



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
24. april 2024

Statsbudsjettet 2024 - Supplerende tildelingsbrev nr. 3

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev for 2024 datert 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet (Jdir). I dette supplerende tildelingsbrevet gir SD tre oppdrag til Jdir:

1. Oppdrag om statsstøtterettslige vurderinger om finansiering av Entur
2. Oppdrag om utredning av beredskapsmessige forhold for vedlikehold av togmateriell
3. Oppdrag om Flåmsbanen

1. Oppdrag om statsstøtterettslige vurderinger om finansiering av Entur

Oppdrag nr.	09-2024
Navn på oppdrag	Statsstøtterettslige vurderinger om finansieringen av Entur
Bakgrunn Jernbanedirektoratet, ved advokatfirmaet Kvale, og Entur, ved advokatfirmaet Lund & co, har utarbeidet hver sin juridiske vurdering om hvordan finansieringen av Entur forholder seg til statsstøttereglene. De to vurderingene gir ulike resultater, og de to juridiske miljøene gir ulike anbefalinger av hvilke tiltak som bør gjennomføres for å sikre at man holder seg innenfor statsstøttereglene.	
Beskrivelse av oppdraget Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om å gi en vurdering av de foreliggende juridiske betenkningene og anbefalingene som foreligger. Målet skal være å sikre at finansieringen av Entur ikke er i strid med statsstøttereglene, og at det legges gode rammebetingelser for utøvelse av Enturs oppgaver. Denne vurderingen må gjøres i samråd med Entur, og være basert på en omforent beskrivelse av faktum, herunder Enturs oppgaver og funksjoner. Der det foreligger ulik forståelse av jussen og/eller faktum, må begge parter synspunkter fremkomme. Videre bes	

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-, plan og
miljøavdelingen

Saksbehandler
Linn Hokholt
22 24 82 42

Jernbanedirektoratet, i dialog med Entur, gi en anbefaling om nødvendige tiltak og eventuelle videre steg i prosessen.
<p>Frist og rapportering</p> <p>Jernbanedirektoratet skal levere sin vurdering og anbefaling i en egen rapport til Samferdselsdepartementet innen 28. juni 2024. Departementet vil invitere til et møte i forbindelse med oppstart av arbeidet.</p>

Kontaktperson i SD for oppdraget er Erik Syvertsen, telefon 22 24 81 94.

2. Oppdrag om utredning om beredskapsmessige forhold for vedlikehold av togmateriell

Oppdrag nr.	10-2024
Navn på oppdrag	Utredning av beredskapsforhold knyttet til vedlikehold av togmateriell
<p>Bakgrunn</p> <p>I lys av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen er det behov for en oppdatert vurdering av beredskapsforhold knyttet til jernbanens transportevne. Dette omfatter også oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nr. 448 fra sesjonen 2023–2024 om å sikre beredskap og driftsstabilitet på norsk jernbane.</p>	
<p>Beskrivelse av oppdraget</p> <p>Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om å vurdere de beredskapshensyn knyttet til vedlikehold av tyngre materiell og en helhetlig vurdering av nødvendig beredskap for å sikre jernbanens transportevne. Utredningen kan bygge på eksisterende og pågående utredningsarbeid, og oppdatering av tidligere vurderinger der dette er nødvendig i lys av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen, nyere kunnskap og regelverk. Målet skal være både å svare ut anmodningsvedtaket fra Stortinget og å gi en samlet vurdering av hvilke beredskapsforhold som må ivaretas for å sikre jernbanens transportevne. Denne vurderingen må gjøres i samråd med relevante aktører i jernbanesektoren, sivil beredskap og forsvarsmyndigheter. Det skal videre utarbeides et aktørkart med utgangspunkt i dagens situasjon og på bakgrunn av dette vise hvilke konsekvenser ulike tilpasninger vil kunne gi for de berørte aktørene.</p>	
<p>Frist og rapportering</p> <p>Jernbanedirektoratet skal foreslå en prosjektplan og opplegg for involvering av øvrige aktører, samt underveisrapportering/møter med SD innen 8. mai 2024. Prosjektplanen skal legges opp slik at Fase 1 av utredningen (beredskapskonsekvenser knyttet til vedlikehold av tyngre materiell) kan leveres 28. juni 2024 og fase 2 (vurdering av nødvendig beredskap for å sikre jernbanens transportevne) leveres 29. november 2024 som en anbefaling i en egen rapport til Samferdselsdepartementet.</p>	

Kontaktperson i SD for oppdraget er Annelene Holden Hoff, telefon 22 24 82 40.

3. Oppdrag om Flåmsbanen

Oppdrag nr.	11-2024
Navn på oppdrag	Flåmsbanen
Bakgrunn <p>Eksisterende trafikkavtale på Flåmsbanen utløper ved ruteterminskiftet i 2027. Samferdselsdepartementet mottok 17. april 2024 henvendelse fra partene Vygruppen AS (Vy), Norway's best Group AS (NBG) og Flåm Utvikling AS (FU), med anbefaling om at Vy, med hjemmel i kollektivtransportforordningen, direktetildeles en ny trafikkavtale på Flåmsbanen. Partene har behov for forutsigbare rammebetingelser som muliggjør kjøp av nye vogner.</p> <p>Samferdselsdepartementet viser til at regjeringen har en transportpolitisk målsetting om å legge til rette for bosetting, utvikling og verdiskapning i distriktskommunene, og Flåmsbanen er viktig både for å sikre persontogtransporten i området, og for turistnæringen. Samferdselsdepartementet sendte 27. august 2021 et brev til partene, med Jernbanedirektoratet i kopi, hvor de ble oppfordret til å fortsette det gode samarbeidet som er nøkkelen til Flåmsbanens suksess.</p> <p>Vy og NBG informerer om at de nå har inngått en prinsippavtale hvor selskapene forplikter seg til et stabilt og langsiktig samarbeid fremover. Partene er beredt til å starte anskaffelsen av nytt togmateriell så snart fremtidige rammebetingelser er avklart. Partene har oversendt en felles juridisk vurdering foretatt av advokatfirmaene Wikborg Rein og BAHR som utdypet vurderingen av det juridiske hjemmelsgrunnlaget.</p>	
Beskrivelse av oppdraget <p>Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet, som kjøper av persontransport med tog, vurdere forslagene i brevet fra partene Vygruppen AS (Vy), Norway's best Group AS (NBG) og Flåm Utvikling AS (FU) og tilrå videre oppfølging.</p>	
Frist og rapportering <p>Jernbanedirektoratet skal levere sin vurdering og anbefaling i en egen rapport til Samferdselsdepartementet innen 13. mai 2024.</p>	

Følgende dokumenter er vedlagt som grunnlag for oppdraget:

- Henvendelse til Samferdselsdepartementet fra Vygruppen AS (Vy), Norway's best Group AS (NBG) og Flåm Utvikling AS (FU) angående Flåmsbanen datert 17. april 2024.
- Juridisk vurdering av forutsigbare rammebetingelser for Flåmsbanen fra advokatfirmaene Wikborg Rein og BAHR datert 8. mars 2024.
- Brev om ny konsesjon for Flåmsbanen fra ordfører i Aurland kommune.

Kontaktperson i SD for oppdraget er Nora Hansen Balteskard, telefon 22 24 81 87.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Linn Hokholt
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen

Vygruppen AS
Postboks 1800 Sentrum
0048 Oslo

Oslo, 8. mars 2024
Vår ref.: 99809-300

Forutsigbare rammebetingelser for Flåmsbana

1 INNLEDNING OG KONKLUSJON

Vygruppen AS ("**Vy**") har bedt Wikborg Rein Advokatfirma AS om en juridisk vurdering av rettslige grunnlag for å sikre forutsigbare rammebetingelser for persontransporten med tog på Flåmsbana etter 2027. Norway's Best Group AS ("**NBG**") har bedt Advokatfirmaet BAHR AS om å gjøre en vurdering av tilsvarende forhold. Advokatfirmaene Wikborg Rein og BAHR har derfor utarbeidet et omforent brev hvor problemstillingen behandles.

Vy er frem til og med 2027 tildelt en enerett av Jernbanedirektoratet til å drive persontransport med jernbane på Flåmsbana. Fra 1997 har Vy hatt et samarbeid om banestrekningen med NBG. Vy og NBG eier sammen Flåm Utvikling AS ("**FU**"). FU har ansvaret for salg og markedsføring av Flåmsbana, og det er inngått en kontrakt mellom FU og Vy hvor Vy utfører persontransport på oppdrag fra FU.

Vy og NBG er nå opptatt av å sikre forutsigbare rammebetingelser for Flåmsbana, blant annet fordi det skal gjennomføres store investeringer som forutsetter en tidshorisont som går betydelig lenger enn 2027. Vi har på denne bakgrunn vurdert grunnlaget for å tildele en enerett til persontransport med jernbane også etter 2027, enten ved direktetildeling av en ny kontrakt, eller på annen måte. Vy og NBG er enige om at den beste løsningen for å sikre forutsigbare rammebetingelser, er at en evt. ny kontrakt direktetildeles til Vy.

Vår konklusjon er at det er grunnlag for å direktetildele en ny kontrakt fra Jernbanedirektoratet til Vy om utføring av persontransport på Flåmsbana som erstatter dagens kontrakt som utløper i 2027.

Dagens kontrakt er hjemlet i EUs kollektivtransportforordnings (forordning (EU) nr. 1370/2007, heretter benevnt som "kollektivtransportforordningen") artikkel 5(6), som inntil 25. desember 2023 ga hjemmel til å direktetildele jernbanekontrakter på generelt grunnlag. Spørsmålet er således om det på nåværende tidspunkt finnes andre rettslige grunnlag for direktetildeling av Flåmsbana etter 2023.

Vår vurdering er at kontrakten om Flåmsbana skal vurderes som en kontrakt om offentlig persontransport med jernbane underlagt kollektivtransportforordningen, og at en slik kontrakt kan direktetildeles i medhold av artikkel 5(4) i kollektivtransportforordningen. Etter vår vurdering vil

L

investeringene være så omfattende og spesifikke, at kontrakt kan tildeles med en varighet på inntil 22,5 år, jf. artikkel 4(4) alternativ 1.

2 FLÅMSBANA FALLER INN UNDER KOLLEKTIVTRANSPORTFORORDNINGEN

2.1 Kollektivtransportforordningens anvendelsesområde

Kollektivtransportforordningen gjelder for "*public passenger transport services*", jf. artikkel 1(2). Artikkel 2(a) definerer dette som "[...] *passenger transport services of general economic interest [SGEI] provided to the public on a non-discriminatory and continuous basis*". EU-kommisjonen har definert SGEI som "*economic activities which deliver outcomes in the overall public good that would not be supplied (or would be supplied under different conditions in terms of quality, safety, affordability, equal treatment or universal access) by the market without public intervention*".¹

Flåmsbana drives med "*public intervention*", ettersom trafikkavtalen inneholder trafikkforpliktelser, og Vy er gitt en enerett. Dette sikrer et minimumstilbud til lokalbefolkningen, og det foreligger en forpliktelse for Vy til å opprettholde særskilte prisordninger for "*lokalt reisende*". Avtalen sikrer videre at Flåmsbana opprettholder et tilstrekkelig antall avganger i lavsesong, ikke bare i den populære sommersesongen. Det er også direkte angitt i trafikkavtalen at den "*baserer seg på krav i EUs kollektivtransportforordning*", og at tjenesten skal ses på som en "offentlig tjeneste av allmenn økonomisk betydning".

Også i en ny kontrakt forutsetter vi at det vil ligge forpliktelser til å opprettholde ulønnsomme avganger, herunder i lavsesong, og et særlig togtilbud til lokalt reisende. Etter vårt syn innebærer dette at tjenesten vil drives på en måte og i et omfang som "*would not have been supplied [...] by the market without public intervention*", noe som muliggjøres av eneretten. Vår vurdering er derfor at også en ny kontrakt om Flåmsbana (forutsatt fortsatte trafikkforpliktelser) vil være en kontrakt om offentlig persontransport med jernbane underlagt kollektivtransportforordningen.

2.2 Artikkel 5(4) i kollektivtransportforordningen gir hjemmel for å tildele kontrakt direkte

Kollektivtransportforordningens artikkel 5 inneholder en rekke unntak fra plikten til å konkurransenutsette kontrakter om kollektivtransport. Unntaket i artikkel 5(4) fremstår mest treffende for direktetildeling av en kontrakt om utføring av offentlig persontransporttjeneste på Flåmsbana. Bestemmelsen lyder som følger:

«4. Unless prohibited by national law, the competent authority may decide to award public service contracts directly:

(a) where their average annual value is estimated at less than EUR 1 000 000 or, in the case of a public service contract including public passenger transport services by rail, less than EUR 7 500 000; or

¹ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - A Quality Framework For Services Of General Interest In Europe, COM(2011) 900 final, p. 3.

(b) where they concern the annual provision of less than 300 000 kilometres of public passenger transport services or, in the case of a public service contract including public passenger transport services by rail, less than 500 000 kilometres.

In the case of a public service contract directly awarded to a small or medium-sized enterprise operating not more than 23 road vehicles, those thresholds may be increased to either an average annual value estimated at less than EUR 2 000 000 or to an annual provision of less than 600 000 kilometres of public passenger transport services.”

Unntaket i artikkel 5(4) gjelder såfremt "kontrakten" har en årlig verdi på under 7,5 millioner Euro eller omfatter offentlig persontransport på jernbane på under 500 000 kilometer årlig. Vilkårene er alternative, og det er således nok at Flåmsbana har en årlig produksjon under 500 000 kilometer. Vi mener "kontrakten" må avgrenses slik myndigheten har definert den, og at det ikke gjelder noe krav om at den må være knyttet til en naturlig fysisk del av jernbanenettet, jf. bl.a. forskjellen i ordlyd mellom artikkel 5(4) ("the contract") og artikkel 5(4)(a) (som viser til "relevant structural and geographical characteristics of the market and network concerned").²

Årlig produksjon på Flåmsbana i 2022 var ifølge Statistisk Sentralbyrås statistikk 79 229 togkilometer.³ Også i tidligere år ligger den årlige produksjonen godt under 500 000 kilometer. Dermed gir artikkel 5(4) etter vår vurdering hjemmel for å tildele kontrakt direkte også etter 2027.

En direktetildelt kontrakt etter artikkel 5(4) kan i utgangspunktet tildeles for 15 år jf. artikkel 4(3). I særskilte tilfeller er det imidlertid adgang å fastsette varigheten inntil 22,5 år, se artikkel 4(4) alternativ 1, som lyder slik:

«4. If necessary, having regard to the conditions of asset depreciation, the duration of the public service contract may be extended by a maximum of 50 % if the public service operator provides assets which are both significant in relation to the overall assets needed to carry out the passenger transport services covered by the public service contract and linked predominantly to the passenger transport services covered by the contract. (...)»

I dette tilfellet er det forutsatt at det skal gjennomføres investeringer i nytt togmateriell som skal benyttes på Flåmsbana. Investeringene vil være betydelige og vil derfor kreve lang avskrivningstid, som gjør det nødvendig med en lengre kontraktsperiode. Materiellet som planlegges anskaffes vil være særskilt anskaffet til bruk på kun Flåmsbana. Det forutsettes videre at myndighetene ikke skal ta noen finansiell del i denne investeringen. I lys av dette er det vår vurdering at det vil være adgang til å forlenge kontraktsvarigheten med 50% jf. artikkel 4(4) alternativ 1.⁴ Kontrakt kan da tildeles med en varighet på 22,5 år.

² Se også Rundskriv om gjennomføring av kollektivtransportforordningen, forordning nr. 1370/2007, i norsk rett <https://www.regjeringen.no/contentassets/a67f284838d74045a6b19d08b4b12b38/rundskriv-om-gjennomforing-av-kollektivtransportforordningen-forordning-nr.-13702007-i-norsk-rett-11260614.pdf>, der det uttales: "Det er ikkje krav til konkurranseutsetjing når ein kontrakt gjeld mindre enn 300 000 kilometer transporttenester årleg, eller under 600 000 kilometer for små og middels store bedrifter (art. 5 nr. 4), sjå definisjonen av små og mellomstore føretak i pkt. 4.2.2". (Senere økt til 500 000 for jernbane.)

³ Se SSBs hjemmesider: <https://www.ssb.no/statbank/table/10484>. I 2019 var antall togkilometer 113 171 km. Togkilometer er definert av SSB som "kjørelengde for tog, baner og trikker, som består av flere vogner som er heftet sammen", se "definisjoner" på siden <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/kollektivtransport>.

⁴ Se fortalen til kollektivtransportforordningen premiss 15.

Oppsummert vurderer vi derfor at artikkel 5(4) gir grunnlag for direktetildeling for en kontrakt på 22,5 år.

Med vennlig hilsen

WIKBORG REIN ADVOKATFIRMA AS



Torje Sunde
advokat (H)

ADVOKATFIRMAET BAHR AS



Arne Torsten Andersen
advokat

Ny konsesjon for Flåmsbana – sentralt for å vidareføra ei suksessrik distriktssatsing på reiseliv

På slutten av 1990-talet vart det teke lokalt eigarskap til reiselivssatsinga i Aurland. Aurland kommune spelte ei sentral rolle i dette strategiske arbeidet, som også handla om framtida for Flåmsbana. I dag, meir enn 25 år seinare, er vi som lokalpolitikarar stolte over å sjå på det som er bygd opp av reiselivsaktivitet i kommunen vår, og som har gjort Flåm til eit av dei mest veldrivne reisemåla i Norge.

Aurland kommune har vore stor eigar i Norway's Best Group AS (tidlegare Aurland Ressursutvikling AS) sidan etablering av selskapet i 1997. Norway's best har vore eigar i Flåm Utvikling AS (Flåmsbana) heile denne tida, men selskapet har også vore den store motoren i reiselivsutviklinga i kommunen, ei næring som i dag omfattar eit titals ulike aktørar, og som utgjer eit sterkt kompetansemiljø med stor innovasjonskraft og sterk investeringsvilje.

Flåmsbana er krumtappen i reiselivet i Aurland kommune. På 25 år har den har utvikla seg til å bli ein internasjonal reiselivssuksess, og det er fantastisk å oppleve at bana i dag blir driven på rein kommersiell basis, utan offentleg støtte. Flåmsbana skapar attraksjonskraft for Flåm som reisemål og for reiselivsaktørane i Flåm. Men Flåmsbana er også avhengig av at det i Flåm er bygd opp ein heilskap av opplevingar og aktivitetar som dreg turistar hit heile året. Dette gode samspelet blir sikra gjennom reiselivet sitt eigarskap i Flåmsbana.

Reiselivet i kommunen har vore gjennom fleire utfordrande år under og etter pandemien. No ser vi igjen eit reiseliv som er prega av framtidstru, og som har planar for vidare utvikling og vekst. Men satsing og vilje til investering krev langsiktige og føreseielege rammevilkår. Derfor er det svært viktig at drifta av Flåmsbana kan vidareførast etter dagens modell, og i tråd med reiselivet sine interesser.

Samarbeidet mellom Norway's Best Group AS og Vygruppen har vore ein suksessfaktor i drift og utvikling av Flåmsbana. Aurland kommune ser på vidareføring av dette samarbeidet som eit viktig element for vidare utvikling av reiselivet i kommunen.

Samferdsledepartementet har tidlegare oppmoda dei to partane om å halde fram det gode samarbeidet om Flåmsbana. Vi håpar departementet vil følgje opp dette ved å inngå ny trafikkavtale med Vy. På den måten sikrar ein vidareføring av det strategisk kloke grepet som vart gjort for Flåmsbana på slutten av 1990-talet, og som so langt har vore ei heilt unik suksesshistorie i norsk reiseliv. Som lokalpolitikarar må vi også føye til at dette har vist seg å vere svært god distrikts- og næringspolitikk.

På vegne av formannskapet i Aurland

Kjell Bøe Bjørgum
Ordfører





Samferdselsdepartementet
v/statsråd Jon-Ivar Nygård og
statssekretær Abel Cecilie Knibe
Kroglund
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

17. april 2024

NY TRAFIKKAVTALE FOR FLÅMSBANA

Vi viser til møte i Samferdselsdepartementet 12. april 2024. Som avtalt oversender vi vår anbefaling vedrørende ny trafikkavtale for Flåmsbana.

1 Bakgrunn

Vygruppen AS (Vy) trafikkerer i dag Flåmsbana i henhold til avtale med Jernbanedirektoratet av 10. mai 2017 (Trafikkavtalen). Avtalen med Jernbanedirektoratet har varighet frem til ruteterminskiftet i 2027.

I driften av Flåmsbana samarbeider Vy med Norway's best Group AS (NBG). Tidligere navn på NBG var Aurland Ressursutvikling AS.

Vy og NBG eier sammen Flåm Utvikling AS (Flåm Utvikling). Flåm Utvikling står for salg og markedsføring av billetter til Flåmsbana og sørger for at gjestene blir tatt godt vare på lokalt. Gjennom dette har Flåm Utvikling inntektsansvaret for banen, mens Vy er ansvarlig for persontransporten og driften av togene. NBG sørger for helhetlig reisemålsutvikling i Flåm-regionen, og bidrar også til styrkingen av salget og markedsføringen av banen.

Samarbeidet mellom Vy, NBG og Flåm Utvikling har gitt gode resultater, og Flåmsbana er nå en av Norges største reiselivssuksesser. Partene ønsker å videreføre fellesskapet som er bygd opp rundt Flåmsbana. Vy og NBG har i januar 2024 inngått en prinsippavtale som gir gode og forutsigbare rammer for det fremtidige samarbeidet. I avtalen forplikter selskapene seg til et langsiktig samarbeid.

Det nærmer seg nå utløp av Trafikkavtalen. For å investere videre i utviklingen av Flåmsbana er det avgjørende å få avklart de fremtidige rammebetingelsene. Dette er særlig viktig fordi vognene på Flåmsbana er gamle. For å kunne investere i nye vogner, er det en forutsetning at det foreligger en trafikkavtale som gir en slik langsiktighet at investeringen kan forsvares.

Det har gjennom lang tid vært kjent at det må investeres i nye vogner på Flåmsbana. I 2021 utredet Jernbanedirektoratet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet flere spørsmål av betydning for å avklare de fremtidige rammebetingelsene for banen. Vy, NBG og Flåm Utvikling ga innspill til Jernbanedirektoratet i direktoratets arbeid, og vi er kjent med at Jernbanedirektoratet leverte en utredning til Samferdselsdepartementet i 2021. Vi er imidlertid ikke kjent med innholdet i Jernbanedirektoratets utredning.

Vy og NBG mottok i 2021 et brev fra samferdselsministeren datert 27. august 2021. I dette brevet skriver daværende statsråd Knut Arild Hareide blant annet "Flåmsbana er en stor suksess og jeg er svært imponert over hva dere får til. Suksesskriteriene for Flåmsbana er flere, men jeg vil spesielt peke på en unik jernbane, storslått natur, et sterkt lokalt engasjement, lokal investeringsvilje og statlige selskap sin vilje til å satse og investere." Videre oppfordrer han partene til å "fortsette det gode samarbeidet som er nøkkelen til Flåmsbanas suksess". Dette er del av bakgrunnen for at Vy og NBG nå har jobbet frem langsiktige avtaler om et samarbeid på Flåmsbana.

Vy, NBG og Flåm Utvikling anmoder med dette Samferdselsdepartementet om å sikre langsiktige rammevilkår for Flåmsbana også etter 2027, slik at suksessen Flåmsbana kan videreføres i fremtiden.

Vi står sammen om en henvendelse hvor vi anbefaler at det inngås en ny trafikkavtale for Flåmsbana med Vy.

2 Flåmsbanas betydning for lokalsamfunnet

Flåmsbana er navet i reiselivsnæringen som er bygget opp i og rundt Flåm.

Flåm er i dag et av Norges mest attraktive og veldrevne reisemål. De siste 20 årene har samlet omsetning i reiselivet i kommunen økt betydelig, fra 80 millioner i 1998 til 1.046 millioner kroner i 2019. Aurland kommune har nå flere hundre helårsarbeidsplasser i reiselivsnæringen, og mange nye virksomheter. Unge folk fra mange nasjonaliteter har etablert seg i kommunen. Den lokale reiselivsnæringen er attraktiv og tiltrekker seg kompetanse.

Den lokale veksten i Flåm og Aurland hadde ikke vært mulig uten Flåmsbana. Flåmsbana er en utløsende årsak til at gjester fra hele verden reiser til Flåm. Siden driften av Flåmsbana skjer i tett samspill med lokale aktører, er Flåm blitt et senter for aktivitet og kompetanse som igjen gjør det attraktivt for andre reiselivsbedrifter å etablere seg i regionen. De nye virksomhetene nyter godt både av gjestene som kommer til regionen på grunn av Flåmsbana, og det kompetansemiljøet som er bygd opp rundt Flåmsbana. NBGs rolle som lokal aktør, med Aurland kommune som stor eier, har vært vesentlig for å få til dette. Kommunens eierskap i NBG bidrar også til lokal forankring og til at verdiskapingen kommer kommunens innbyggere til gode.

Flåmsbanas suksess er et resultat av langsiktige investeringer fra Vy, NBG og Flåm Utvikling gjennom mange år. Samarbeidspartnerne har investert i togmateriell, infrastruktur (senest sporforlengelse på Flåm stasjon i 2022), rydding langs jernbanesporet, internasjonal markedsføring mv. I forlengelsen av investeringene i Flåmsbana, har NBG og andre lokale aktører investert i utvikling av reisemålet som gjør dette attraktivt, slik som overnattingskapasitet, bevertning og opplevelser. Denne samlede viljen til å investere langsiktig har vært avgjørende for utviklingen.

Rolledelingen mellom Vy, NBG og Flåm Utvikling skaper en helhet hvor ulike hensyn blir ivarettatt. Vys rolle sikrer togdriften og at Flåmsbana styres som en integrert del av en helhetlig norsk jernbane. NBG og Flåm Utvikling sørger for at Flåmsbana utvikles som en integrert del av reisemålet Flåm, og at lokalbefolkningens interesser ivaretas.

Som vedlegg til brevet følger et brev fra ordfører og formannskapet i Aurland kommune.

3 Fornøyde gjester

Flåmsbana tiltrekker seg gjester fra hele verden. På Flåmsbana får gjestene en unik opplevelse tett på naturen. Reisen er fra start til mål tilrettelagt for å gi gjestene den beste opplevelsen, og Flåmsbana scorer høyt i kunde- og markedsundersøkelser.

Flåm Utvikling, med eierne Vy og NBG, gjør investeringer langs og i tilknytning til banen for å skape gode gjesteopplevelser. For eksempel har Flåm Utvikling selv investert i plattformutvidelser på flere stasjoner (Flåm, Vatnahalsen, Kjosfossen). På endestasjonene har Flåm Utvikling eget personell som organiserer og veileder gjestene, slik at opplevelsen skal bli god også når det er mange folk. På Kjosfossen stasjon har Flåm Utvikling bygget ut plattformen slik at gjestene kan gå ut av toget å oppleve fossen på nært hold. I sommermånedene arrangerer Flåm Utvikling opptreden fra «huldra» i fossen når toget stopper.

Flåm Utvikling, Vy og NBG arbeider nå med nye initiativer som skal styrke gjestenes opplevelse på og langs Flåmsbana. Flåmsbana må utvikles videre for å opprettholde attraksjons- og konkurransekraft.

4 Investering i nye vogner

Flåmsbana trafikkeres i dag med gamle togvogner av type B3. Vognene ble bygget på 1960-tallet og har vært i trafikk mye lenger enn det som normalt er forventet teknisk levetid for togmateriell. Vy har løpende vurdert tilstanden for vognene og besluttet tiltak og oppgradering i samarbeid med Flåm Utvikling. Den seneste grundige vurderingen av tilstanden for vognene ble gjennomført i 2021.

Det er ikke mulig å angi en absolutt sluttdato for når vognene må tas ut av trafikk. Vi kan likevel slå fast

at vi nærmer oss en ytterkant for hvor lenge vognene bør benyttes. For hvert år ekstra vognene er i trafikk, blir vedlikeholdet mer krevende, og risikoen øker for større feil som gir omfattende avvik i driften. Dette kan igjen ramme gjestene på banen. Siden ledetiden for kjøp av nye vogner antas å være 3-4 år, er det presserende å starte anskaffelsen.

Vy, NBG og Flåm Utvikling har i flere år arbeidet med forberedelser til å anskaffe nye vogner. Nye vogner representerer en unik mulighet til å fornye opplevelsen på Flåmsbana og sette både Norge og Flåm på kartet som attraktive togdestinasjoner. Dersom de økonomiske rammene tillater det, ønsker vi å investere i moderne togmateriell med store vindusflater. Samtidig ser vi for oss design og profilering av vognene som viderefører den klassiske togopplevelsen og tilhørigheten til lokalsamfunnet.

Skreddersydde vogner med store vindusflater kan bli svært kostbare. Det vil bare være mulig å anskaffe slike vogner dersom en ny trafikkavtale for Flåmsbana gir rammer som gjør det forsvarlig. Avtaleperioden må være så lang som mulig for å kunne nedbetale investeringen innenfor avtaleperioden. Vy har tidligere benyttet inntil 30 år som økonomisk levetid for togvogner, med avskrivning av selve vognenes verdi over denne perioden.

Vi er beredt til å starte anskaffelsen av nye vogner så snart fremtidige rammebetingelser er avklart.

5 Juridisk grunnlag for ny trafikkavtale

På oppdrag fra Vy og NBG har advokatfirmaene Wikborg Rein og BAHR vurdert hjemmelsgrunnlaget for å direktetildele til Vy enerett til å trafikere Flåmsbana. En felles vurdering fra Wikborg Rein og BAHR er vedlagt dette brevet. Tilsvarende vurderinger ble også lagt frem for Jernbanedirektoratet i 2021 i forbindelse med utredningen direktoratet gjennomførte på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Wikborg Rein og BAHR vurderer at kontrakten om Flåmsbana skal vurderes som en kontrakt om offentlig persontransport med jernbane underlagt EUs kollektivtransportforordning, og viser til at det foreligger et klart hjemmelsgrunnlag for direktetildeling i kollektivtransportforordningen artikkel 5(4).

Unntaket i forordningens artikkel 5(4) gjelder når kontrakten omfatter offentlig persontransport på jernbane på under 500 000 kilometer eller har årlig omsetning under 7,5 millioner euro. Vilklårene er alternative, og det er således nok at Flåmsbana har lavere årlig produksjon enn under 500 000 kilometer. Dette vilkåret er klart oppfylt for Flåmsbana. Vi viser i denne sammenhengen til jernbanestatistikken som utarbeides av Statistisk Sentralbyrå, som viser at Flåmsbana kjørte 79.229 togkilometer i 2022 (statistikken for 2023 er ennå ikke tilgjengelig). I 2019, før pandemien, kjørte Flåmsbana 113.171 togkilometer.

En direktetildelt kontrakt etter artikkel 5(4) kan tildeles for 15 år jf. forordningens artikkel 4(3). I tillegg foreligger det i visse tilfeller anledning til å øke kontraktens lengde med 50 prosent når operatøren stiller vesentlige aktiva til rådighet, jf. artikkel 4(4) alternativ 1.4. Vilklårene for å forlenge kontrakten vil i dette tilfellet være oppfylt, siden operatøren tar fullt ansvar for å stille togmateriell til rådighet, og dette innebærer at det skal gjøres investeringer i nye vogner med lang avskrivningstid. Det foreligger etter dette grunnlag for å forlenge avtaleperioden med 50 prosent, slik at total avtaleperiode blir 22,5 år.

Vi viser til det vedlagte notatet fra Wikborg Rein og BAHR for mer utdypende omtale av det juridiske hjemmelsgrunnlaget for en direktetildeling.

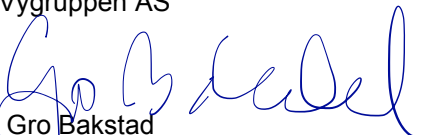
6 Anbefaling

Suksessen på Flåmsbana er skapt gjennom betydelige investeringer gjort av Vy, NGB og Flåm Utvikling gjennom de siste 25 årene. Anskaffelse av nye vogner vil kreve en ny betydelig investering som bare kan gjennomføres dersom Vy er tildelt ny trafikkavtale for en tilstrekkelig lang tidsperiode.

Vy, NBG og Flåm Utvikling ber om at Samferdselsdepartementet inngår ny trafikkavtale med Vy, slik at partene kan fortsette å drive Flåmsbana sammen også etter 2027. Vi anbefaler at trafikkavtalen tildeles med en varighet på 22,5 år fra ruteterminskiftet i 2027.

Vi har mange planer om spennende utvikling for Flåmsbana, både nye vogner og andre tiltak som vil gi gjester fra hele verden grunn til å reise til Norge og kjøre tog.

Vygruppen AS



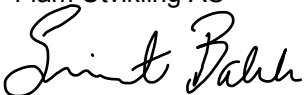
Gro Bakstad
Konsernsjef

Norway's best Group AS



Per Brochmann
Konsernleder

Flåm Utvikling AS



Sivert Bakk
Daglig leder

Vedlegg:

1. Notat med juridiske vurderinger fra Wikborg Rein og BÅHR
2. Erklæring fra formannskapet i Aurland kommune