WIKBORG | REIN

Melding av foretakssammenslutning

Vygruppen AS

Flytoget AS

19. november 2024

INNEHOLDER FORRETNINGSHEMMELIGHETER

1 KONTAKTINFORMASJON

1.1 Foretak som erverver kontroll

Navn: Vygruppen AS
Org.nr.: 984 661 177
Adresse: Schweigaards gate 23, 0191 Oslo

1.2 Representant for Vygruppen AS

Navn: Wikborg Rein Advokatfirma AS
Kontaktpersoner: Advokat Mads Magnussen og advokat Preben Milde Thorbjørnsen
Adresse: Postboks 1513 Vika, 0117 Oslo
Telefonnummer: +47 93 21 59 85/ + 47 41 64 93 40
E-post: mma@wr.no/pmt@wr.no

1.3 Målselskap

Navn: Flytoget AS
Org.nr.: 965 694 404
Adresse: Jernbanetorget 1, 0154 Oslo

2 BESKRIVELSE AV TRANSAKSJONEN – DET FORELIGGE IKKE EN MELDEPLIKTIG FORETAKSSAMMENSLUTNING

Meldingen gjelder overføringen av Flytoget AS (heretter "**Flytoget**") til Vygruppen AS' (heretter "**Vy**"). Beslutningen om overføringen av eierskapet til Vy ble foretatt av staten v/regjeringen, som kontrollerende eneeier i begge selskapene.[1]

Ettersom både Vy og Flytoget er kontrollert av staten foreligger det ingen formell transaksjonsavtale. Overføringen gjennomføres ved at aksjene i Flytoget skytes inn som tingsinnskudd i Vy gjennom en kapitalforhøyelse etter aksjelovens bestemmelser i kapittel 10. Før overføringen skal togene til Flytoget overføres til Norske tog AS ("**Norske tog**"), sannsynligvis gjennom en fisjon.[2] Etter at kapitalforhøyelsen er gjennomført, vil Flytoget være organisert som et datterselskap av Vy.

Som redegjort for i møte med Konkurransetilsynet 21. oktober 2024 er Vy av den oppfatningen at overføringen av eierskapet i Flytoget til Vy ikke utgjør en meldepliktig foretakssammenslutning etter konkurranseloven § 17, da Vy og Flytoget konkurranserettslig er del av samme foretak/samme økonomiske enhet. Det vises i denne sammenheng særlig til at dette er persontogselskaper som begge kontrolleres 100 prosent av staten og at staten aktivt har benyttet sitt eierskap i statens persontogselskaper for å oppnå transportpolitiske mål, herunder har staten bestemt overføring av helt sentrale aktiva i virksomhetene (togene) til Norske Tog, samt har fordelt hvilke ruter selskapene skal trafikkere. Beslutningen om å overføre kapasiteten i Flytogets tilbud til det ordinære rutetilbudet som

[1] Regjeringen vedtok at eierskapet av Flytoget skulle overføres fra Nærings- og fiskeridepartementet til Samferdselsdepartementet den 25. juni 2024, med virkning fra 1. juli 2024.
[2] [redacted]

Vy opererer viser etter melders syn at staten benytter eierskapet i de statlig eide persontogselskapene på en helhetlig og koordinert måte.

For ordens skyld vedlegges presentasjonen fra møtet, samt korrespondanse mellom Konkurransetilsynet og Vy i etterkant av møtet, hvor Vys synspunkter er ytterligere underbygget.

Bilag 1: Presentasjon fra møtet mellom Konkurransetilsynet og Vy 21. oktober 2024

Bilag 2: E-poster fra Wikborg Rein til Konkurransetilsynet 25. oktober 2024

Hvis ikke Vy og Flytoget kan anses for å være en del av samme økonomiske enhet etter konkurranseloven § 17, slik at den sammenslåing av disse foretakene anses som en intern omorganisering, er det vanskelig å se at noen statlig eide selskaper skal gjøre det.

På denne bakgrunn er det Vys vurdering at overføringen av Flytoget til Vy ikke er en meldepliktig foretakssammenslutning. Konkurransetilsynet har derfor ikke kompetanse til å behandle saken etter konkurranseloven § 16.

Ettersom Konkurransetilsynet har formidlet at tilsynet mener at transaksjonen mest sannsynlig utgjør en meldepliktig foretakssammenslutning, velger Vy likevel å melde transaksjonen etter konkurranseloven § 18.

Bakgrunnen for overføringen av Flytoget til Vy er at Vy i 2023 ble direktetildelt togtrafikken på Østlandet og at det er besluttet at kapasiteten som frigjøres når Flytogets avtale med staten om en tilbringertjeneste til Oslo lufthavn utløper, skal utnyttes gjennom å bli en del av Vys utvidede regiontogtilbud fra senest 2028.[3] I tillegg er det besluttet at eierskapet til Flytogets togmateriell skal overføres til Norske tog.[4] Dette innebærer at Flytoget, fra januar 2028, for alle praktiske formål ikke vil ha noen virksomhet igjen i selskapet.

Gjennom å slå sammen Vy og Flytogets virksomhet vil man sikre at ansatte og knowhow i Flytoget videreføres. Konsolideringen vil også muliggjøre at Flytogets rutekapasitet vil kunne inkluderes i lokal-/regiontogtilbudet til Vy allerede fra 2026,[5] hvilket vil kunne sikre en bedre utnyttelse av infrastrukturkapasiteten på jernbanenettet i Oslo-området, til det beste for de togreisende.

I vurderingen av de konkurransemessige virkningene av transaksjonen er det ellers viktig å ha med seg at sammenslåingen er politisk besluttet, hvor de bærende hensynene som begrunner

---

[3] Dette på basis av anbefaling fra Jernbanedirektoratet, som foretok to grundige analyser som konkluderte med at Flytogets ruter burde inngå i det ordinære regiontogtilbudet på Østlandet. I mars 2022 fikk Jernbanedirektoratet i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å gjennomføre en direktetildeling av persontrafikken på Østlandet, fordelt på de to avtalene Østlandet 1 og Østlandet 2. Samferdselsdepartementet bestemte i mandatet til Jernbanedirektoratet at tildelingen av de to avtalene skulle gå til enten Vy eller Flytoget. Etter forhandlinger med begge selskapene, valgte Jernbanedirektoratet å tildele begge avtalene på Østlandet til Vy, med en ti års varighet fra desember 2023. Leveransen av regiontogtjenesten mellom Drammen og Oslo Lufthavn og Stabekk/Oslo S – Oslo Lufthavn er regulert av Trafikkavtalar med Vygruppen for Austlandet - Jernbanedirektoratet («Østlandet 2»), se særlig Vedlegg A Leveransebeskrivelsen, og underbilag A-3.

4 Det er formelt sett ikke tatt noen beslutning om overføring av materiell uavhengig av sammenslutningen. Men ettersom Vy vil få tilgang til tog fra Norske tog for å overta kapasiteten til Flytoget vil det være naturlig at eierskap til materiell oveføres til Norske tog.

[5] Jernbanedirektoratet har rett til å utøve en opsjon om å innlemme Flytogets rutekapasitet i Østlandet 2, allerede fra 2026, se Vedlegg A-3.

transaksjonen skiller seg fra andre foretakssammenslutninger som Konkurransetilsynet normalt vurderer. Bakgrunnen for transaksjonen er som nevnt en bedre kapasitetsutnyttelse på togene og på infrastrukturen i Oslo-regionen, hvilket vil være styrende for hvilke muligheter og insentiver Vy vil ha til markedstilpasning etter gjennomføring av transaksjonen.

Transaksjonen er ikke meldepliktig til andre konkurransemyndigheter.

3 KORT OM OVERFØRINGEN AV FLYTOGET TIL SAMFERDSELSDEPARTEMENTET – FORHOLDET TIL MELDEPLIKT

Gjennom kongelig resolusjon 25. Juni 2024 besluttet regjeringen å overføre eierstyringen av Flytoget fra Nærings- og fiskeridepartementet ("**NFD**") til Samferdselsdepartementet ("**SD**"). Formålet med overføringen var å "*legge til rette for en mer helhetlig styring av jernbanesektoren og en samlet forvaltning av persontogselskapene som staten eier*".[6]

Konkurransetilsynet har i kontakt med Vy i forkant av inngivelse av denne meldingen stilt spørsmål om hvorvidt det er Vy eller Samferdselsdepartementet som erverver kontroll over Flytoget.

Bakgrunnen for overføringen av eierstyringen av Flytoget til SD var den forestående sammenslåingen av Vy og Flytoget, dvs. å legge til rette for av Flytoget kunne overføres til Flytoget på en mest mulig effektiv og hensiktsmessig måte. Så langt har imidlertid overføringen ikke medført noen endring i eierstyringen av selskapene, verken formelt eller reelt, utover at det nå er samferdselsministeren som er statens representant på generalforsamling. Som samferdselsministeren uttrykte da nyheten om overføringen av eierstyringen fra NFD til SD ble kjent vil "*overføringen* [...] *i seg selv ikke føre til endringer for Flytoget, hverken for passasjerene eller for selskapet*".

Overføringen av eierstyringen av Flytoget har altså ikke medført noen endring i hvordan eierstyringen utøves, verken når det gjelder Vy eller Flytoget. Både NFD og SD forvalter sine eierskap etter de samme prinsippene i eierstyringsmeldingen, hvor det er fastsatt at statens eierskap forvaltes gjennom generalforsamlingen. Staten driver ikke aktiv eierstyring på generalforsamlingen; strategiske selskapsbeslutninger er overlatt til selskapenes styrer. Selskapene har også siden fortsatt å operere som selvstendige selskaper hvor det ikke har vært noen form for koordinering mellom selskapene.

Når det gjelder strategiske beslutninger som i den kommende tid skal fattes av generalforsamlingen, som eksempelvis overføringen av Flytogets tog til Norske tog, vil dette gjennomføres først etter at godkjennelse fra Konkurransetilsynet foreligger.

Vy vil ikke i denne meldingen gå nærmere inn på spørsmålet om hvorvidt overføringen av eierstyringen av Flytoget til SD utgjør en foretakssammenslutning da dette ikke er nødvendig for denne meldingens formål. Det er imidlertid grunn til å gjenta at overføringen ikke innebærer noen realitetsendring med tanke på statens utøvelse av eierskap og det er heller ikke fattet noen beslutninger på generalforsamling eller liknende som underbygger at eierstyringen er annerledes i dag enn da denne lå hos NFD.

Uavhengig av hvordan overføringen av eierstyringen av Flytoget til SD vurderes, vil overføringen av Flytoget til Vy utgjøre en selvstendig meldepliktig foretakssammenslutning (under forutsetning av at

---

[6] Eierskapet av Flytoget blir overført til Samferdselsdepartementet - regjeringen.no

det er riktig, slik Konkurransetilsynet har indikert, at Flytoget og Vy konkurranserettslig må anses som uavhengige foretak), ettersom overføringen av Flytoget til SD ikke har medført noen endring i eierstyringen i selskapene. Overføringen av Flytoget til SD får ingen betydning for vurderingen av om Vy og Flytoget er uavhengige foretak konkurranserettslig, og følgelig vil Vys "erverv" av Flytoget måtte meldes som en selvstendig foretakssammenslutning. Flytoget vil legges inn som datterselskap i Vy og det er Vy som vil utgjøre generalforsamling for Flytoget og utnevne Flytogets styre.

4 BESKRIVELSE AV DE INVOLVERTE FORETAKENE

4.1 Vygruppen AS

Vy er et landbasert transportselskap med virksomhet innen tog, buss, gods og reiseliv i Norge og Sverige. Vy er 100 prosent eid av Den norske stat ved Samferdselsdepartementet.

Konsernets hovedkontor er i Oslo. Vy-konsernet hadde i 2023 en omsetning på om lag 19 milliarder kroner og hadde ved årsskiftet 2023/2024 totalt 11 643 ansatte fordelt på 9748 antall årsverk.

Vys persontogvirksomhet utøves i morselskapet Vygruppen AS, samt i datterselskapene Vy Tog AS, Vy Gjøvikbanen AS, og Vy Tåg AB. Vys togvirksomhet kjører lokaltog, intercitytog og regiontog på 15 togstrekninger i Norge. I Sverige er Vy operatør i fire kontrakter: Nattogtrafikken i øvre Norrland, Norrtåg, X-trafik og Värmlandstrafik.

Vy trafikkerer alle togstrekninger i Norge, med unntak av trafikkpakke 1 Sør og 2 Nord.[7] Fra desember 2027 vil Vy overta trafikken på trafikkpakke 1 Sør fra Go-Ahead.[8]

I tillegg til togvirksomheten, har Vy virksomhet innenfor følgende virksomhetsområder: buss, gods, og reiseliv.

Virksomhetsområde "buss" består av Vy Buss AS,[9] et norsk busselskap, med virksomhet i Norge og Sverige. Virksomheten består hovedsakelig av rutekjøring på anbud eller kontrakt med fylkeskommuner. Vy Buss har også kommersiell kjøring med ekspressbusser og turkjøring. Vy Buss har ansvar for anbudskjøring fra Trøndelag i nord til Rogaland i sør, og har også ansvar for flere store kontrakter på Vestlandet og på Østlandet.

Virksomhetsområde "gods" består av det heleide datterselskapet Cargonet AS' godstransport i Norge og Sverige, med kjernevirksomhet innen kombinerte transporter. Hoveddelen av godsvirksomheten er leveranse av pendeltog for transport av containere og andre intermodale lastbærere, og drift av terminaler i tilknytning til dette.

---

[7] Trafikkpakke 1 Sør og trafikkpakke 2 Nord ble tildelt henholdsvis Go-Ahead og SJ Norge i 2018 og 2019.
[8] Vy direktetildeles kontrakt på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen fra 2027 - regjeringen.no. Trafikkavtalen blir direkte tildelt Vy med hjemmel i unntaket fra konkurranse i Kollektivtransportforordningen artikkel 5 (3a). Årsaken er, slik beskrevet i mandat fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet, at sistnevnte skal gjennomføre en ny samlet vurdering av behovet for og eventuelt innretning av offentlige tjenesteforpliktelser (PSO) for persontransport med jernbane i Norge. Vurderingen kan munne ut i en endring av dagens trafikkpakker. Vurderingen skal ferdigstilles innen 1. februar 2026. Det fremgår av mandatet at «*For å sikre tilstrekkelig tid til å gjennomføre de nødvendige vurderingene som må gjøres før Trafikkpakke 1 sør konkurranseutsettes i markedet, skal Jernbanedirektoratet sikre persontransporttilbudet i en mellomperiode som maksimalt varer frem til desember 2032.*»
[9] Tidligere Nettbuss.

Innenfor reiseliv selger Vy fjord-, fjell- og kulturopplevelser til norske kunder, turister og internasjonale turoperatører. Hoveddelen av aktiviteten drives gjennom de deleide selskapene Flåm Utvikling AS og Fjord Tours Group AS. Vy driver trafikken på Flåmsbana under en konsesjonsavtale om offentlig tjenesteyting med Jernbanedirektoratet.

I tillegg til de overnevnte virksomhetsområder, eier Vy selskapene Agilia AS og Finse Forsikring AS, som leverer henholdsvis renhold på persontog og skadeforsikring for Vygruppen.

For ytterligere informasjon om Vy henvises det til konsernets hjemmeside: https://www.vy.no/

4.2 Flytoget AS

Flytoget er et selskap 100 prosent eid av Den norske stat, underlagt Samferdselsdepartementet.

Flytoget driver med persontransport mellom Drammen og Oslo Lufthavn. Selskapet er organisert med tre sentrale avdelinger; plan og personal[10], drift og teknisk[11] og kommersiell[12].

Ved utgangen av 2023 hadde Flytoget 335 ansatte fordelt på 297 årsverk.

Persontransporttjenesten er regulert i en konsesjonsavtale som ble inngått mellom staten og Flytoget 1. februar 2013, med 15 års varighet.[13] Gjennom denne avtalen er Flytoget forpliktet til å levere persontransporttjenester i tråd med de forpliktelser og spesifikasjoner som følger av avtalen. Som redegjort for ovenfor, vil denne avtalen gå ut 31. januar 2028. Det er også bestemt at Flytogets togsett skal overføres til Norske tog AS.[14] Det betyr at Flytogets virksomhet uansett vil opphøre slik man kjenner den i dag i januar 2028.

For ytterligere informasjon om Flytoget henvises det til selskapets hjemmeside: https://flytoget.no/

5 OM KONKURRANSEN I DET NORSKE JERNBANEMARKEDET

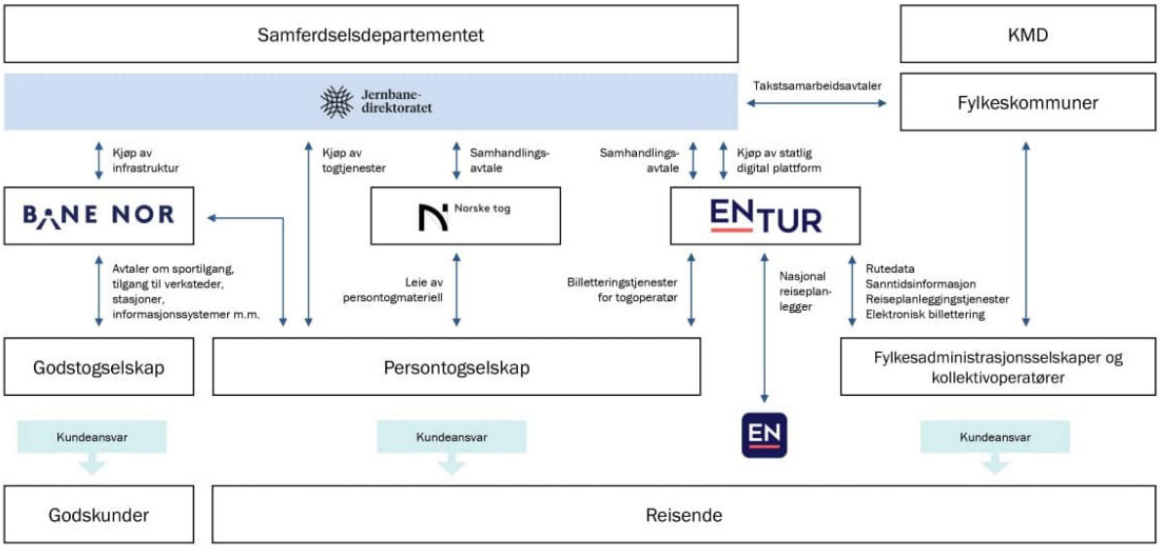
5.1 Organiseringen av den norske jernbanesektoren

Før vi går nærmere inn på markedsavgrensningen og konkurranseanalysen, er det etter Vys vurdering hensiktsmessig med en overordnet beskrivelse av strukturen i den norske jernbanesektoren.

Figuren nedenfor, som er hentet fra Jernbanedirektoratet sine nettsider, viser organiseringen av jernbanesektoren og aktørenes rolle.

---

[10] Innebærer planlegging, HR-funksjon og operativt personell
[11] Dekker trafikkavvikling, samt drift og vedlikehold av togmateriellet.
[12] Herunder kunde- og markedsrettede aktiviteter.
[13] Se her for mer informasjon om trafikkavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Flytoget.
[14] I 2023 hadde Flytoget 22 togsett. Hva som skjer med togene i tilfelle det ikke blir noen transaksjon er ikke formelt besluttet, jf. Fotnote 4 ovenfor.



Samferdselsdepartementet har det overordnende ansvaret for jernbanesektoren. Samferdselsdepartementet har etatsstyring av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn, samt eierstyring av Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur AS. Samferdselsdepartementet har også ansvaret for eierstyringen av Vy og Flytoget.

Gjennom jernbanereformen ble offentlig kjøp av persontrafikken på jernbanen konkurranseutsatt.[15] Konkurranseutsetting innebærer at det offentlige lar flere selskaper konkurrere om å utføre en oppgave som tradisjonelt har vært utført av det offentlige selv eller offentlig eide selskap.

Det offentlige setter rammene for jernbanetilbudet gjennom utforming av konkurransegrunnlag og trafikkavtaler. Det er Jernbanedirektoratet som er oppdragsgiver for offentlige anskaffelser av persontransport med tog. Valgte leverandør tildeles en trafikkavtale som regulerer driften av persontransporten på bestemte togruter, kalt trafikkpakker. Tildeling av trafikkavtalene skjer enten ved direktetildeling eller ved konkurranseutsetting av tjenestekontrakter om persontransporttjenester, i medhold av forordning 1370/2007;[16] den såkalte kollektivtransportforordningen eller PSO-forordningen.)

I forbindelse med jernbanereformen overførte Samferdselsdepartementet samtlige togsett fra datidens NSB AS (nå Vy) til statseide Norske tog AS. Det samme er nå besluttet for Flytogets togsett.[17] Togmateriellet blir så stilt til disposisjon for leie til de togselskapene som tildeles trafikkavtaler med Jernbanedirektoratet. Formålet med å overføre eierskapet til togsettene fra NSB til Norske tog var å sikre lave etableringshindringer, og for å sikre reell konkurranse om persontogtrafikk på like vilkår. I

[15] Jernbanereformen var Solberg-regjeringens reform av jernbanesektoren se mer informasjon her: Meld. St. 27 (2014-2015) - regjeringen.no.
[16] Som oppdatert med forordning (EU) 2016/2338, i forbindelse med EUs fjerde jernbanepakke. Konsolidert versjon av forordningen ligger her: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02007R1370-20171224
[17] I september 2024, se ovenfor.

dag både anskaffer, eier og forvalter Norske tog togmateriellet til bruk for den offentlig kjøpte persontogtrafikken i Norge.[18]

Statseide Bane NOR SF (tidligere deler av Jernbaneverket og det tidligere NSB-selskapet Rom Eiendom) fikk, i forbindelse med jernbanereformen, ansvaret for drift, trafikkstyring, vedlikehold og utbygging av infrastruktur på det norske jernbanenettet, samt forvaltning av all jernbaneeiendom. Bane NOR forvalter og forbedrer jernbanens infrastruktur på vegne av staten. Dette inkluderer jernbanesporet, strømforsyningen til togene, signalsystemene, radiokommunikasjon for trafikkstyring, stasjonene, godsterminalene og tekniske anlegg for togtrafikken.

Bane NOR har også ansvaret for ruteplanlegging, hensetting, verkstedene og driftsbanegårdene mv.. Trafikkstyring innebærer å bestemme hvilke tog som får kjøre hvor og når.

Entur AS er et statlig selskap som eier og styrer systemet for salg av togbilletter og samler data for all kollektivtrafikk. Entur tilbyr en felles oversikt over alle rutetider og holdeplasser for all kollektivtransport gjennom den nasjonale reiseplanleggeren Entur-appen. Entur ble også etablert i forbindelse med jernbanereformen, ved å skille ut virksomhet fra NSB.

I tillegg til offentlig kjøpt persontogtransport driver også enkelte aktører kommersielle persontogtjenester (det vil si persontransporttjenester som ikke er underlagt en kontrakt om offentlig tjenesteytelse/offentlig tjenestekontrakt) på det norske jernbanenettet. Dette er nærmere beskrevet i punkt 5.2 og 6.4 nedenfor.

5.2 Om konkurransen i den norske jernbanesektoren

Det europeiske jernbanemarkedet har vært under en betydelig liberalisering siden EUs første jernbanepakke ble vedtatt i 2001. EUs fjerde jernbanepakke ble vedtatt i 2016 og ble innlemmet i norsk rett høsten 2021. Målsetningen med jernbanepakken er konkurranse på all persontogtrafikk hvor markedspilaren gir jernbaneselskap etablert i én medlemsstat samme rett til å drive persontogtrafikk overalt i EU som vertslandets egne togselskaper. Som del av dette er det innført reguleringer som skal sikre en upartisk styring av jernbaneinfrastruktur og forhindre diskriminering.

Frem til 25. desember 2023 hadde nasjonale myndigheter mulighet til å direktetildele alle offentlige tjenestekontrakter om persontogtransport, uten konkurranse. Som følge av EUs fjerde jernbanepakke, herunder den oppdaterte kollektivtransportforordningen, vil det som den klare hovedregel ikke lenger være mulig med direktetildelinger på jernbanestrekninger etter 25. desember 2023.[19] Etter denne datoen er hovedregelen at det skal utlyses åpne anbudskonkurranser om offentlige tjenestekontrakter på jernbanen.[20] Kollektivtransportforordningen åpner nå kun for å tildele kontrakter direkte i visse snevre tilfeller:

- Lokale myndigheter kan direktetildele kontrakter innenfor sitt geografiske område til egenkontrollerte enheter (utvidet egenregi), som ikke operer utenfor dette området, jf. artikkel 5(2)
- Når særlige omstendigheter, som flere samtidige anbudskonkurranser, eller endring av omfanget i en offentlig tjenestekontrakt, rettferdiggjør direktetildeling, jf. artikkel 5(3a).
- Ved manglede interesse i markedet, eller mangel på tilbydere, jf. artikkel 5(3b).

---

[18] Med unntak av togmateriellet til Flytoget, før dette overføres til Norske tog, i henhold til det nevnte mandatet fra SD.
[19] Kollektivtransportforordningen artikkel 5 (6) jf. artikkel 8 (2) (iii)
[20] Kollektivtransportforordningen artikkel 5(3)

- Ved lav kontraktsverdi eller begrenset omfang av transporten («de minimis unntaket»), jf. artikkel 5(4).
- Når strukturelle eller geografiske karakteristikker ved markedet rettferdiggjør en direktetildeling, og direktetildeling vil gi bedre kvalitet på tjenestene og/eller høyere kostnadseffektivitet, jf. artikkel 5(4a).
- Som hastetiltak ved fare for trafikkavbrudd jf. artikkel 5(5).

Som et ledd i markedsåpningen skal i utgangspunktet alle jernbaneforetak ha adgang til å etablere kommersielle persontransporttjenester på nasjonale og internasjonale strekninger. Statens jernbanetilsyn har adgang til å nekte et jernbaneforetak tilgangsrett til det norske jernbanenettet, som er nødvendig for å etablere eller vesentlig utvide en kommersiell persontransporttjeneste, (kun) dersom den kommersielle tjenesten vil skade den økonomiske likevekten i en offentlig tjenestekontrakt om persontransporttjenester. Flytoget har per i dag ingen ruter som kjøres kommersielt, utover strekningen Drammen-Asker samt forlengelse av avganger fra Oslo S til Stabekk (som ledd i Flytogets tilbringertjeneste til OSL).[21]

Dagens organisering er altså gjennomført med tanke på å sette norsk persontogtrafikk i stand til å møte kravene i EUs fjerde jernbanepakke. Tanken bak har vært en oppsplitting av sektoren hvor man søker å dele opp/fjerne kjennetegnene ved et naturlig monopol slik at konkurranse kan finne sted der det er mulig.

5.3 Markedsstruktur

5.3.1 Anbudsmarkedet

Markedet for persontransport med tog i Norge er i hovedsak ikke bedriftsøkonomisk lønnsomt. Togstrekningene trafikkeres derfor gjennom kjøp av offentlig tjenesteyting (PSO) i regi av Jernbanedirektoratet, der hovedregelen etter kollektivtransportforordningen er anbudskonkurranse om trafikkavtalene. Jernbanedirektoratet tildelte tre trafikkavtaler etter konkurranse i perioden 2018-2020 – de såkalte Trafikkpakke 1 Sør, Trafikkpakke 2 Nord, og Trafikkpakke 3 Vest.

Trafikkavtalene på Østlandet, og konsesjonsavtalen om Flåmsbana, ble imidlertid direktetildelt Vy, etter det tidligere generelle unntaket fra konkurranse.[22] Fra 25. desember 2023 er det, foruten unntakene beskrevet ovenfor, ikke lenger mulig med direktetildelinger på jernbanestrekninger, jf. kollektivtransportforordningen/fjerde jernbanepakke. Trafikkavtalen for Trafikkpakke 1 Sør, som er tildelt Vy fra desember 2027, er som nevnt tildelt i henhold til unntaket i kollektivtransportforordningen artikkel 5 (3a),[23] ettersom Jernbanedirektoratet behøver mer tid for å vurdere omfang og innretning på nye trafikkpakker før konkurranse om disse kunngjøres.

Trafikkavtalene er nettokontrakter. Pristilbudet i anbudskonkurransen er lik vederlaget driftsoperatøren som vinner kontrakten krever for å drifte en gitt trafikkpakke.[24] Konkurranser gjennomføres ved at prekvalifiserte tilbydere får levere tilbud, hvorpå Jernbanedirektoratet gjennomfører forhandlingsmøter og foretar nedtrekk underveis (enten etter første tilbud eller etter revidert tilbud) før endelig tilbud blir levert som grunnlag for tildeling. De siste årene har Jernbanedirektoratet utlyst konkurranser om fire

---

[21] For mer informasjon om kommersielle persontransporttjenester på norsk jernbane, se her: https://www.sjt.no/jernbane/markedsovervaking/nye-kommersielle-persontransporttjenester/
[22] I henholdsvis mars 2023 og februar 2013
[23] Se fotnote 6 ovenfor
[24] Merk at enkelte toglinjer eller avganger er lønnsomme, men ikke alle. Linjene grupperes derfor i trafikkpakker slik at man oppnår kryssubsidiering.

trafikkpakker (Trafikkpakke 1 Sør, Trafikkpakke 2 Nord, Trafikkpakke 3 Vest, Trafikkpakke 4 Øst[25]). Trafikkpakke 4 ble avlyst. Flytoget deltok kun i konkurransen om Trafikkpakke 4, mens Vy deltok i samtlige konkurranser.

Vinneren av anbudskonkurransen får en strekningsbasert enerett til offentlig kjøpt persontransport på linjene som inngår i trafikkpakken, som er omfattet av den aktuelle trafikkavtalen i kontraktsperioden. Dersom en kommersiell aktør etablerer seg på linjene parallelt har togselskapet krav på kompensasjon fra Jernbanedirektoratet for netto inntektsbortfall som følge av dette. Varigheten av avtalene varierer, men er normalt på 10 år, inkludert opsjoner.

Norske tog AS eier og leier ut tilnærmet alle togsettene til PSO-tilbydere i Norge. Unntaket er Flytoget, som inntil nå har eid sine egne tog. I tillegg eier Vy selv et fåtall tog som trafikkerer Flåmsbana. Som del av at Flytogets ruter vil overtas av Vy senest i 2028, og underlegges trafikkavtalen for Østlandet 2, overføres som nevnt eierskapet til Flytogets tog til Norske tog AS allerede nå samtidig med sammenslåingen med Vy.[26]

Den som vinner kontrakt for en trafikkpakke, overtar ansatte fra tidligere togoperatør gjennom en virksomhetsoverdragelse og leie av tog fra Norske tog til å trafikkere strekningen.

Pris i form av størrelsen på vederlaget fra staten er følgelig en viktig konkurranseparameter i anbudsmarkedet. Billettpriser driftsoperatøren kan ta fra de reisende er derimot regulert i trafikkavtalen, som er en del av konkurransegrunnlaget.

5.3.2 PSO-avtaler om trafikken til Oslo lufthavn Gardermoen (OSL)

I de fleste tilfeller innebærer trafikkavtalene at hver strekning trafikkeres av én aktør. På togstrekningen mellom stasjonene Drammen, Asker, Sandvika, Skøyen, Lysaker, Oslo (Nationaltheatret og Oslo S), Lillestrøm og Oslo lufthavn Gardemoen (OSL) er det derimot konkurranse. På den strekningen tilbyr både Vy og Flytoget persontransport med tog. Merk at det kun er konkurranse for reiser fra Drammen og mellomliggende stasjoner til/fra OSL. Flytoget har ikke anledning til å frakte passasjerer og selge billetter annet enn til eller fra OSL.

Vy fikk som nevnt direktetildelt PSO-kontrakter om trafikkpakkene Østlandet 1 og 2 for perioden desember 2023 til desember 2033 (inkludert opsjoner) etter forhandlinger med Jernbanedirektoratet. Avtalen pålegger Vy forpliktelser både knyttet til bla. antall avganger og billettpris.

Vy er, i trafikkavtalene Østlandet 1 og Østlandet 2, forpliktet til å kjøre minst 16 tog i timen pr retning gjennom Oslotunnelen. Minst tre av disse betjener strekningen mellom Drammen og OSL, samt at det suppleres med noen få avganger i rushperiodene. I høytider og i sommerferieperioden, kan antall avganger reduseres.

Det er ikke infrastrukturkapasitet til utvidelse av tilbudet gjennom Oslo. Vy er også forpliktet til å opprettholde ruter, overholde frekvensen, og stoppe på OSL samt andre stasjoner de betjener i dag. Vy har imidlertid fleksibilitet til å bestemme rekkefølgen og planleggingen av avgangene.

---

[25] I tillegg var det planlagt konkurranse om Trafikkpakke 5 Østlandet, men denne ble ikke gjennomført.
[26] Se Mandat for overføring av togmateriell: https://www.regjeringen.no/contentassets/7c8f4787718d4661881abe8df1da6c77/mandat-for-overforing-av-togmateriell.pdf

Avtalen mellom Vy og Jernbanedirektoratet inkluderer også en obligatorisk avtale om leie av togsett av Norske tog. Vy har derfor begrenset mulighet til å øke antall passasjerer per tog. Avtalen bestemmer også hvilke typer togsett som skal benyttes.

Vys mulighet til å øke billettprisene er regulert i Trafikkavtalen Østlandet 2 og Vy utnytter normalt handlingsrommet i avtalen maksimalt for ordinære billetter.[27] Disse prisene og prisreguleringene gjelder i hele kontraktsområdet for Østlandet 2 med unntak for «Ruterområdet». Innenfor «Ruter-området», som utgjør strekningen mellom stasjonene Asker, Sandvika, Lysaker, Skøyen, Nasjonalteatret, Oslo S, Lillestrøm og OSL, er Vy pålagt å inngå samarbeid om billetter og priser med Ruter, slik at det er samme priser for all kollektivtransport basert på takster fastsatt av Ruter.

Flytoget fikk direktetildelt sin PSO-avtale for perioden 2013-2028 av Samferdselsdepartementet i 2013. Flytoget skal som et minimum trafikkere stasjonene Asker, Sandvika, Lysaker, Skøyen, Nationaltheatret, Lillestrøm, Oslo S og OSL. Avtalen pålegger en minimumsfrekvens på disse stasjonene med minimum tre avganger per time fra stasjoner Asker, Sandvika, Lysaker, Skøyen, Nationaltheatret, og Lillestrøm til OSL i hele driftstiden og seks avganger per time fra Oslo S til OSL i driftstiden. Tidlig morgen, sen kveld og lavtrafikkperioder lørdager og søndager er kravet tre avganger per time. Flytoget har fortrinnsrett til tilbringertransport med tog på strekningen OSL - Oslo S med jevn ti-minutters frekvens og tyve-minutters frekvens på strekningen Oslo S- Asker. Avtalen fastsetter at Flytoget har trafikkeringsrett (men ikke plikt) på strekningen Drammen-Asker i tråd med departementets vedtak av 6. januar 2003. I praksis er frihetsgradene Flytoget har i avtalen, antall stopp på Lillestrøm (krav om minst tre stopp), antall avganger mellom Oslo S og OSL i lavtrafikkperiodene (mellom tre og seks per time), samt avganger mellom Drammen og Asker som Flytoget kan justere ved «gode grunner». Flytoget tilbyr også avganger fra Stabekk en gang i timen på kommersiell basis (som er ikke regulert av Trafikkavtalen).

Avtalen slår fast at Flytoget «*fastsetter selv takstene på markedsøkonomisk grunnlag*».

I dag tilbyr Flytoget og Vy ulike billettpriser, og det er prisforskjeller avhengig av strekningene. For strekninger utenfor «Ruter-området» er forskjellen relativt liten. For eksempel er prisene for strekningen Drammen-OSL henholdsvis 290 NOK for Flytoget[28] og 276 NOK for Vy.[29] På grunn av Ruter-avtalen, som regulerer prisene mellom Asker og OSL, er imidlertid prisforskjellen betydelig større her. For eksempel koster det 240 kroner med Flytoget og 124 kroner med Vy mellom Oslo S og OSL. For reisende som allerede har kjøpt en ruterbillett (enten for å komme seg til Oslo S eller som har månedskort) er prisforskjellen enda større, da deler av togstrekningen inngår i ruterbilletten forbruker allerede har betalt for.

---

[27] Vedlegg B-4 Takstmatrise regulerer priser for ulike antall takstenheter (TEN) i 2022 og 2023. Punkt 2.5 i Vedlegg B fastsetter at årlig prisvekst ikke kan overstige KPI-JAE fra SSB Konjunkturrapport fra juni forgående år pluss ett prosentpoeng. I juni 2023 var verdien på KPI-JAE var på 3,6% (se https://www.ssb.no/nasjonalregnskap-og-konjunkturer/konjunkturer/statistikk/konjunkturtendensene/artikler/svak-kronekurs-gir-nok-et-ar-med-reallonnsnedgang). Avstand fra OSL til Drammen tilsvarer 94 TEN (se Vedlegg B-3 TEN-matrise). Tilsvarende maksimal pris i henhold til Vedlegg B-4 i 2022 var 255 NOK og tillatt prisøkning mellom 2022 og 2023 var 3,14% i henhold til trafikkavtalen (Vedlegg B-4). Dagens ordinære pris for denne strekningen er 276 NOK (kilde: Vy.no, hentet den 6.11.2024), som tilsvarer 4,6% økning fra 2023 nivået (255 NOK* (1+3,14%)*(1+4,6%)=276,1 NOK). Vy tilbyr lavprisbilletter på visse strekninger, som er ikke-fleksible billetter som ikke kan endres eller refunderes (se https://www.vy.no/kjop-billetter/togbilletter/lavpris, hentet 6. november 2024).
[28] Kilde: Flytoget.no, hentet 6. november 2024
[29] Kilde: Vy.no, hentet 6. november 2024

Som det fremgår over, er både Vy og Flytoget bundet av trafikkavtaler slik at det er begrensede muligheter til å endre avgangstider, antall avganger, antall vogner, og stoppesteder.

Relevante konkurranseparametere på tilbringertjenesten er følgelig billettpris, og kvalitetsfaktorer som komfort om bord, herunder internett, stillesoner, god plass (fravær av trengsel), renhold og punktlighet.

6 OMSETNING OG DRIFTSRESULTAT

Nedenfor følger en oversikt over partenes omsetning og driftsresultat for 2023.

Tabell 1: Partenes omsetning og driftsresultat for 2023

Selskap	Omsetning (MNOK)	Driftsresultat (MNOK)
Vy (konsernet)	19 063	378
Flytoget	991,5	64

7 MARKEDSAVGRENSNING

7.1 Innledning

Både Flytoget og Vy har virksomhet innenfor persontransport på jernbane. Partene er ikke kjent med at Konkurransetilsynet tidligere har tatt stilling til markedsavgrensning for persontransport på jernbane. Som det skal redegjøres for nærmere under, har EU-kommisjonen («Kommisjonen») ved flere anledninger tatt stilling til markedsavgrensning for persontransport på jernbane.

7.2 Internasjonalt anbudsmarked for persontogtjeneste på jernbane

7.2.1 Det relevante produktmarkedet

Kommisjonen har i nyere praksis lagt til grunn at i land der persontransport på jernbane anskaffes gjennom offentlige anbud, er det hensiktsmessig å trekke et skille mellom i) konkurransen mellom tilbyderne om tildeling av konsesjon for å drive persontransporttjenester på jernbane ("konkurranse om markedet"), og ii) konkurransen innenfor markedet for levering av persontransport på jernbane avgrenset til en konkret strekning ("konkurransen på markedet").[30] Tilsvarende tilnærming er også lagt til grunn i CMAs praksis.[31]

Melder legger til grunn at konkurransen om å tilby persontransporttjenester på jernbane, der PSO-kontrakter om trafikkpakker utlyses gjennom offentlig anbud, innebærer konkurranse om markedet. Tilbydere, både nasjonalt og internasjonalt, har mulighet til å konkurrere om en tidsavgrenset rett til å tilby persontransporttjenester på de aktuelle strekninger som inngår i trafikkpakken. Verdien av disse kontraktene er store, og kontraktene har lang varighet. Det vises eksempelvis til at den samlede

[30] Case No COMP/M.5855 - DB/ ARRIVA, Case M.7897 - ARRIVA RAIL NORTH / NORTHERN FRANCHISE, og COMP/M.4797 – GOVIA / WEST MIDLANDS PASSENGER RAIL FRANCHISE og Case M.8441 - FIRSTGROUP / MTR CORPORATION / SOUTH WESTERN RAIL FRANCHISE
[31] ME/6664/16.

verdien av trafikkavtalene Østlandet 1 og Østlandet 2 er 21 milliarder kroner, mens varigheten er 10 år.

Kommisjonen har i tidligere saker vurdert at det relevante produktmarkedet ved tildeling av konsesjon for jernbanetjeneste var tilbud av offentlig persontransporttjenester på jernbane, uten å inkludere andre tilbydere av persontransport med transportmidler som buss og bil.[32] Samtidig har Kommisjonen i flere saker anerkjent at annen type offentlig transport, herunder busser, kan utøve et konkurransepress på jernbanekonsesjonen.

Vi finner det for denne meldingens formål ikke nødvendig å ta endelig stilling til definisjon av det relevante produktmarkedet, ettersom foretakssammenslutningen ikke vil reise konkurransemessige bekymringer uavhengig av hvilken avgrensning av produktmarkedet som legges til grunn.

7.2.2 Geografisk utstrekning av anbudsmarkedet

Kommisjonen har i flere tidligere saker ansett at anbudsmarkedet for persontransport på jernbane har nasjonal utstrekning.[33] Disse sakene er imidlertid gamle og fra før liberaliseringen/konkurranseutsettingen av innenlands persontogtransport som skjedde gjennom fjerde jernbanepakke.

Det er melders syn at konkurransen om oppdragene for persontransport på jernbane foregår internasjonalt og at det geografiske markedet følgelig må avgrenses til å være internasjonalt i utstrekning, og i det minste omfatte EU/EØS-området.

Dette begrunnes for det første med at verdien av kontraktene som utlyses for persontransport på jernbane i Norge er store og har lang varighet, og historisk sett tiltrekker seg internasjonale aktører. Eksempelvis deltok flere internasjonale aktører i prekvalifiseringen knyttet til trafikkpakkene 4 og 5 på Østlandet, herunder SJ, Arriva, MTR, Go-Ahead, Boreal og Tide. MTR, som har hovedsete i Hong Kong, var med i prekvalifikasjonen både for begge kontrakter, noe som understøtter at anbudsmarkedet for persontransport på jernbane kan ha en internasjonal utstrekning.

Videre er det enkelt for ulike aktører som tilbyr tjenester innen persontransport i et annet land å by på kontrakter som utlyses for oppdrag i Norge. En viktig årsak til dette er at tilbydere som ønsker å delta i anbudskonkurranse om persontransporttjenester på jernbane i Norge ikke må stille med egne togsett, reiseplanleggings-, salgs- og billetteringstjenester eller infrastrukturtjenester for å delta i anbudskonkurranser. Som nevnt ovenfor kan ulike tilbydere delta i anbudskonkurranser med utgangspunkt i leie av tog og utstyr gjennom Norske tog. Videre tilbyr Entur felles digitale reiseplanleggings-, salgs- og billetteringstjenester for hele landet. Aktøren som vinner en kontrakt får tilgang til personell gjennom virksomhetsoverdragelse av personell fra aktøren som tidligere trafikkerte de aktuelle strekningene.

---

[32] Se avsnitt M.4797 – GOVIA / WEST MIDLANDS PASSENGER RAIL FRANCHISE, med henvisninger videre til sakene M.748 – CGEA / Networks South Central, M.816 - CGEA / South Eastern Train Co Ltd og M.901 GoAhead / Via / Thameslink.

[33] Se for eksempel avsnitt 21 i sak M.8441 - FIRSTGROUP / MTR CORPORATION / SOUTH WESTERN RAIL FRANCHISE med henvisning videre til Case M.5855 – DB/Arriva avsnitt 72.

Det foreligger heller i utgangspunktet ingen regulatoriske hindringer for at internasjonale aktører skal utføre oppdrag i Norge,[34] noe som også tilrettelegger for at internasjonale tilbydere kan delta i konkurransen.

For denne meldingens formål, anses følgelig anbudsmarkedet å omfatte minst EU/EØS.

Det er uansett ikke nødvendig å ta endelig stilling til den geografiske markedsavgrensningen, ettersom foretakssammenslutningen ikke vil reise konkurransemessige bekymringer uavhengig av hvilken geografisk markedsavgrensning som legges til grunn.

7.3 Markedet for persontransport på jernbane avgrenset til strekningen Drammen-Oslo Lufthavn

Flytoget og Vy har overlappende virksomhet for persontransport på jernbane på strekningen mellom Drammen og Oslo Lufthavn. Flytoget har per i dag en direktetildelt tjenestekonsesjonsavtale med staten om å drive denne tilbringertjenesten. Som omtalt i punkt 2, vil Flytogets virksomhet til og fra OSL opphøre i 2028.

Selv om Kommisjonen i flere tidligere saker har lagt til grunn et snevert marked for persontransport på jernbane,[35] har Kommisjonen også i enkelte saker holdt det åpent om markedet også omfatter alternative transportmidler som buss, og bil. Kommisjonen har i disse tilfellene inkludert konkurransepresset fra alternative transportmidler i den påfølgende konkurranseanalysen.[36]

Det er melders syn at produktmarkedet kan omfatte et bredere spekter av persontransporttjenester på strekningen. Det vises i denne forbindelse særlig til at buss utgjør et alternativ til persontransport på jernbane på strekningen. I tillegg kan også bil og biltjenester for mange forbrukere utgjøre et alternativ. Det legges til grunn at disse alternative persontransportmulighetene på strekningen for mange forbrukere kan utgjøre reelle substitutter til persontransport på jernbane, noe som taler for at markedet kan ha en videre produktmessig avgrensning. For denne meldingens formål er det uansett ikke nødvendig å ta endelig stilling til avgrensning av produktmarkedet, da foretakssammenslutningen uansett ikke vil begrense konkurransen.

Hva gjelder det geografiske markedet, har Kommisjonen identifisert at det relevante markedet omfatter hver enkelt togstrekning fra startpunkt til endepunkt. Begrunnelsen for en slik snever geografisk markedsavgrensning, er at kunder ikke anser togstrekninger med ulike destinasjoner for å være substituerbare med hverandre, og derfor heller ikke del av det samme markedet.[37]

For denne meldingens formål er det ikke nødvendig å foreta en endelig avgrensning av markedet, da foretakssammenslutningen uansett ikke vil begrense konkurransen om det skulle legges til grunn et snevert eller videre geografisk marked.

---

[34] Fjerde jernbanepakke innførte regler om at togselskaper etablert i ett medlemsland i utgangspunktet skal kunne tilby tjenester i alle, og grensekryssende selskaper skal slippe å søke lisenser og sertifikater i hvert enkelt land.
[35] COMP/M.2446 -Govia/Connex South Central avsnitt 13 og Case M.5855 - DB/Arriva of 11 August 2010 avsnitt 65.
[36] Case M.7011 - SNCF / SNCB / THALYS JV avsnitt 62 med henvisning videre til M.5655 - SNCF / LCR / Eurostar.
[37] Case M.11326 - MSC / GIP III / ITALO og Case M.7011 - SNCF / SNCB / THALYS JV avsnitt 31 med videre henvisninger I fotnote 19 og Case M.5855 - DB/Arriva avsnitt 74.

Vi vil i det videre ta utgangspunkt i et produktmarked som omfatter persontransport på jernbane, avgrenset til strekningen Drammen-Oslo Lufthavn. Videre vil vi i samsvar med Kommisjonens tilnærming i tidligere saker, redegjøre for konkurransepresset fra alternative transportmidler i konkurranseanalysen.

7.4 Det kommersielle markedet for tilbydere av persontogtransport

Selv om Vy og Flytoget i dag ikke har overlappende virksomhet i det kommersielle markedet for persontransport med jernbane, gir vi i det følgende for helhetens skyld en kort beskrivelse av den kommersielle delen av markedet.

Hoveddelen av persontransporten på jernbane i Norge gjennomføres av tilbydere på bakgrunn av trafikkavtaler med staten om offentlig tjenesteyting på ulike strekninger, etter tildelingsprosesser som beskrevet ovenfor. Utgangspunktet er imidlertid at enhver persontogoperatør kan søke Bane NOR om infrastrukturtilgang (ruteleie) og tilby kommersiell persontogtransport på de rutene Bane NOR finner at det er kapasitet på i det norske jernbanenettet.[38] Kapasiteten i det norske jernbanenettet begrenser omfanget av de kommersielle mulighetene. Eksempelvis kan en ny, kommersiell aktør ønske å etablere et tilbud om persontransport på en punkt- til -punkt strekning (segment) som er del av en lengre jernbanestrekning. Det kan for eksempel være tale om kommersielt tilbud av transporttjenester på strekningen Arendal-Kristiansand, som utgjør en del av strekningen Oslo-Kristiansand.

Per i dag er alle togene som Norske tog eier dedikert til trafikkavtalene og kan ikke leies ut til andre kommersielle aktører. Dersom eksempelvis Flytoget skal etablere en rute på kommersielt grunnlag, er det, slik Vy oppfatter det, begrensede muligheter til å leie tog til dette formålet av Norske tog. Alternativt vil Flytoget måtte investere i nytt togmateriell, hvilket vil gjøre etableringshindringene betydelige, spesielt sett opp mot begrensningene som ligger i økonomisk likevekt-testen som medfører at inntektsgrunnlaget vil være begrenset sammenliknet med en PSO-kontrakt. Det er lite sannsynlig at Flytoget eller en annen kommersiell aktør enkelt vil kunne tilveiebringe togmateriell for kommersiell bruk i et annenhåndsmarked for tog; et slikt marked eksisterer i begrenset grad.

Det er melders syn at kontrakter om persontransport på strekninger som beskrevet ovenfor inngår i et kommersielt marked for persontransport, der de respektive strekninger for transport av passasjerer mellom gitte punkt kan utgjøre relevante markeder.

Det er imidlertid for denne meldingens formål ikke nødvendig å foreta en endelig avgrensning av markedet, da foretakssammenslutningen uavhengig av markedsavgrensning ikke vil begrense konkurransen.

8 KONKURRANSEANALYSE

8.1 Alternativsituasjonen

Konkurransetilsynet har i sin praksis lagt til grunn at det ikke er grunnlag for å forby en transaksjon der det er like sannsynlig at konkurranseforholdene vil svekkes i like stor, eller i større grad, uten foretakssammenslutningen. Kravet til årsakssammenheng innebærer at Konkurransetilsynet må sammenlikne konkurransesituasjonen som vil oppstå dersom foretakssammenslutningen gjennomføres med den mest sannsynlige markedsutviklingen uten foretakssammenslutningen

[38] Jf. Jernbaneforskriften kapittel 2, 8 og 9, særlig § 9-5 om prioriteringskriterier ved overbelastet infrastruktur, jf. Direktiv 2012/34 artikkel 10.

(alternativsituasjonen). Normalt vil status quo være det beste anslaget på hvordan markedet ville ha utviklet seg uten foretakssammenslutningen.

I denne saken vil status quo innebære at Konkurransetilsynet må legge til grunn konkurranseforholdene på meldingstidspunktet. Blant annet er det allerede vedtatt at Flytogets tilbringertjeneste til OSL skal overføres til Vys regiontogtilbud på Østlandet fra 2028 og at Vy er tildelt trafikkpakke 1 Sør fra desember 2027. I konkurranseanalysen må det følgelig legges til grunn at Flytogets kapasitet vil innlemmes i det ordinære rutenettet på Østlandet og at Flytogets virksomhet slik vi kjenner den i dag vil slutte å eksistere.

Enkelte politikere har gått ut i media og sagt at de vil reversere endringene som er gjort dersom det blir regjeringsskifte. Konkurransetilsynet vil ikke kunne legge dette til grunn som alternativsituasjon av flere grunner:

- For det første bør man ikke basere seg på spekulasjoner om regjeringskonstellasjoner. Dessuten er det uklart hva en eventuell ny regjering vil foreta seg med tanke på rutestrukturen på Østlandet, all den tid Jernbanedirektoratets faglige anbefaling er en avvikling av en egen tilbringertjeneste til OSL.
- For det andre er det allerede inngått en rettslig forpliktende avtale mellom staten og Vy om Østlandet.
- Sist, men ikke minst, vil det ikke være mulig å direktetildele en strekning av denne kontraktstørrelsen til Flytoget. Dersom avtalen med Vy mot formodning skulle bli redusert i omfang og man gjeninnfører en egen tilbringertjeneste til OSL, vil en slik kontrakt måtte settes ut på anbud.

8.2 Anbudsmarkedet

8.2.1 Et betydelig antall aktører i anbudsmarkedet

Partene har overlappende virksomhet i anbudsmarkedet for persontogtransport.

I anbudsmarked er det viktig hvor mange tilbydere som legger inn tilbud på kontraktene, samt forventningene knyttet til hvor mange som kommer til å legge inn tilbud. Antall prekvalifiserte aktører er dermed i seg selv viktig for konkurransepresset, selv om ikke alle inngir tilbud i hver konkurranse.

Staten har i dag trafikkavtaler med flere ulike aktører. Under er en oversikt over dagens trafikkavtaler og aktører. I tillegg har Flytoget som kjent tilbringertjeneste til OSL.

Trafikkavtale	**Periode**	**Tildelt**	**Neste periode tildelt?**
Østlandet 1 og 2	2023-2033	Vy	Nei
Gjøvikbanen (inngår i området Østlandet 1 fra 2025)	2019-2024 2025-2033	Vy Gjøvikbanen AS / Vy (fra 2025)	Direktetildelt til - Vy Gjøvikbanen ut 2024 - Vy fra 2025 som en del av Østlandet 1

Trafikkpakke 1 Sør	2019-2027	Go-Ahead	Direktetildelt til Vy i inntil 5 år fra desember 2027[39]
Trafikkpakke 2 Nord	2020-2028	SJ Norge	Nei
Trafikkpakke 3 Vest	2020-2029	Vy Tog AS	Nei
Oslo-Karlstad/Stockholm	2022-2027	SJ AB	Nei
Narvik-Riksgränsen/Kiruna	2022-2024	Vy Tåg AB	Midlertidig, direktetildelt avtale, med 1 + 1 års varighet fra 2025.[40]

Som det fremgår av oversikten, er Go-Ahead, SJ Norge, SJ AB og Vy Tåg AB operative i Norge i dag i tillegg til Vy og Flytoget.

Det finnes en generell prekvalifisering for å kunne legge inn tilbud på jernbanepakkene. Prekvalifisering skal sikre et minimumsnivå av kvalitet. Både etablerte selskap og selskap som planlegges etablert, kan søke om prekvalifisering til å delta i fremtidige konkurranser. Alle med prekvalifisering har fått mulighet til å inngi tilbud på konkurranser. Eneste unntak er tildelingene hvor staten har valgt å begrense konkurransen til utvalgte aktører.

I gjennomførte anbudskonkurranser har det vært flere prekvalifiserte tilbydere og flere har levert tilbud. Nedenfor beskriver vi de fire siste anbudskonkurransene og deltakerne i dem.

Trafikkpakke 1 Sør (2018) Seks prekvalifiserte tilbydere leverte tilbud: Boreal Transport Midt-Norge AS, Go-Ahead Norge AS, MTR Nordic AB, NSB Anbud AS (dagens Vy Tog AS), SJ Norge AS og TideArriva AS (JV mellom Arriva og Tide). Alle tilbyderne ble invitert til første forhandlingsrunde og fikk levere et revidert tilbud med nedtrekk. Tre tilbydere, Go-Ahead Norge AS, NSB Anbud AS og SJ Norge AS, ble invitert til videre dialog og levering av endelig tilbud. Leverte tilbud ble vurdert basert på pris (40%) og kvalitet (60%). Go-Ahead Norge AS fikk 4 poeng på pris, og 5,62 poeng på kvalitet. NSB Anbud AS fikk 3,32 poeng på pris, og 5,91 poeng på kvalitet. SJ Norge AS fikk 3,18 poeng på pris og 6 poeng på kvalitet. Go-Ahead Norge As ble tildelt kontrakten.

Trafikkpakke 2 Nord (2018/19): Tre prekvalifiserte tilbydere leverte tilbud: Boreal Bane AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS (tidligere NSB Anbud AS). Alle tilbyderne ble invitert til første forhandlingsrunde og fikk levere et revidert tilbud med nedtrekk. To tilbydere, SJ Norge AS og Vy Tog AS, ble invitert til videre dialog og levering av endelig tilbud. Leverte tilbud ble vurdert basert på pris (50%), kvalitet (45%) og oppdragsforståelse (5%). På priskriteriet fikk tilbyderne henholdsvis 5 poeng (SJ Norge AS) og 3,78 poeng (Vy Tog AS). På de to andre kriteriene var det marginal forskjell mellom tilbudene. SJ Norge AS ble tildelt kontrakten.

Trafikkpakke 3 Vest (2019): Fire prekvalifiserte tilbydere leverte tilbud: Boreal Bane AS, SJ Norge AS, TideArrive og Vy Tog AS (tidligere NSB Anbud AS). Alle tilbyderne ble invitert til første forhandlingsrunde. SJ Norge AS, TideArriva og Vy Tog AS ble invitert videre til andre forhandlingsrunde, sluttforhandlinger og levering av endelige tilbud. Leverte tilbud ble vurdert basert

[39] https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/vy-direktetildeles-kontrakt-pa-sorlandsbanen-jarbanen-og-arendalsbanen-fra-2027/id3064821/
[40] https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/nationella-nyheter/2024/juli/sj-tar-over-nattagstrafiken-till-ovre-norrland-fran-vy-tag/

på kvalitet (60%) og pris (40%). Tilbudt fast vederlag varierte mellom -408 mill NOK (0,44 poeng) og 2 182 mill NOK (4 poeng). Forskjeller på kvalitet var lavere fra 4,58 poeng til 6 poeng. Vy, som ble tildelt kontrakten, fikk høyeste poengsum på begge kriteriene.

Trafikkpakke 4 Øst (2021): Seks prekvalifiserte tilbydere som leverte tilbud: Go-Ahead, Vy Tog AS, SJ Norge AS, Stagecoach, Flytoget og VR. Konkurransen ble avlyst 24. november 2021, etter innlevering av første tilbud, men før tildeling. Det var en betydelig forskjell i tilbudt vederlag mellom tilbyderne fra 9,3 milliarder NOK til 15,900 milliarder NOK. Det er ikke kjent om tilbudet ble evaluert for kvalitet før konkurransen ble avlyst. I slutten av mars 2022 fikk Jernbanedirektoratet i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å inngå direktetildelte trafikkavtaler med enten Vy eller Flytoget om togtilbudet på Østlandet. Det var Samferdselsdepartementet som valgte å avlyse konkurransen om Trafikkpakke 4 og forhandle om direktetildelte avtaler i stedet. At det kun var Vy og Flytoget som var inkludert i forhandlingene for jernbanepakkene på Østlandet virker å være politisk styrt.

I de fire anbudskonkurransene ble det til sammen levert inn totalt 19 tilbud, og i hvert anbud mottok Jernbanedirektoratet mellom tre og seks tilbud. Vy og SJ Norge leverte tilbud på alle fire anbudene, Boreal Bane deltok i tre, Go-Ahead og TideArrive i to, og MTR, Stagecoach, Flytoget og VR leverte tilbud på ett anbud hver.

Flytoget har kun deltatt i konkurransen om Trafikkpakke 4 Øst. Flytoget meldte imidlertid interesse for å operere kommersielt på strekningen Oslo-Kristiansand, som er en del av Trafikkpakke 1 Sør, i forkant av informering om direktetildeling fra 2027.[41]

Det ovenstående viser at det er mange konkurrenter til partene i anbudskonkurranser. Partene fremstår heller ikke som særlig nære konkurrenter i anbudsmarkedet. Partene vil følgelig ha begrensende muligheter til å utøve markedsmakt ved å øke pris i form av vederlaget de skal ha for å utføre tjenesten og/eller redusere kvalitet i anbudsmarkedet etter fusjonen.

8.2.2 Flytoget vil utøve et begrenset konkurransepress i fremtidige anbudskonkurranser

I praksis er det kun følgende trafikkpakker/strekninger som kommer på anbud før Flytogets konsesjon utløper: Trafikkpakke Nord[42], Oslo-Karlstad/Stockholm[43] og Narvik-Riksgränsen/Kiruna[44]. Trafikkpakke Sør er allerede direktetildelt til Vy fra 2027. Flytoget innga ikke tilbud forrige gang trafikkpakke Nord var på anbud. Oslo-Karlstad/Stockholm og Narvik-Riksgränsen/Kiruna opereres i dag av svenske selskap.

Etter at Flytogets konsesjon utløper, kan Flytoget kun utgjøre et konkurransepress i anbudsmarkedet dersom regjeringen velger å beholde et statlig selskap uten trafikkavtale og togmateriell. Det er usannsynlig at staten vil fortsette driften av et togselskap uten toglinjer eller tog utelukkende for å by i fremtidige anbudskonkurranser.

Det vil uansett være et tilstrekkelig konkurransepress i markedet fra andre aktører til å opprettholde virksom konkurranse.

---

[41] https://www.tog24.no/flytoget-kaster-seg-inn-i-kampen-om-sorlandsbanen/ Den 22. oktober 2024 ble det kunngjort at trafikkpakke Sør er direktetildelt til Vy i opptil fem år fra 2027, i henhold til unntaket i fjerne jernbanepakke: https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/vy-direktetildeles-kontrakt-pa-sorlandsbanen-jarbanen-og-arendalsbanen-fra-2027/id3064821/

[42] Kontrakten løper ut 2029, med opsjon på forlengelse på 1+1.

[43] Kontrakten løper ut 2027, med opsjon på forlengelse på 1+1+1.

[44] Strekningen under en midlertidig, direktetildelt avtale, med 1 + 1 års varighet fra 2025

8.2.3 Lave etableringsbarrierer og høy grad av kjøpermakt

Jernbanesektoren er organisert for å sikre lave etableringsbarrierer for togoperatører. Norske tog AS har eierskap og ansvar for alle tog. Den som vinner kontrakt for en trafikkpakke, får overta ansatte og leieforhold til tog på strekningen, og benytte seg av Enturs salgs- og billetteringsløsninger. Det trengs derfor ikke store investeringer i det norske markedet for å kunne delta i konkurranser.

Det er eksempel på at nye aktører har kommet inn i markedet og blitt prekvalifisert til konkurranser. Go-Ahead var ny aktør i Norge da de startet å operere på Sørlandet 15. desember 2019.[45] SJ opererer i dag trafikkpakke Nord gjennom datterselskapet SJ Norge. Selskapet ble etablert i 2016 for å delta i konkurranser om offentlig kjøp av persontogtrafikk i Norge. At Go Ahead og SJ vant anbud i konkurranse med Vy viser at utenlandske togselskaper effektivt kan by på kontrakter i Norge.

Staten ved Jernbanedirektoratet er en profesjonell innkjøper som besitter god kunnskap om gjennomføring av konkurranser og forhandlinger. Ettersom sammenslåingen vil redusere antall aktører i markedet, vil den føre til en reduksjon av kjøpermakten. Vi vurderer likevel ikke denne reduksjonen som vesentlig, ettersom det fortsatt er mange aktører i markedet og lave etableringsbarrierer.

8.2.4 Konklusjon

Basert på det ovenstående er det ikke sannsynlig at sammenslåingen i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse i anbudsmarkedet for persontogtransport.

8.3 Ingen begrensing av konkurransen i markedet for persontransport til Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL)

Partene har overlappende virksomhet på togstrekningene mellom Drammen og OSL, og er eneste tilbydere av passasjertransport med tog til og fra OSL. Transaksjonen vil fjerne konkurransepresset som i dag eksisterer mellom Vy og Flytoget på tilbringertjenesten til OSL.

Vanligvis vil en sammenslåing som medfører at konkurransen mellom to parter forsvinner, kunne gi den fusjonerte enheten insentiv til å øke priser, siden en andel av kundene som ville gått til en konkurrent ved en prisøkning før fusjonen nå vil forbli hos den sammenslåtte enheten. Uavhengig av insentivene, må partene også ha mulighet til å øke prisene for at en slik effekt lar seg realisere.

I dette tilfelle er det imidlertid usannsynlig at sammenslåingen mellom Vy og Flytoget vil føre til en prisøkning for reisende til OSL.

For det første er Vy prisregulert i trafikkavtalen med staten på strekningen Drammen-OSL, og er gjennom trafikkavtalen forpliktet til å ha en samarbeidsavtale med Ruter som innebærer at Ruters priser og billetter gjelder innenfor Ruters geografiske område også på tog jf. kapittel 5.3. Følgelig har ikke Vy mulighet til å øke sine priser for reisende til og fra OSL.

For det andre er Vy kapasitetsbegrenset på strekningen til OSL grunnet trengsel på togene. Både Vy og Flytoget kan i prinsippet søke Bane NOR om å få kjøre flere avganger. Hvorvidt operatøren blir

---

[45] https://go-aheadnordic.no/om-oss/om-go-ahead-nordic

tildelt ruteleie, avhenger av Bane NORs vurdering av om det er kapasitet på infrastrukturen. Oslo S er vurdert overbelastet av Bane NOR,[46] og derfor er det i praksis ikke mulig å få tildelt mer kapasitet gjennom Oslo S mellom kl. 06.30 og 09.00 og mellom kl. 15.00 og 17.30 på virkedager.

Det medfører isolert sett at insentivet til å øke priser på Flytogets avganger er begrenset. Dette fordi det er en grense for hvor mange flere passasjerer Vy kan ta ombord i sine tog. Så selv om mange passasjerer potensielt ville ha ønsket å bytte til Vy ved en tenkt prisøkning hos Flytoget, har Vy kun plass til et begrenset antall ekstra passasjerer. Med begrenset mulighet til å flytte passasjerer fra Flytoget til Vy, vil man forvente diversjon til andre transportformer dersom Vy skulle øke prisene på Flytoget. De reisende til OSL har flere alternativer enn tog. Det være seg flybuss, drosje eller egen bil. Dette begrenser muligheten den sammenslåtte enheten har til å utøve en eventuell markedsmakt etter sammenslåingen.

For det tredje er formålet med sammenslåingen å legge til rette for en god oppstart av det integrerte tilbudet når Vy tar over Flytogets kapasitet i 2028, og denne kapasiteten inngår i den ordinære togtrafikken på Østlandet.[47] Grunnen til at regjeringen besluttet at kapasiteten som Flytoget i dag benytter skal inngå i den ordinære togtrafikken på Østlandet, er at infrastrukturkapasiteten på jernbanen i Oslo er sprengt. Det er derfor et behov for å utnytte den begrensede kapasiteten bedre. Det er forankret i samferdselspolitikken at integreringen skal bedre kapasiteten både på linjene og på togene.[48] En prisøkning på rutene til Flytoget vil derfor være stikk i strid med eiers (statens) formål med sammenslutningen, og eiers mandat til styrene i Vy og Flytoget i forbindelse med sammenslåingen.[49] I den grad Vy skulle opptre i strid med eiers klare forventninger og mandat, vil eier følge opp dette.

En prisøkning på Flytogets avganger vil isolert sett *forverre* kapasitetsutnyttelsen mellom togavgangene ved at passasjerer går fra Flytoget med ledige seter til overfylte tog hos Vy. Det er følgelig usannsynlig at partene etter sammenslåingen har mulighet til å øke Flytogets priser uten at dette får konsekvenser for den sammenslåtte enhetens videre drift.

Basert på det ovenstående er det usannsynlig at sammenslåingen av Flytoget og Vy vil føre til økte billettpriser på tilbringertjenesten til OSL.

Generelt kan en sammenslåing gi partene insentiv til å redusere tilbudet av sine tjenester. Gitt dagens billettpriser, vil fusjonen isolert sett gi den fusjonerte enheten et insentiv til å få flere passasjerer over fra Vy til Flytoget. I teorien kan dette gjøres ved å redusere antall avganger eller antall stopp Vy har på OSL.

I praksis kan imidlertid Vy hverken redusere antall avganger eller stoppesteder. Som det fremgår av kapittel 5.3.2 er antall avganger Vy i dag tilbyr under Østlandet 2-avtalen, lik minimumskravet de må overholde i gjeldende avtale. Vy er også forpliktet til å opprettholde frekvens, og stoppe på OSL samt andre stasjoner de betjener på rutene sine i dag.

---

[46] Se BaneNors Network statement for 2025, pkt. 4.6.
[47] https://www.regjeringen.no/contentassets/7c8f4787718d4661881abe8df1da6c77/mandat-for-sammenslaingsprosess.pdf
[48] https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/vy-og-flytoget-slas-sammen-flytoget-blir-et-datterselskap-av-vy/id3053657/
[49] https://www.regjeringen.no/contentassets/7c8f4787718d4661881abe8df1da6c77/mandat-for-sammenslaingsprosess.pdf

I teorien kan det tenkes at den sammenslåtte enheten kan ha insentiv til å redusere antall avganger Flytoget i dag har til Drammen og til Stabekk. Som det fremgår av 5.3.2, har Flytoget rett til å kjøre til Drammen, men ikke plikt. Også til Stabekk opererer Flytoget på kommersiell basis. Det kan også tenkes at Vy etter fusjonen kan redusere antall avganger totalt sett og samtidig oppfylle både kontrakten til Vy og kontrakten til Flytoget. Dersom Vy kan benytte avgangene de har i dag til å oppfylle kontrakten til Flytoget kan Vy etter sammenslåingen redusere antall avganger og dermed kutte kostnader.

Dersom Vy finner det lønnsomt å gjennomføre en slik tilpasning, vil imidlertid de reisende få redusert antall avganger og økt trengsel på togene. Dette er i strid med forankret samferdselspolitikk knyttet til integreringen av Vy og Flytoget i 2028: «*På sikt blir kollektivtilbudet til Gardermoen enda bedre. Det blir enklere å reise til og fra flyplassen når alle togavgangene blir en del av det samlede kollektivsystemet på Østlandet. Det blir mindre ventetid mellom avgangene, bedre plass og de som reiser kan bruke Ruterbillett på alle togene, sier samferdselsministeren*.» [50] I tillegg fremgår det at «*Sammenslåingen vil ikke påvirke tilbudet til de reisende nå. Frem til alle togavgangene blir en del av det samlede kollektivsystemet på Østlandet, vil man kunne reise med Flytoget akkurat som i dag*». En markedstilpasning hvor Vy reduserer tilbudet til de reisende vil være i strid med formålet med sammenslåingen og eiers mandat til styrene som eier vil følge opp.

Basert på det ovenstående er det usannsynlig at sammenslåingen av Flytoget og Vy vil føre til at tilbudet til de reisende til OSL reduseres.

Når tilbudet opprettholdes, er det heller ikke sannsynlig at sammenslåingen vil medføre redusert kvalitet i form av økt trengsel på togene generelt. Imidlertid, dersom sammenslåingen medfører at noen reisende går fra Vy til Flytoget vil Vy-passasjerer, samt de som flytter fra Vy til Flytoget, oppleve redusert trengsel mens Flytog-passasjerer vil oppleve økt trengsel. Det er dermed noen reisende som vinner og noen som taper, og effekten er ikke utelukkende negativ. Dersom flytting av Vy-passasjer til Flytoget skjer gjennom en reduksjon i Flytogets billettpriser, vil det isolert sett være positivt for de reisende.

For øvrig er det grunn til å peke på at eventuelle hypotetiske effekter av sammenslåingen kun vil gjøre seg gjeldende i tre år ettersom Flytogets konsesjon utløper 31. januar 2028 og kapasiteten vil overføres til Vy og den ordinære togtrafikken på Østlandet, jf. Østlandet 2-avtalen som er inngått mellom Vy og staten. Potensielle effekter av sammenslåingen vil følgelig uansett ha svært begrenset varighet.

Hva gjelder etableringshindringer er det grunn til å peke på at det ikke er sannsynlig med nyetablering ettersom det allerede er besluttet at tilnærmet all kapasitet på Østlandet skal benyttes av Vy. Etablering forutsetter at staten reduserer det kontraktsfestede omfanget av Østlandet 2-avtalen fra 2028 og utlyser tilbringertjenesten separat fra trafikkpakken på Østlandet. I tillegg er staten ved Jernbanedirektoratet en profesjonell innkjøper som vil sikre at Vy overholder kravene til togtilbudet i Østlandet 2-avtalen, og vil utstede endringsordre om økt trafikk dersom det anses nødvendig for å sikre et godt togtilbud.

På denne bakgrunn er det ikke sannsynlig at sammenslåingen av Flytoget og Vy i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse på tilbringertjenesten til OSL. Videre vil eventuelle effekter av fusjonen kun gjøre seg gjeldende i tre år.

---

[50] https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/vy-og-flytoget-slas-sammen-flytoget-blir-et-datterselskap-av-vy/id3053657/

9 EFFEKTIVITETSGEVINSTER

Sammenslåingen vil medføre betydelige kostnadsbesparelser knyttet blant annet til administrasjon. Siden fusjonen ikke i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse, gjøres det på nåværende tidspunkt ikke nærmere rede for størrelsen på effektivitetsgevinstene.

10 KONKURRENTER, LEVERANDØRER OG KUNDER

10.1 Partenes fem viktigste konkurrenter, leverandører, og kunder i markeder med horisontalt overlapp, jf. konkurranseloven § 18a første ledd bokstav d

Tabell 2: Partenes fem viktigste konkurrenter, leverandører og kunder i et nasjonalt anbudsmarked for persontransport på jernbane

Vy		
Konkurrenter	**Leverandører**	**Kunder**
[redacted]	Norske tog AS	Togpassasjerer
	Entur AS	Jernbanedirektoratet
	Bane NOR AS	Ruter
	Stadler	-
	Mantena	-
Flytoget		
Konkurrenter	**Leverandører**	**Kunder**
[redacted]	Entur	Togpassasjerer
	Mantena	Jernbanedirektoratet
	Bane Nor	-
	Stadler	-
	Alstom	-

Tabell 3: Partenes fem viktigste konkurrenter, leverandører og kunder i et marked for persontransport på jernbane på strekningen Drammen-OSL

Vy		
Konkurrenter[51]	Leverandører	Kunder
Flytoget AS	Norske tog AS	Tog-passasjerer
	Entur AS	Jernbanedirektoratet
	Bane NOR AS	Ruter
	Stadler	
	Mantena	
Flytoget		
Konkurrenter	Leverandører	Kunder
Vy	Mantena	Tog-passasjerer
	Entur AS	Jernbanedirektoratet
	Bane NOR AS	
	Stadler	
	Alstom	

11 ÅRSRAPPORTER

Årsberetning og årsregnskap for 2023 Vy og Flytoget er inntatt nedenfor.

Årsberetning og årsregnskap for 2023 for Vy er tilgjengelig her Finansielle resultater for Vy | Årsrapport | Tertialrapport | vy.no. Tilvarende for Flytoget er tilgjengelig her flytoget-arsrapport-2023.pdf.

12 FORRETNINGSHEMMELIGHETER

Denne meldingen inneholder forretningshemmeligheter. Forslag til offentlig versjon av meldingen, samt en begrunnelse for forslaget, følger vedlagt som:

Bilag 3: Begrunnelse for forslag til offentlig versjon

Bilag 4: Forslag til offentlig versjon av konkurransemeldingen

[51] Vi har her oppgitt konkurrenter for et marked avgrenset til jernbane. Som nevnt tidligere i meldingen, vil taxi, privatbil og Flybussen, fra forbrukernes perspektiv, kunne utgjøre aktuelle substitutter.

***

Oslo, 19. november 2024
Wikborg Rein Advokatfirma AS

Preben Milde Thorbjørnsen