

**Møte med Vygruppen AS**

**Tidspunkt: 20.12.22**

**Sted: Posthuset**

**Agenda**

**Ø1 og inntektsmekanisme**

**Agenda:**

**Sikre omforent forståelse av avtalens mekanisme**

**Deltagere: Fra Vy: Ida Dillekås, Kai Vårbo, Sigurd Bay, Erlend Dysvik**

**Fra Jdir: Evelyn Amland, Frank Olstad**

## Evelyn Amland

---

**Fra:** Evelyn Amland  
**Sendt:** mandag 19. desember 2022 12:46  
**Til:** Ida Foseid Dillekås  
**Kopi:** Sigurd Bay; Aschehoug Kenneth; egil.smestad  
**Emne:** SV: Ø1: møte om inntektsmekanisme tirsdag

Fint, da tar vi det i morgen kl 12.

Hilsen Evelyn

---

**Fra:** Ida Foseid Dillekås <[ida.foeid.dillekaas@vy.no](mailto:ida.foeid.dillekaas@vy.no)>  
**Sendt:** mandag 19. desember 2022 12:33  
**Til:** Evelyn Amland <[evelyn.amland@jernbanedirektoratet.no](mailto:evelyn.amland@jernbanedirektoratet.no)>  
**Kopi:** Sigurd Bay <[sigurd.bay@vy.no](mailto:sigurd.bay@vy.no)>; Aschehoug Kenneth <[kenneth.aschehoug@nsb.no](mailto:kenneth.aschehoug@nsb.no)>; egil.smestad <[egil.smestad@gmail.com](mailto:egil.smestad@gmail.com)>  
**Emne:** RE: Ø1: møte om inntektsmekanisme tirsdag

INTERN

Hei,

Vi får til kl. 12.

Vi ønsker å kvalitetssikre at vi tolker mekanismen korrekt (inkl. notasjonene i tabellene). I tillegg ønsker vi at dere redegjør kort om bakgrunnen for valg av modell og hvordan dere mener den ivaretar insentiver til vekst utover i perioden og gir en hensiktsmessig risikofordeling og -profil for operatøren.

Hvem som bør delta for å kunne svare ut disse temaene, vet dere best 😊

Mvh Ida

---

**From:** Evelyn Amland <[evelyn.amland@jernbanedirektoratet.no](mailto:evelyn.amland@jernbanedirektoratet.no)>  
**Sent:** mandag 19. desember 2022 12:10  
**To:** Ida Foseid Dillekås <[ida.foeid.dillekaas@vy.no](mailto:ida.foeid.dillekaas@vy.no)>  
**Cc:** Sigurd Bay <[sigurd.bay@vy.no](mailto:sigurd.bay@vy.no)>; Kenneth Aschehoug <[kenneth.aschehoug@vy.no](mailto:kenneth.aschehoug@vy.no)>; egil.smestad <[egil.smestad@gmail.com](mailto:egil.smestad@gmail.com)>  
**Subject:** SV: Ø1: møte om inntektsmekanisme tirsdag

Hei

Vi får dessverre ikke til kl 9 i morgen, men hva med etter vårt møte ca kl 12? Kan dere utdype litt hva dere lurer på ift. inntektsmekanismen? Vi lurer konkret på om det er behov for at vi har med Thomas Grøstad hos oss, eller om det holder med Frank.

Hilsen Evelyn

---

**Fra:** Ida Foseid Dillekås <[ida.foeid.dillekaas@vy.no](mailto:ida.foeid.dillekaas@vy.no)>  
**Sendt:** mandag 19. desember 2022 10:10  
**Til:** Evelyn Amland <[evelyn.amland@jernbanedirektoratet.no](mailto:evelyn.amland@jernbanedirektoratet.no)>  
**Kopi:** Sigurd Bay <[sigurd.bay@vy.no](mailto:sigurd.bay@vy.no)>; Aschehoug Kenneth <[kenneth.aschehoug@nsb.no](mailto:kenneth.aschehoug@nsb.no)>; egil.smestad

[<egil.smestad@gmail.com>](mailto:egil.smestad@gmail.com)

**Emne: Ø1: møte om inntektsmekanisme tirsdag**

Hei Evelyn

Vi ser behov for et møte knyttet til inntektsmekanismen dere har foreslått for Ø1 med relevante fagpersoner. Vi foreslår tirsdag 20. des kl. 9-10. Passer det for dere?

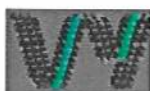
Vi stiller med våre inntekstanalytikere Erlend Dysvik og Kai Vårbo, samt Sigurd og meg selv.

Vennlig hilsen,

**Ida Foseid Dillekås**

Direktør, Mobilitet og Forretningsutvikling

M: +47 90726157



Vygruppen AS

Schweigaards gate 23

0191 Oslo

[vy.no](http://vy.no)

## Evelyn Amland

---

**Fra:** Evelyn Amland  
**Sendt:** torsdag 22. desember 2022 14:13  
**Til:** Ida Foseid Dillekås; Sigurd Bay  
**Kopi:** egil.smestad@gmail.com; Aschehoug Kenneth  
**Emne:** VS: Ø23 og Ø1 videre fremdrift  
**Vedlegg:** Østlandet 1 - tilbakemelding Vys rev. tilbud.pdf

Hei

Viser til møte tidligere denne uken angående endring til inntektsmekanisme oversendt dere 13.12. Hensikten med modellen er å håndtere dagens usikkerhet knyttet til ny normal. Etter en helhetlig vurdering har direktoratet landet på følgende inntektsmekanisme, som er en justering fra det oversendt dere 13.12.:

Ved trafikkinntekter høyere enn Vedlegg B-2 for det enkelte år:

- Operatøren beholder merinntekter opp til 4% over Vedlegg B-2.
- Dersom merinntekten utgjør mellom 4% og 8% av Vedlegg B-2 reduseres vederlaget med et beløp som tilsvarer 33% av merinntekt som overstiger 4% av kalkylen.
- Dersom merinntekten utgjør mer enn 8% reduseres vederlaget med et beløp som tilsvarer 33% av merinntekt mellom 4% og 8% over Vedlegg B-2 og med 67% av merinntekt som overstiger 8% av Vedlegg B-2.

Eksempel: Vedlegg B-2 viser trafikkinntekter på 100 mnok., realisert resultat er 110 mnok. Vederlaget reduseres med 33% av 4 mnok pluss 67% av 2 mnok, totalt 2,67 mnok.

Ved trafikkinntekter lavere enn Vedlegg B-2 for det enkelte år:

- Dersom mindreinntekten utgjør inntil 4% av Vedlegg B-2 økes vederlaget med et beløp som tilsvarer 33% av mindreinntekten.
- Dersom mindreinntekten utgjør mer enn 4% av Vedlegg B-2 økes vederlaget med et beløp som tilsvarer 33% av mindreinntekten opp til 4% av Vedlegg B-2, og med et beløp som tilsvarer 67% av mindreinntekt som overstiger 4% av Vedlegg B-2.

Eksempel: Vedlegg B-2 viser trafikkinntekter på 100 mnok., realisert resultat er 90 mnok. Vederlaget økes med 33% av 4 mnok. pluss 67% av 6 mnok., totalt 5,33 mnok.

Med vennlig hilsen

**Evelyn Amland**  
Seniorrådgiver

Mobil: [\(+47\) 941 77 980](tel:+4794177980)

Besøksadresse: Posthuset, Biskop Gunnerus gate 14 A, Oslo  
Postadresse: Postboks 16, 0101 Oslo  
[www.jernbanedirektoratet.no](http://www.jernbanedirektoratet.no)



---

**Fra:** Evelyn Amland  
**Sendt:** onsdag 21. desember 2022 14:27

Til: Ida Foseid Dillekås <ida.foseid.dillekaas@vy.no>; Sigurd Bay <sigurd.bay@vy.no>  
Kopi: Aschehoug Kenneth <kenneth.aschehoug@nsb.no>; egil.smestad@gmail.com  
Emne: VS: Ø23 og Ø1 videre fremdrift

Hei

Viser til tidligere dialog om prisforutsetninger for strøm og risikoreduserende tiltak i den forbindelse. For direktoratet er det et sentralt poeng at prisforutsetningene som legges til grunn for avtalen er mest mulig realistisk, blant annet av hensyn til utforming av fullmaktsforslagene som skal fremlegges for Stortinget.

Vi har gjort en ny vurdering av hva som er den mest realistiske prisbanen for avtaleperioden, og ber om at følgende legges til grunn for oppdatert tilbud:

År	Forutsatt snittpris
2023	1 488,34
2024	1 114,15
2025	963,31
2026	1 003,02
2027	984,76
2028	968,08
2029	842,34
2030	727,10
2031	676,62
2032	619,36
2033	611,50

Vi antar at det er mest ryddig om denne forutsetningen tas inn på egnet sted i endelig avtale, for eksempel som et nytt punkt til Vedlegg B-9. Vi vurderer også å ta inn en bestemmelse i avtalen om at direktoratet kan endre prisforutsetningene ensidig dersom reell strømpris avviker vesentlig fra avtaleforutsetningen. Vi vil komme tilbake med forslag til konkrete avtalebestemmelser om dette, herunder når en slik endring vil kunne skje.

Med vennlig hilsen

**Evelyn Amland**  
Seniorrådgiver

Mobil: [\(+47\) 941 77 980](tel:+4794177980)

Besøksadresse: Posthuset, Biskop Gunnerus gate 14 A, Oslo  
Postadresse: Postboks 16, 0101 Oslo  
[www.jernbanedirektoratet.no](http://www.jernbanedirektoratet.no)



---

Fra: Evelyn Amland

Sendt: tirsdag 13. desember 2022 14:27

Til: 'Sigurd Bay' <[sigurd.bay@vy.no](mailto:sigurd.bay@vy.no)>; 'Ida Foseid Dillekås' <[ida.foseid.dillekaas@vy.no](mailto:ida.foseid.dillekaas@vy.no)>; 'Erik Røhne'

[<erik.rohne@vy.no>](mailto:erik.rohne@vy.no)

**Kopi:** 'egil.smestad@gmail.com' [<egil.smestad@gmail.com>](mailto:egil.smestad@gmail.com); Hans Henrik Kristensen

[<hans.kristensen@jernbanedirektoratet.no>](mailto:hans.kristensen@jernbanedirektoratet.no)

**Emne:** SV: Ø23 og Ø1 videre fremdrift

Hei

Se vedlagt våre merknader til Vys reviderte tilbud for Østlandet 1 av 28.10.22. Vi ber om svar fra dere, i form av oppdatert Vedlegg B-2, innen utgangen av 22. desember. Skulle dere ha behov for avklaringsmøter eller lignende innen den tid er det selvsagt bare å ta kontakt.

Med vennlig hilsen

**Evelyn Amland**

Seniorrådgiver

Mobil: [\(+47\) 941 77 980](tel:+4794177980)

Besøksadresse: Posthuset, Biskop Gunnerus gate 14 A, Oslo

Postadresse: Postboks 16, 0101 Oslo

[www.jernbanedirektoratet.no](http://www.jernbanedirektoratet.no)



**Jernbane-  
direktoratet**

---

**Fra:** Evelyn Amland

**Sendt:** mandag 12. desember 2022 12:30

**Til:** Sigurd Bay [<sigurd.bay@vy.no>](mailto:sigurd.bay@vy.no); Ida Foseid Dillekås [<ida.foeid.dillekaas@vy.no>](mailto:ida.foeid.dillekaas@vy.no); Erik Røhne [<erik.rohne@vy.no>](mailto:erik.rohne@vy.no)

**Kopi:** [egil.smestad@gmail.com](mailto:egil.smestad@gmail.com); Hans Henrik Kristensen [<hans.kristensen@jernbanedirektoratet.no>](mailto:hans.kristensen@jernbanedirektoratet.no)

**Emne:** Ø23 og Ø1 videre fremdrift

Hei

Vi foreslår følgende forhandlingsmøter om Ø23 før jul:

- mandag 19.12 kl. 8-11
- tirsdag 20.12 kl. 830-1130
- onsdag 21.12 kl. 830-1130

Bakgrunnen for at vi ønsker å avvente til neste uke skyldes at sluttbehandling av budsjettet først skjer da, samtidig som at vi er bedt om å fokusere på fremdriften for Ø1.

Videre har vi holdt av tiden den 5. januar kl. 9-1130, 9. januar kl. 9-1130 og 11. januar 9-1130 dersom vi ikke skulle enes i neste uke. Gitt at vi ikke er enig innen den 10.1.23 legger vi opp til å utbetale etter avtale det beløp Jdir har tilbudt/12, dvs. 3360 mill. 22-kroner/12.

Når det gjelder Ø1 varsler vi med dette at vi vil sende våre tilbakemeldinger på revidert tilbud av 28.10.22 tidlig denne uka, med frist for dere til å svare i form av oppdatert pristilbud (B-2) ila. torsdag 22. desember. Vi legger opp til at dere tar kontakt og avtaler evt. møter ved behov i perioden frem til da.

Med vennlig hilsen

**Evelyn Amland**

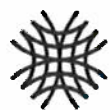
Seniorrådgiver

Mobil: [\(+47\) 941 77 980](tel:+4794177980)

Besøksadresse: Nygårdsgaten 112, Bergen

Postadresse: Postboks 16, 0101 Oslo

[www.jernbanedirektoratet.no](http://www.jernbanedirektoratet.no)



**Jernbane-  
direktoratet**

## Østlandet 1 – tilbakemelding til Vys reviderte tilbud 28.10.22

### 1 Innledning

Jernbanedirektoratet har vurdert Vys reviderte tilbud av 28.10.22, og legger til grunn at vederlaget må reduseres betydelig for at en avtale kan inngås. Bakgrunnen for dette vil vi redegjøre for i punktene 2-6 nedenfor.

Til grunn for videre dialog forutsettes det at staten tar risiko for pris på strøm, jf. punkt 2 under, samt en økt risiko knyttet til inntekter sammenlignet med opprinnelig forhandlingsgrunnlag, jf. punkt 4 under.

Partene må også sikre at avtalen er statsstøtterettslig forsvarlig og i overensstemmelse med kollektivtransportforordningen art. 4 og art. 6(1). Avtalen det forhandles om tilsvarer TP4 som Vy leverte et godt tilbud for i oktober 2021. Dersom Vy kan dokumentere endrede forutsetninger siden oktober 2021 er direktoratet innstilt på å akseptere dette. Uten dokumentasjon aksepterer ikke direktoratet endringer fra oktober 2021.

### 2 Energi priser

Direktoratet vil ila. uke 50 2022 oppdatere forhandlingsgrunnlagets Vedlegg B med et nytt punkt 1.2.2, hvor staten tar hele prisrisikoen for endringer i energiprisen. Vy tar risikoen for mengden forbrukt strøm, og for ulike påslag på strømprisen (nettleie, adm. nett, adm. kraftleie og opprinnelsesgaranti):

«1.2.2 Justering av vederlaget dersom faktisk strømpris fra Bane NOR Energi avviker fra trafikkavtalens estimerte strømpris

For det strømforbruket som leveres av Bane NOR Energi tar Oppdragsgiver risikoen for utvikling i strømprisen i avtaleperioden. Faktisk strømforbruk inkluderer overføringstap og tilbakemating av strøm. Dette gjennomføres slik:

- a) Leverandøren betaler Bane NOR Energi løpende for forbrukt strøm, etter den pris som til enhver tid gjelder i det året strømmen brukes (heretter kalt forbruksåret).
- b) Året etter forbruksåret gjøres en beregning av faktisk gjennomsnittspris for strøm levert fra Bane NOR Energi. Beregningen utføres av Leverandøren, og skal dokumenteres med faktiske avregninger/fakturaer fra Bane NOR Energi.
- c) Dersom faktisk strømpris i forbruksåret (etter pkt. b)) er høyere enn den prisen som er lagt til grunn for forbruksåret i «Vedlegg B-2» kommer et beløp tilsvarende denne differansen, multiplisert med faktisk strømforbruk, i tillegg til vederlaget i året etter forbruksåret. Eventuell strømstøtte Leverandøren mottar skal trekkes fra i beregningen av faktisk strømpris.
- d) Dersom faktisk strømpris i forbruksåret (etter pkt. b)) er lavere enn den prisen som er lagt til grunn i «Vedlegg B-2» for forbruksåret kommer et beløp tilsvarende denne differansen, multiplisert med faktisk strømforbruk, til fradrag i vederlaget for det påfølgende år. Eventuell strømstøtte Leverandøren mottar skal trekkes fra i beregningen av faktisk strømpris.

Avregning og oppgjør i tråd med ovennevnte beskrivelse skal foretas årlig når produktregnskapet, jf. «Vedlegg D-3», for det enkelte forbruksår foreligger, og dokumenteres med fakturaer fra Bane NOR Energi. Ved ekstraordinære avvik fra «Vedlegg B-2» kan en part kreve at avregning og oppgjør foretas oftere, med mindre den andre part har saklig grunn til å nekte.»



13.12.22: Tilbakemelding på Vys reviderte tilbud av 28.10.22

Direktoratet vil innen avtalesignering beslutte hvilken gjennomsnittspris som legges til grunn for avtalens Vedlegg B-2, og Vy vil få full kompensasjon dersom realisert pris som Vy betaler (hensyntatt eventuell strømstøtte) avviker fra forutsetningene ved avtaleinngåelse. Tilsvarende vil Vy måtte refundere staten dersom realisert strømpris som Vy betaler (hensyntatt eventuell strømstøtte) blir lavere enn nivå lagt til grunn ved avtaleinngåelse.

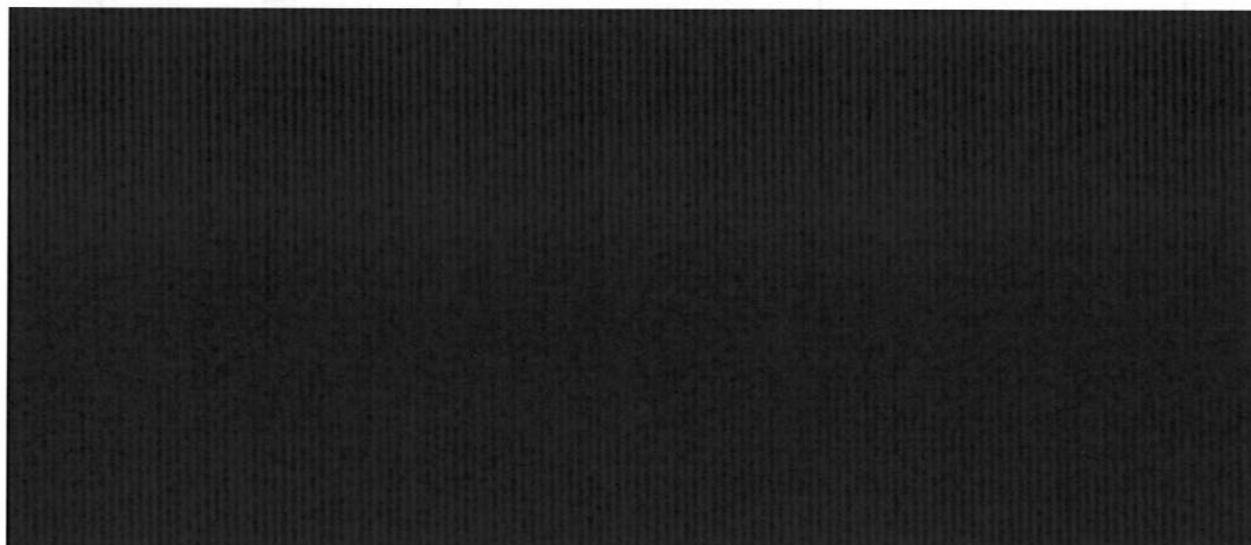
Som eksempel ville Jdir, gitt at det var avtaleinngåelse nå, bedt Vy legge til grunn følgende pris for strøm i tråd med siste prognose fra Bane NOR Energi for sone N01 per desember i år:

	NO1 - PROGNOSE kr/MWh
2024	1114,15
2025	963,312
2026	1003,023
2027	984,7635
2028	984,7635
2029	984,7635
2030	984,7635
2031	984,7635
2032	984,7635
2033	984,7635

Dette gir en strømkostnad for perioden 2024-2033 på 1530 mill. kroner. Beregnet strømkostnad er 1045 mill. kroner over Vys tilbud fra TP4 hvor 580 mill. kroner av økningen skyldes feilberegning av forbruk i TP4 og 464 mill. kroner skyldes reell kostnadsøkning.

Grunnen til at det ikke kan legges opp til kvartalsvis avregning, som i Ø23, har å gjøre med direktoratets budsjetteringsprosesser.

### 3 Vedlikehold



#### 4 Inntekter

Direktoratet vil ila. uke 50 2022 gjøre følgende endring til forhandlingsgrunnlaget, ved at Vedlegg B-2s punkt 1.2.1 endres som følgende:

«1.2.1 Justering av vederlaget dersom rapporterte trafikkinntekter er høyere enn fastsatte grensebeløp

Ved vesentlig endring i inntektsforutsetningene, justeres vederlaget i henhold til ett av følgende alternativer:

#### Ved lavere trafikkinntekter enn forutsetningene:

1. Dersom faktiske trafikkinntekter i Vederlagsår t er lavere enn grensebeløp A i tabellen under, økes vederlaget tilsvarende 33 prosent av differansen mellom faktiske trafikkinntekter og grensebeløp A.
2. Dersom faktiske trafikkinntekter i Vederlagsår t er lavere enn grensebeløp B i tabellen under, økes vederlaget med støttevederlag 1, samt tilsvarende 67 prosent av differansen mellom faktiske trafikkinntekter og grensebeløp B.
3. Dersom faktiske trafikkinntekter i Vederlagsår t er lavere enn grensebeløp C i tabellen under, økes vederlaget med støttevederlag 1 og 2, samt differansen mellom faktiske trafikkinntekter og grensebeløp C.

Millioner kroner	2024	2025- 2033
Grensebeløp A	= Trafikkinntekter iht. Vedlegg B2 <sup>2024</sup>	= Trafikkinntekter iht. Vedlegg B2 <sup>2025</sup> (fast)
Grensebeløp B	= Trafikkinntekter iht. Vedlegg B2-50 MNOK	= Trafikkinntekter iht. Vedlegg B2-65 MNOK
Grensebeløp C	= Trafikkinntekter iht. Vedlegg B2-100 MNOK	= Trafikkinntekter iht. Vedlegg B2-125 MNOK
Støttevederlag 1	50 MNOK * 33 % = 16,5 NOK	65 MNOK * 33 % = 21,5 NOK
Støttevederlag 2	50 MNOK * 67 % = 33,5 NOK	70 MNOK * 67 % = 46,9 NOK

Grensebeløpene prisjusteres med en faktor tilsvarende vektet snitt av prisjusteringsmekanismen i rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale, jf. «Vedlegg A» punkt 6.2 og maksimalt tillatt prisjustering av billettpriser iht. punkt 2.5. Snittet vektet iht. faktisk andel billettinntekter fra rute-, pris- og billettsamarbeidsavtalen, og billettinntekter fra salg av egne billetter.

#### Ved høyere trafikkinntekter enn forutsetningene:

1. Dersom faktiske trafikkinntekter i Vederlagsår t er høyere enn grensebeløp A i tabellen, men under grensebeløpet i D, justeres ikke vederlaget.

13.12.22: Tilbakemelding på Vys reviderte tilbud av 28.10.22

2. Dersom faktiske trafikkinntekter i Vederlagsår t er høyere enn grensebeløp D i tabellen under, reduseres vederlaget tilsvarende 33 prosent av differansen mellom faktiske trafikkinntekter og grensebeløp D.
3. Dersom faktiske trafikkinntekter i Vederlagsår t er høyere enn grensebeløp E i tabellen under, reduseres vederlaget med inntektsdeling 1, samt tilsvarende 67 prosent av differansen mellom faktiske trafikkinntekter og grensebeløp E.

Millioner kroner	2024	2025-2033
Grensebeløp A	= Trafikkinntekter iht. Vedlegg B2	= Trafikkinntekter iht. Vedlegg B2
Grensebeløp D	= Trafikkinntekter iht. Vedlegg B2 + 50 MNOK	= Trafikkinntekter iht. Vedlegg B2 + 60 MNOK
Grensebeløp E	= Trafikkinntekter iht. Vedlegg B2 + 75 MNOK	= Trafikkinntekter iht. Vedlegg B2 + 90 MNOK
Inntektsdeling 1	25 MNOK * 33 % = 8,3 MNOK	30 MNOK * 33 % = 9,9 MNOK

Grensebeløpene prisjusteres med en faktor tilsvarende gjennomsnitt av prisjusteringsmekanismen i rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale, jf. «Vedlegg A» punkt 6.2 og maksimalt tillatt prisjustering av billettpriser iht. punkt 2.5. Gjennomsnittet vektet iht. faktisk andel billettinntekter fra rute-, pris- og billettsamarbeidsavtalen, og billettinntekter fra salg av egne billetter.

Dersom endringsordre, jf. «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 14.2, medfører endret trafikkinntekt, justeres beløpene i henhold til endret trafikkinntekt i den enkelte endringsordre. En ev. utøving av opsjon 1, jf. «Vedlegg A-3» punkt 3, påvirker ikke grensebeløpene.»

Ovennevnte endring gir Vy redusert risiko på inntektssiden, sammenlignet med TP4 og revidert tilbud av 28.10.22, og Jdir forventer at Vy derfor gjør en fornyet vurdering av sin inntektsprognose for Ø1 og at inntektene øker sammenlignet med revidert tilbud 28.10.22, og at evt. lavere inntektsestimat enn det som lå til grunn for TP4 begrunnes med bakgrunn i konkrete analyser av utvikling i antall reiser siden oktober 2021.

Direktoratet er også positiv til å finne en mekanisme for opp- eller nedjustering av inntektsestimatene i kalkylen frem mot endelig avtalesignering (sommern 2023). Dette gir mulighet for redusert risiko ved at vi kan observere innhenting etter pandemien over en noe lengre periode. Utfordringen er imidlertid å finne en mekanisme som er objektiv og vil kunne fungere avtalemessig. Partene kan diskutere slike modeller etter mottak av oppdatert tilbud fra Vy.

Se for øvrig og oppdaterte tall fra Jdirs stat. modell etter at modellen ble retrent i november 2022, lagt ut på delt teams område med Vy og Flytoget i mappen «spørsmål og svar».

## 5 Andre forhold

- A) *Justering i rutetilbudet for linje R22.* I revidert tilbud er trafikkinntektene redusert med [redacted] kroner per år som følge av at [redacted]. I revidert pristilbud er det ikke angitt at kostnader for forlengelsen er trukket ut av kalkylene med unntak av kjørevegsavgift og energi. Lavere produksjon for linje [redacted] vil påvirke eksempelvis vedlikeholdskostnader, personalkostnader og avvikskostnader. Vi ber Vygruppen redegjøre for hvordan redusert produksjon på linje [redacted] er innarbeidet i kostnadskalkylene.



B)

[Redacted text block B]

C)

[Redacted text block C]

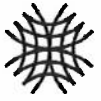
Direktoratet har underveis i forhandlingene pekt på at det generelle kostnadsnivået i avtalen er for høyt. Noen eksempler på slike forhold beskrives i det følgende (listen er ikke uttømmende):

E)

[Redacted text block E]

F)

[Redacted text block F]



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

### 7 Oppsummering

Vederlaget i revidert tilbud er høyere enn hva direktoratet kan forsvare å akseptere, også når vi korrigerer for strøm. En avtale på dette vederlagsnivået vil ikke oppfylle departementets forventninger. Partene må også sikre at avtalen er statsstøtterettslig forsvarlig og i overensstemmelse med kollektivtransportforordningen art. 4 og art. 6(1).

Som redegjort for over mener direktoratet at vederlaget kan reduseres betydelig med de endringer som fremkommer over i forhold til revidert tilbud.

Hvis vi ikke tidlig 2023 kommer frem til en enighet om vederlagets størrelse på et nivå som direktoratet kan forsvare, som oppfyller Samferdselsdepartementets forventninger, og som anses statsstøtterettslig forsvarlig, vil direktoratet måtte vurdere følgende tiltak:

- Forhandlingene settes i bero.
- Direktoratet eskalerer saken til departementet.
- Direktoratet vil legge til grunn at FT gis anledning til å gi tilbud og forhandle også om Ø1.
- Vi må vurdere omfattende nedskalering av rutetilbudet, eventuelt overføring av deler av rutetilbudet fra Ø1 til Ø2.

For ordens skyld kan det gjøres oppmerksom på at direktoratet oppdaterer sine forventninger til en god avtale på tvers av de to forhandlingsløpene (Ø1 og Ø2). Dersom vi finner å måtte redusere våre forventninger i ett forhandlingsløp vil vi også akseptere tilsvarende i det andre forhandlingsløpet, hvis situasjonen er sammenlignbar. Dette betyr i klartekst at en forhandlingspart kan redusere sin mulighet til å få begge avtalene ved å legge vederlaget høyt.



*13.12.22: Tilbakemelding på Vys reviderte tilbud av 28.10.22*