

Flytoget AS  
Postboks 19 Sentrum  
0101 OSLO

Att.:

Saksbehandler: Mathilde K. Berg, 22995964  
Vår ref.: 23/1037-6  
Deres ref.:  
Dato: 17.08.2023

## Forhåndsvarsel – SJT vurderer å gi Bane NOR tillatelse til å differensiere avgiften basert på direkte kost etter aksellast over 25 tonn

Statens jernbanetilsyn (SJT) mottok 21. juni 2023 en søknad fra Bane NOR SF (Bane NOR) om muligheten for å differensiere avgiften for kostnader som oppstår som en direkte følge av den enkelte togjenesten («grunnprisen»), etter aksellast, se vedlagte søknad. Det følger av forordning<sup>1</sup> (EU) 2015/909 artikkel 5 nr. 2 at infrastrukturforvalter kan differensiere avgiften basert på direkte kostnad som jernbaneforetakene skal betale med utgangspunkt i ulike parametere, herunder aksellast, dersom medlemsstaten gir tillatelse til dette. Ettersom SJT har vedtatt forskriften som gjennomfører forordning (EU) 2015/909, er det også SJT som gir Bane NOR tillatelse til dette, som medlemsstat etter forordningen.

Fra og med ruteplanen for 2024 vil Bane NOR bruke en prismodell for beregning av avgifter som jernbaneforetakene skal betale for å kjøre på infrastrukturen, som tar utgangspunkt i togkilometer i stedet for brutto tonnkilometer. Bane NOR ønsker å differensiere avgiften for direkte kost basert på aksellast etter artikkel 5 nr. 2 bokstav f) i forordningen fra og med ruteplanen for 2025. Etter Bane NORs foreslåtte metode vil det kun være en differensiering mellom trafikk med aksellast over og under 25 tonn. Prisen skal baseres på faktisk aksellast, og innebærer betydelige høyere avgifter for transport med aksellast over 25 tonn enn under denne terskelen. Per i dag vil dette i praksis gjelde malmtransport på Ofofbanen.

Ifølge de opplysninger vi har fått fra Bane NOR har de ikke mottatt innvendinger fra jernbaneforetakene til endringen de foreslår.

SJTs foreløpige vurdering er at Bane NOR skal få tillatelse til å differensiere avgiften basert på direkte kostnad etter faktisk aksellast. Denne vurderingen er basert på at det er en faglig anerkjent sammenheng mellom den enkelte togjenestes faktiske aksellast og slitasten den

<sup>1</sup> Tatt inn i norsk rett ved forskrift 8. juli 2021 nr. 2361 om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909 om metode og nærmere regler for beregning av kostnader som oppstår som en direkte følge av den enkelte togjenesten.

medfører på infrastrukturen. I tråd med forvaltningsloven § 16 informerer SJT berørte parter om at vi vurderer å treffe et slikt vedtak.

Dersom dere har kommentarer eller innspill til det varslede vedtaket, ber vi om at disse sendes til oss på e-post til [post@sjt.no](mailto:post@sjt.no) senest fredag 25. august 2023 kl. 12.00.

Den korte fristen er satt for at Bane NOR skal kunne ta inn informasjonen om endringen i høringen av nettveiledningen for 2025.

Vi understreker at SJT som markedsovervåker ikke har vurdert om Bane NORs beregninger av avgiften basert på direkte kost for 2025 er korrekte, eller i henhold til reglene i jernbaneforskriften. Vi gjør også oppmerksom på at jernbaneforetakenes rett til å klage over avgiftsordningen etter jernbaneforskriften § 11-3, eller vår adgang til å føre tilsyn eller å treffe avgjørelse om hensiktsmessige tiltak etter jernbaneforskriften § 11-1, ikke begrenses av det varslede vedtaket. Vår foreløpige vurdering gjelder kun om Bane NOR skal få tillatelse til å differensiere avgiften basert direkte kost utfra faktisk aksellast over og under 25 tonn, i tråd med deres søknad til oss av 21. juni 2023.

Bane NORs søknad er vedlagt dette brevet til orientering.

Med hilsen

Mona Ljunggren  
*avdelingsdirektør, markedsovervåking*  
***Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur***

**Kopi til:**

Bane NOR SF	Postboks 4350	2308	HAMAR
Samferdselsdepartementet	Postboks 8010 Dep	0030	OSLO