



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
20/2488-4

Dato
26. januar 2021

Supplerende tildelingsbrev nr. 1

Merknad fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Følgende merknad fra transport- og kommunikasjonskomiteen i Innst. 13 S (2020-2021) pkt. 3.18.3 var ikke inkludert i tildelingsbrevet for 2021, og tas derfor med i første supplerende tildelingsbrev:

«Komiteen er kjent med at Fylkestinget i Innlandet, Stange kommune og næringslivet mener det er formålstjenlig og kostnadseffektivt å videreutvikle dagens tømmerterminal på Sørli til en flerbruksterminal. Hensikten er økt overføring av gods fra vei til bane og utvikling av en bioøkonomisk industriklynge i tilknytning til terminalen. Det påpekes at det vil være viktig å avklare mulighetene for en slik utvikling i forbindelse med jernbaneutbyggingen Kleverud–Sørli–Åkersvika. Anleggsarbeidet med intercity ved Sørli starter i 2022, og komiteen ber derfor om at Jernbanedirektoratet/Bane NOR raskt går i dialog med aktuelle aktører for å utrede mulighetene for en utvikling av terminalen på Sørli.»

Departementet ber Jernbanedirektoratet følge opp merknaden på egnet måte.

Bestilling av oppdaterte vurderinger om tilleggssavtaler for 2021

Bakgrunn

Som en følge av pandemien og myndighetenes smitteverntiltak ble togselskapenes billettinntekter sterkt redusert fra mars 2020. For å opprettholde et nødvendig togtilbud, blant annet for arbeidsreisende med samfunnskritiske jobber, ble bevilgningen til kjøp av persontransport med tog økt ifm. Stortingets behandling av Prop. 73 S (2019-2020) og Innst.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Bane- og
planavdelingen

Saksbehandler
Eli Marie Smedsrud
22 24 81 62

233 S (2019-2020). Bevilgningen til tilleggsavtaler var i 2020 på totalt 1 550 mill. kroner. I 2021 er det satt av 650 mill. kroner til videreføring av ordningen i første halvår.

Bevilgningen dekker tilleggsavtaler mellom Jernbanedirektoratet og togselskapene for å opprettholde et nødvendig minimumstilbud gjennom en periode med reduserte billettinntekter og reiseaktivitet. Togtilbudet er samtidig noe redusert for å være tilpasset færre reisende, men avganger som er viktige for arbeidsreisende og skoleelever er opprettholdt. Ordningen med tilleggsavtaler er vurdert som en løsning som er treffsikker og administrativt overkommelig. Avtalene er tillegg til eksisterende trafikkavtaler mellom togselskapene og staten ved Jernbanedirektoratet.

Flytoget AS har avtale med staten om offentlig tjenesteforpliktelse, og var omfattet av tilleggsavtalene i 2020 for å opprettholde tidlige og sene avganger til Oslo lufthavn i deler av åpningstiden som ikke er dekket av andre togavganger.

I oktober 2020 besluttet regjeringen en ny innretting av tilleggsavtalene for at ordningen skulle være mer langsiktig enn først lagt til grunn i mars. Det ble bestemt at togselskapene skal dekke en andel av reduserte billettinntekter selv. Basert på transportfaglige vurderinger av hvilket togtilbud det er nødvendig at staten som kjøper opprettholder, ble det bestemt at Flytoget skulle være en del av tilleggsavtalene ut 2020, men ikke omfattes av ordningen i 2021. Ny innretting ble formidlet Jernbanedirektoratet i supplerende tildelingsbrev nr. 8 i 2020.

Bestilling av oppdaterte vurderinger

Det er sentralt at utformingen av tilleggsavtalene vurderes etter likeverdige kriterier for alle operatører, slik at avtalene er innenfor rammene av kollektivtransportforordningen. Det må tas i betraktning at det er forskjell mellom innretningen på de opprinnelige trafikkavtalene, at det er snakk om en ekstraordinær situasjon der det har vært nødvendig å sørge for et tilpasset togtilbud med en tilpasning av opprinnelig avtalt vederlag, og at det ligger til den kompetente myndigheten - Jernbanedirektoratet - å definere forpliktelsen til offentlig tjenesteyting innenfor de tilgjengelige rammene.

Kommisjonens [oversikt over statsstøtteregele som kommer til anvendelse på transportområdet i forbindelse med covid-19-utbruddet](#) angir at alle offentlige tiltak under pandemien bør utformes på en måte som ikke unødig forstyrrer konkurransen i markedene, og at alle operatører bør ha tilgang på støtte som er nødvendig for å sikre og å gjenopprette transportsystemets funksjon og fungerende forsyningskjeder. Departementet vil likevel påpeke at ordningen med tilleggsavtaler med persontogselskapene er et av flere offentlige virkemidler for å kompensere for negative virkninger av pandemiutbruddet, og skal bidra til at den samfunnskritiske transporten opprettholdes på en tilfredsstillende måte.

Departementet legger følgende forutsetninger til grunn for tilleggsavtalene som inngås med togoperatørene:

- Avtalene må være i tråd med kravene i kollektivtransportforordningen

- De ulike operatørene må yte en offentlig tjenesteforpliktelse i form av et tilpasset rutetilbud for å sørge for en nærmere definert transportkapasitet.
- De oppjusterte vederlagene må være innenfor budsjetttrammene som er vedtatt av Stortinget.
- Alle operatørene med en eksisterende trafikkavtale med staten må behandles etter likeverdige prinsipper og objektive kriterier.
- Avveining av nytte og kostnader for samfunnet av tiltakene.

I lys av at situasjonen har utviklet seg noe annerledes enn det som ble lagt til grunn for den opprinnelige utformingen av ordningen med tilleggsavtaler for 2021, ber departementet om at Jernbanedirektoratet gjør oppdaterte vurderinger av den endelige innretningen av tilleggsavtalene for 2021, der premissene nevnt ovenfor bør ligge til grunn.

Departementet legger til grunn at Jernbanedirektoratet gjør fortløpende vurderinger av transportbehovet (dvs. omfanget av den offentlige tjenesteforpliktelsen) og størrelsen på vederlaget som skal ytes, i lys av utviklingen som har skjedd siden ordningen med tilleggsavtaler for 2021 ble utformet i september 2020. Verken forløpet til pandemien, omfanget av reiserestriksjoner, bruk av hjemmekontor, reisemønster under pandemien osv. har utviklet seg nøyaktig som forutsatt, og det bør gjøres oppdaterte vurderinger av hvilket transporttilbud som er tilstrekkelig også på grunnlag av dette. Det er flere ting som tyder på at omfanget av reisende er lavere nå enn det som ble lagt til grunn ved utformingen av ordningen av tilleggsavtalene for 2021. Dette har f.eks. allerede medført en viss reduksjon i fjerntogtilbudet.

Konklusjon:

I tråd med de juridiske vurderingene omtalt over, slås det fast at de overordnede rammene for ordningen med tilleggsavtaler fastsettes av Stortinget og departementet, mens Jernbanedirektoratet skal inngå egnede avtaler med operatørene basert på transportfaglige vurderinger, avveining av nytte og kostnader ved tiltakene og kriterier som sikrer likeverdig behandling av operatørene.

Jernbanedirektoratet skal foreta en selvstendig og helhetlig vurdering av om det er grunnlag for å inngå en tilleggsavtale også med Flytoget for hele eller deler av første halvår 2021, og/eller om det bør gjøres tilpasninger i tilleggsavtalen med Vy angående trafikk på strekninger som overlapper med Flytogets tilbud. Jernbanedirektoratet kan inngå tilleggsavtale med Flytoget dersom det etter direktoratets vurdering kan gjøres innenfor gjeldende bevilgning samtidig som bærekraften til ordningen som helhet videreføres på et akseptabelt nivå.

Jernbanedirektoratet må innen 3.februar 2021 orientere Samferdselsdepartementet om sin beslutning og konsekvensene dette får for forvaltningen av tilleggsavtalene.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Eli Marie Smedsrud
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer