



Offentlighet

Deres ref.:

Vår ref.: 2024/0607-35

Saksbehandler: Fredrik Bjørnstad Sortland  
Saksansvarlig: Vegard Aandal-Nilsen

Dato: 12.02.2025

## Avgjørelse A2025-1 - Vygruppen AS - Flytoget AS - konkurranseloven § 20 jf. § 16 - underretning om at saken henlegges

### 1 Innledning

- (1) Konkurransetilsynet viser til melding om foretakssammenslutning ("meldingen") mellom Vygruppen AS ("Vy") og Flytoget AS ("Flytoget") mottatt 19. november 2024, tilsynets varsel om at inngrep mot foretakssammenslutningen kan bli aktuelt av 20. desember 2024 (25-dagersvarsel, heretter "varselet"), samt øvrig korrespondanse og kontakt i anledning saken.
- (2) Overføringen av eierskapet i Flytoget til Vy gjennomføres i to trinn. Den norske stat ("staten"), ved regjeringen, besluttet ved kongelig resolusjon 25. juni 2024 at forvaltningsansvaret i Flytoget skulle overføres fra Nærings- og fiskeridepartementet ("NFD") til Samferdselsdepartementet ("SD"), med virkning fra 1. juli 2024.<sup>1</sup> SD ga 18. september 2024 styrene i Vy og Flytoget et mandat om å umiddelbart sette i gang en prosess for å forberede sammenslåing av selskapene, hvor Flytoget skal inngå som et datterselskap av Vy. Mandatet innebærer at Flytogets materiell skal overføres til Norske tog AS ("Norske tog") som en del av sammenslåingsprosessen.<sup>2</sup>
- (3) Det foreligger ingen formell transaksjonsavtale om sammenslåingen mellom Vy og Flytoget. Overføringen vil bli gjennomført ved at aksjene i Flytoget skytes inn som tingsinnskudd i Vy gjennom en kapitalforhøyelse etter aksjelovens<sup>3</sup> bestemmelser i kapittel 10. Etter at kapitalforhøyelsen er gjennomført, vil Flytoget være organisert som et datterselskap av Vy.<sup>4</sup> Det er videre besluttet at Flytogets togmateriell overføres til Norske tog.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Meldingen, side 2.

<sup>2</sup> Se "Mandat for sammenslåing av Flytoget AS og Vygruppen AS", tilgjengelig: <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c8f4787718d4661881abe8df1da6c77/mandat-for-sammenslaingsprosess.pdf> (lest 19. desember 2024). Meldingen, vedlegg 2.1 "Mandat fusjon FT og Vy". Se også "Mandat for overføring av togmateriell fra Flytoget AS til Norske tog AS", tilgjengelig: <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c8f4787718d4661881abe8df1da6c77/mandat-for-overforing-av-togmateriell.pdf> (lest 19. desember 2024).

<sup>3</sup> Lov 13. juni 1997 nr. 44 om aksjeselskaper (aksjeloven).

<sup>4</sup> Meldingen, side 2.

<sup>5</sup> Se meldingen, side 2 og 3.

- (4) Vy er et landbasert transportselskap med virksomhet innen tog, buss, gods og reiseliv i Norge og Sverige. Vy er eid 100 prosent av staten, ved SD. Konsernet har hovedkontor i Oslo, har 11 643 ansatte, og hadde i 2023 en omsetning på 19 063 millioner kroner.<sup>6</sup>
- (5) Persontogvirksomheten utøves i morselskapet Vygruppen AS, samt i datterselskapene Vy Tog AS, Vy Gjøvikbanen AS og Vy Tåg AB, og utgjør til sammen 15 togstrekninger i Norge med lokaltog, regiontog og intercitytog. Vy trafikkerer alle togstrekninger i Norge, med unntak av trafikkpakke 1 Sør og trafikkpakke 2 Nord. Fra desember 2027 vil Vy overta trafikkpakke 1 sør fra Go-Ahead Norge AS.<sup>7</sup>
- (6) Flytoget driver persontransport på jernbane mellom Drammen og Oslo lufthavn Gardermoen ("Oslo lufthavn"). Selskapet er eid 100 prosent av staten, fra 1. juli 2024 ved SD, og fram til 1. juli 2024 ved NFD, jf. avsnitt (2).<sup>8</sup> Flytoget har hovedkontor i Oslo, har 335 ansatte, og hadde i 2023 en omsetning på 991,5 millioner kroner.<sup>9</sup>
- (7) Flytogets persontogvirksomhet mellom Drammen og Oslo lufthavn er regulert i en konsesjonsavtale inngått mellom staten ved SD og Flytoget i 2013, med varighet til 31. januar 2028. Konsesjonsavtalen gjelder tilbringertjenesten til og fra Oslo lufthavn.<sup>10</sup> Ruteleiene tilknyttet tilbringertjenesten skal, når Flytogets avtale utløper 31. januar 2028, bli en del av trafikpakken Østlandet 2, som er tildelt Vy.<sup>11</sup>
- (8) Konkurransetilsynet har i anledning saken innhentet informasjon fra partene, Jernbanedirektoratet, Samferdselsdepartementet og Norske tog. Tilsynet har også avholdt møter med partene, i tillegg til møter med Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet.
- (9) Konkurransetilsynet har besluttet å henlegge saken. Nedenfor gis det en kort redegjørelse for hvorfor det ikke foreligger grunnlag for inngrep, jf. konkurranseloven § 20 syvende ledd.

## 2 Rettslig utgangspunkt

- (10) Etter konkurranseloven § 16 første ledd skal Konkurransetilsynet gripe inn mot en foretakssammenslutning som i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse, særlig som et resultat av at en dominerende stilling skapes eller styrkes.<sup>12</sup>
- (11) Dersom effektiv konkurranse i betydelig grad hindres, vil de involverte foretak kunne utøve markedsrett. Med markedsrett menes vanligvis en bedrifts evne til, alt annet likt, å kunne gjennomføre en varig og ikke ubetydelig prisøkning, uten at omsatt kvantum reduseres så mye at det blir ulønnsomt.<sup>13</sup> Markedsrett kan utøves ensidig eller kollektivt.
- (12) Det er ikke grunnlag for å forby en transaksjon der det er sannsynlig at konkurranseforholdene vil svekkes i like stor, eller i større grad, uten foretakssammenslutningen. I dette ligger et krav om årsakssammenheng.<sup>14</sup> Kravet til årsakssammenheng innebærer at Konkurransetilsynet må sammenligne den konkurransesituasjonen som vil oppstå dersom foretakssammenslutningen

<sup>6</sup> Meldingen side 5 og 12.

<sup>7</sup> Meldingen, side 5. Vy trafikkerer trafikkpakkene for Østlandet, trafikpakken for Vestlandet, i tillegg til Gjøvikbanen, samt Flåmsbana gjennom konsesjonsavtale. For mer informasjon, se <https://www.jernbanedirektoratet.no/avtaler/trafikkavtaler/gjeldende-trafikkavtaler/> (lest 19. desember 2024).

<sup>8</sup> Flytoget ble etablert som eget statsaksjeselskap underlagt SD med virkning 1. januar 2003, og ble i 2004 underlagt daværende Nærings- og handelsdepartementet. Se mer på [flytoget.no/om-flytoget/Historie/](https://flytoget.no/om-flytoget/Historie/) (lest 19. desember 2024).

<sup>9</sup> Meldingen, side 7 og 12, og <https://www.regjeringen.no/no/dep/sd/org/selskaper/flytoget-as/id2951789/> (lest 19. desember 2024).

<sup>10</sup> Se <https://www.jernbanedirektoratet.no/avtaler/trafikkavtaler/gjeldende-trafikkavtaler/trafikkavtale-med-flytoget-as/> (lest 19. desember 2024).

<sup>11</sup> Meldingen, side 3.

<sup>12</sup> Effektivitetsgevinster som oppstår ved foretakssammenslutninger skal, etter lovendringene med ikrafttredelse 1. juli 2016, vurderes etter en konsumentvelferdsstandard, jf. Prop. 37 L (2015-2016), kapittel 7.2.4.

<sup>13</sup> Med prisøkning menes også reduksjon i produksjon, dårligere utvalg og kvalitet på varer og tjenester, mindre innovasjon eller endring av andre konkurranseparametere.

<sup>14</sup> Kommisjonens retningslinjer for vurdering av horisontale foretakssammenslutninger (2004/C 31/03), avsnitt 9 jf. avsnitt 2, og sak COMP/M.6360 – Nynas/Shell/ Harburg Refinery avsnitt 307-311.

gjennomføres, med et hypotetisk scenario for hvordan markedet hadde utviklet seg uten foretakssammenslutningen (alternativsituasjonen).<sup>15</sup> I fastleggelsen av alternativsituasjonen må den mest sannsynlige markedsutviklingen uten foretakssammenslutningen legges til grunn.<sup>16</sup>

- (13) Det er flere forhold som er relevante i vurderingen av graden av konkurranseintensiteten i et marked, og dermed for aktørenes muligheter til å utøve markedsrett. Sentrale momenter er blant annet konsentrasjonsgrad, konkurransenærhet, etableringsmuligheter, potensiell konkurranse og kjøperrett. Disse faktorene virker sammen og påvirker graden av konkurranse.
- (14) Dersom en foretakssammenslutning medfører en negativ effekt på konkurransen, kan det likevel foreligge omstendigheter som kan motvirke de negative effektene. For eksempel vil kjøperrett og/eller potensiell konkurranse kunne begrense de fusjonerende virksomhetenes mulighet og insentiv til å utøve økt markedsrett som følge av foretakssammenslutningen. Enkelte foretakssammenslutninger vil også kunne medføre effektivitetsgevinster som vil oppveie et eventuelt tap kundene påføres ved redusert konkurranse. Der slike effektivitetsgevinster kommer kundene til gode i tilstrekkelig grad, er ervervsspesifikke og dokumenterte, vil ervervet ikke kunne anses å hindre effektiv konkurranse i betydelig grad.<sup>17</sup>

### 3 Konkurransetilsynets vurdering

- (15) I varselet kom Konkurransetilsynet foreløpig til at Vy og Flytoget i alle fall før overføringen av eierskapet fra NFD til SD utgjorde to selvstendige økonomiske enheter, og at Vy og Flytoget senest etter overføringen av eierskapet i Flytoget til Vy utgjør samme økonomiske enhet. Tilsynet var dermed foreløpig av den oppfatning at det skjer en kontrollendring etter konkurranseloven § 17.<sup>18</sup>
- (16) Konkurransetilsynet har ikke funnet det nødvendig å ta endelig stilling til om det foreligger en meldepliktig foretakssammenslutning ved overføring av eierskapet i Flytoget fra NFD til SD, etterfulgt av sammenslåingen av Vy og Flytoget.
- (17) Konkurransetilsynet la i sin foreløpige vurdering til grunn at Flytoget i fravær av foretakssammenslutningen vil fortsette å tilby persontransport på jernbane, herunder tilby tilbringertjeneste mellom Drammen og Oslo lufthavn fram til konsesjonsavtalen mellom Jernbanedirektoratet og Flytoget utløper 31. januar 2028. Tilsynet vurderte at til tross for at Flytoget som eget konsept vil opphøre når konsesjonsavtalen utløper, er det ingen konkrete holdepunkter for at Flytoget som selskap vil opphøre å eksistere etter dette tidspunktet, i fravær av foretakssammenslutningen.<sup>19</sup>
- (18) I varselet la Konkurransetilsynet foreløpig til grunn at det kan foreligge et eget relevant marked for persontransport på jernbane. Videre vurderte tilsynet at anbudskonkurranser og direktetildeling med forhandling om PSO-kontrakter<sup>20</sup> (omtalt som "anbudsmarkedet") kunne utgjøre et eget relevant marked. Tilsynet la også foreløpig til grunn at persontransport på jernbane på bestemte strekninger, uavhengig av hvordan konsesjonen for å drive persontransport på strekningene er tildelt, kunne utgjøre egne relevante markeder.<sup>21</sup>
- (19) Konkurransetilsynet vurderte i varselet at anbudsmarkedet for persontransport på jernbane er nasjonalt i omfang, da de aktuelle kontraktene omhandler jernbanestrekninger i Norge, men at også tilbydere av persontransport på jernbane fra andre land kan være aktuelle tilbydere.

<sup>15</sup> Kommissjonens retningslinjer for vurdering av horisontale foretakssammenslutninger (2004/C 31/03), avsnitt 9.

<sup>16</sup> Se også EU-domstolens dom i sak C-12/03 P Kommissjonen mot Tetra Laval, avsnitt 42 og 43.

<sup>17</sup> Prop. 37 L (2015-2016) kapittel 7.2 jf. NOU 2012:7 kapittel 8, jf. rådsforordning (EF) nr. 139/2004 (fusjonsforordningen) artikkel 2 nr. 1 b) jf. nr. 2, jf. fortalen avsnitt 29 og Kommissjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger (2004/C 31/03), avsnitt 76 ff.

<sup>18</sup> Varselet, avsnitt 23.

<sup>19</sup> Varselet, avsnitt 24.

<sup>20</sup> Public Service Obligation ("PSO") er tjenester tilbudt til publikum på oppdrag eller etter krav fra det offentlige.

<sup>21</sup> Varselet, avsnitt 32-33.

Tilsynet vurderte videre at persontransport på spesifikke strekninger geografisk avgrenses til den enkelte strekning.<sup>22</sup>

- (20) I varselet kom Konkurransetilsynet foreløpig til at det var rimelig grunn til å anta at foretakssammenslutningen i betydelig grad ville hindre effektiv konkurranse.<sup>23</sup> Tilsynet vurderte at foretakssammenslutningen ville kunne føre til horisontale ikke-koordinerte virkninger for persontransport på jernbane på strekningen Drammen til Oslo lufthavn, og i anbudsmarkedet for persontransport på jernbane.<sup>24</sup>
- (21) I varselet la Konkurransetilsynet foreløpig til grunn at foretakssammenslutningen ville kunne føre til horisontale ikke-koordinerte virkninger på strekningen mellom Drammen og Oslo lufthavn. Tilsynets foreløpige vurdering var blant annet basert på at partene er de eneste tilbyderne av togtransport på strekningen, at togtransport utgjør en vesentlig del av tilbringertrafikken til/fra Oslo lufthavn, og at partene var hverandres nærmeste konkurrenter på strekningen.<sup>25</sup>
- (22) Etter at varselet ble sendt har Konkurransetilsynet innhentet ytterligere informasjon og gjort ytterligere analyser og vurderinger. I vurderingen har tilsynet blant annet vektlagt at deler av Vy og Flytogets tilbud innen persontransport på jernbane på strekningen mellom Drammen og Oslo lufthavn er regulert i gjeldende avtaler med Jernbanedirektoratet, herunder antall avganger, ruteplan og av- og påstigningsstasjoner. Dette bidrar til å begrense partenes muligheter til å gjøre endringer i tilbudet etter foretakssammenslutningen, og senest frem til Flytogets konsesjonsavtale utløper 31. januar 2028.
- (23) I varselet la Konkurransetilsynet videre til grunn at foretakssammenslutningen ville kunne føre til horisontale ikke-koordinerte virkninger i anbudsmarkedet. Tilsynets foreløpige vurdering var blant annet basert på at partene er aktuelle tilbydere i anbudsmarkedet, at foretakssammenslutningen kan medføre en reduksjon i antall aktører som kan tilby kommersiell transport på ulike jernbanestrekninger, samt en reduksjon i antall aktører som kan delta i anbudskonkurranser, eller være aktuelle for direktetildeling av PSO-kontrakter.<sup>26</sup>
- (24) Etter at varselet ble sendt har Konkurransetilsynet innhentet ytterligere informasjon og gjort ytterligere analyser og vurderinger. I vurderingen har tilsynet blant annet vektlagt sannsynligheten for at Vy etter overtakelsen av Flytoget vil møte konkurranse fra annet hold i fremtidige anbudskonkurranser.
- (25) Etter en helhetsvurdering av saken har Konkurransetilsynet kommet til at det ikke foreligger tilstrekkelige holdepunkter for at foretakssammenslutningen i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse, jf. konkurranseloven § 16 første ledd.

## 4 Konklusjon

- (26) Konkurransetilsynet har etter en helhetsvurdering besluttet å avslutte behandlingen av saken.
- (27) Eventuelle spørsmål om Konkurransetilsynets behandling av saken rettes til Fredrik Bjørnstad Sortland ([frso@kt.no](mailto:frso@kt.no), 55 59 75 89).

Med hilsen

Vegard Aandal-Nilsen  
*fungerende avdelingsdirektør*

*Dokumentet er elektronisk godkjent.*

---

<sup>22</sup> Varslet, avsnitt 34.

<sup>23</sup> Varselet, avsnitt 39.

<sup>24</sup> Varselet, avsnitt 35.

<sup>25</sup> Varselet, avsnitt 35.

<sup>26</sup> Varselet, avsnitt 36.