismer for å sikre at togoperatørene ikke får et overskudd utover det som er typisk for markedet. I konsesjonsavtalen med Flytoget er det ordinært verken vederlag til eller fra selskapet for driften, eller en ex-post mekanisme. Dette gjør at Flytoget kan sitte igjen med en større fortjeneste enn andre togoperatører i ordinære år. Dette bidrar til å balansere at Flytoget bærer en betydelig større risiko i sin avtale, da driften ikke støttes av staten gjennom vederlag.

Basert på dette er Jernbanedirektoratets vurdering at taket på 11 mill. kroner per måned i tilleggssavtalen med Flytoget er på riktig nivå ift tilbudt tjeneste og bidrar til å redusere risikoen for at selskapet overkompenseres. Flytogets samlede kostnader ved å kjøre én avgang i timen på 44 mill. kroner er i stor grad knyttet til faste kostnader som er uavhengige av antall avganger.

I 2020 viser foreløpige tall at Jernbanedirektoratets tilleggssavtaler har medført økt vederlag på 1,11 mrd. kroner. Dette er fordelt på selskapene slik:

	Ordinært vederlag 12. mars – 31. des. (mill. kroner)	Tilleggsvederlag 12. mars – 31. des. (mill. kroner)	Sum vederlag 12. mars til 31. des. (mill. kroner)	Antall reisende april – des. (1000)	Kroner per reisende april – des.
Vygruppen	2 254,1	532,0	2 786,5	19 529	131
Go-Ahead Norge	258,5	162,0	420,6	2 492	154
SJ Norge	109,5	191,3	300,7	1 040	316

Flytoget		225,7	225,7	988	218
Sum	2 622,0	1 111,1	3 733,1	24 050	155*

*vektet gjennomsnitt av kroner per reisende for alle togselskaper

Jernbanedirektoratet har ikke passasjertall for perioden 12. mars til 31. mars særskilt. Det kan derfor ikke utarbeides sammenlignbare tall for kroner per reisende for denne perioden.

I 2021 har Jernbanedirektoratet inngåtte tilleggsavtaler og tilbud om tilleggsavtale til Flytoget foreløpig medført økt vederlag på om lag 630 mill. kroner til og med april. Dette er fordelt på selskapene slik:

	Ordinært vederlag	Tilleggsvederlag	Sum vederlag (mill. kroner)
Vygruppen	797,3	248,5	1 045,8
Go-Ahead Norge	101,6	85,0	186,0
SJ Norge	97,9	176,0	273,8
Vy Tog	11,1	124,2	145,3
Flytoget		66,0	66,0
Sum	1079,8	633,6	1 713,3

Med hilsen



Knut Arild Hareide