

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Postboks 7113 St. Olavs plass
NO-0130 Oslo

Besøksadresse:
Karl Johans gate 41 B, Oslo
Telefon: 22 99 59 00
Telefaks: 22 99 59 03
post@sjt.no
www.sjt.no

Att.:

Saksbehandler: Toril Elsa Torp, 22995915
Vår ref.: 19/3681-7
Deres ref.:
Dato: 17.12.2019

Korrigert vedtak om pålegg om endring av Network Statement for 2021

1 Innledning

Denne versjonen av vedtak om pålegg om endring av network statement for 2021 inneholder en korrigering av vedtakets punkt 2, der det i det originale vedtaket av 10. desember 2019 ved en feil ble satt to ulike frister for å demonstrere oppfyllelse av påleggspunkt m). Feilen er rettet i denne versjonen av vedtaket. Vedtaket er for øvrig uendret.

Statens jernbanetilsyn (tilsynet) viser til vårt varsel om pålegg om endring av Network Statement for 2021 av 20. november d.å. og Bane NOR SFs (Bane NOR) kommentarer til varselet av 3. desember. Tilsynet viser også til møtet avholdt i tilsynets lokaler 5. desember i anledning varselet og kommentarene.

Vi bemerker innledningsvis at Bane NOR både i kommentarene og i møtet synliggjorde at de har til hensikt å tilpasse nettveiledningen til jernbaneforskriftens innholdsmessige krav.¹ Bane NOR har samtidig pekt på at det på flere punkter ikke er mulig å oppfylle tidsfristene i det varslede vedtaket, fordi arbeidet som kreves for å tilpasse innholdet i nettveiledningen til disse kravene er for omfattende.

Som en overordnet kommentar vil tilsynet bemerke at vi ser positivt på Bane NORs vilje til å foreta nødvendige tilpasninger, og til å nedlegge tilstrekkelige ressurser til å tilveiebringe og sammenstille informasjon. Tilsynet har ikke til hensikt å sette tidsfrister for pålegget som er urealistiske med tanke på en hensiktsmessig oppfyllelse av regelverkets informasjonskrav, og har som det fremgår nedenfor derfor tilpasset fristene til tidslinjene Bane NOR har oppgitt i sine kommentarer. Når dette er sagt, ser tilsynet samtidig grunn til å gjøre oppmerksom på at den aktuelle informasjonen skulle ha vært inntatt allerede i nettveiledningen som ble sendt på høring. Fristene i tilsynets vedtak utgjør derfor ikke en godkjenning av at fremgangsmåten som har vært benyttet for å innarbeide informasjonen i nettveiledningen for 2021 er i tråd med jernbaneforskriften. Tilsynets formål med dette vedtaket er å bidra til at nettveiledningen for

¹ Forskrift om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. av 20. desember 2016 nr. 1771.

2021 i større grad inneholder den informasjonen regelverket krever enn hva som er tilfellet for versjonen Bane NOR har sendt på høring.

Bane NOR fremholdt videre i sine kommentarer at fristene i det varslede pålegget til dels ble ansett som for korte etter en forvaltningsrettslig vurdering, og at tilsynets nettsak om varselet var misvisende. Tilsynet kunne i forhåndsvarselet vanskelig sette lengre frister enn fristene som gjelder etter de underliggende bestemmelsene i jernbaneforskriften. Dette gjelder særlig når tilsynet ikke har oversikt over hvilken informasjon som er lett tilgjengelig for Bane NOR, og hvilken informasjon som det eventuelt er vanskelig å frembringe. Samtidig har tilsynet merket seg Bane NORs innspill til tidslinjene, og endret det varslede pålegget i tråd med denne informasjonen. Fristutsettelsene innebærer som nevnt likevel ikke noen godkjenning av at fremgangsmåten er i tråd med regelverket. Når det gjelder den aktuelle nettsaken på tilsynets hjemmesider, ble tilsynets varsel ved en feil ikke lagt ved saken ved publisering. Dette medførte, som Bane NOR korrekt påpeker, at det kunne fremstå som om tilsynet allerede hadde konkludert i saken. Vi beklager dette og har endret nettsaken.

Bane NOR har også inntatt enkelte andre overordnede merknader i kommentarene som vi ser det som hensiktsmessig å svare ut innledningsvis. Bane NOR har for det første pekt på at det er uheldig at pålegget kommer så sent i prosessen med arbeidet med nettveiledningen. Tilsynet bemerker i tilknytning til dette at Bane NOR selv er ansvarlig for å overholde regelverket, og at vi tidligere har sendt omfattende veiledning til Bane NOR gjennom høringsinnspill til nettveiledningen for 2021 og tidligere utgaver. Vi ga også omfattende veiledning om reglene om informasjon i nettveiledningen vedrørende serviceanlegg som oppfølging til klagesaken om innføringen av et terminaloperasjonssystem.

Bane NOR har for det andre bemerket at varselet ikke omtaler nettveiledningen for 2020. Vi understreker derfor at det varslede pålegget nettopp gjelder nettveiledningen for 2021. Bakgrunnen for dette er blant annet at fristene for å søke om ruteleier for 2020 under den alminnelige ruteplanprosessen allerede har gått ut. Tilsynet har på det nåværende tidspunkt ikke til hensikt å vurdere nettveiledningen for 2020, men utelukker likevel ikke at det kan bli aktuelt å vurdere innhold i den opp mot regelverket dersom det kommer en klage eller lignende.

For det tredje henviser Bane NOR til kravet om at nettveiledningen skal sendes på høring og samråd, og at informasjon omfattet av pålegget ikke vil ha vært på høring slik forskriften legger opp til. Tilsynet bemerker at det etter vår vurdering i denne saken er å foretrekke at opplysningene som har blitt utelatt innarbeides i nettveiledningen slik at den ikke forblir mangelfull på disse punktene gjennom søknads- og kapasitetsfordelingsprosessen. Dette vil bedre aktørenes grunnlag for å gjøre informerte markedsmessige beslutninger sammenlignet med hva som er tilfellet uten endringer. Pålegget medfører med andre ord ikke at fremgangsmåten blir fullt ut i samsvar med jernbaneforskriften, men kan bidra til en riktigere situasjon enn den alternative uten tilsynets vedtak. I den grad det er gjennomførbart, kan Bane NOR videre vurdere å sende opplysningene til berørte aktører gjennom en ekstraordinær høring innenfor de tidsfristene som er satt i pålegget. Det understrekes at tilsynets pålegg ikke åpner for at Bane NOR nå kan endre for eksempel infrastrukturavgifter til skade for jernbaneforetakene.

2 Tilsynets myndighet

Statens jernbanetilsyn som markedsovervåker fører tilsyn med bestemmelser gitt i eller i medhold av jernbaneloven § 11b. I henhold til jernbaneforskriften § 11-1 første ledd skal

«... arbeide for et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår. Statens jernbanetilsyn overvåker konkurransesituasjonen på markedene for jernbanetjenester, og skal særlig kontrollere forhold angitt i § 11-2 første ledd bokstav a til g på eget initiativ med det formål å unngå forskjellsbehandling av søkerne. Tilsynet skal særlig kontrollere om nettveiledningen inneholder diskriminerende vilkår eller gir infrastrukturforvalter mulighet til å utøve skjønn som vil kunne diskriminere søkere»

Jernbaneforskriftens § 11-2 første ledd bokstav a gjelder utkast til og endelig versjon av nettveiledningen, mens bokstav b gjelder kriterier som er fastsatt i nettveiledningen. Tilsynet skal altså særlig kontrollere disse forholdene på eget initiativ.

I henhold til jernbaneloven §§ 11 b jf. 11 femte ledd har tilsynet adgang til å gi pålegg om «korrigerende tiltak». Det følger videre av jernbaneforskriften § 11-1 syvende ledd at tilsynet har myndighet til å

«... treffe beslutning om hensiktsmessige tiltak for å motvirke diskriminering mellom søkere, skadelig konkurransevridding og alle andre former for uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester. Dette gjelder også forholdene nevnt i § 11-2 første ledd.»

På denne bakgrunn legger tilsynet til grunn at vi har myndighet til å pålegge nødvendige, korrigerende tiltak for å sikre at nettveiledningen for 2021, så langt det på det nåværende tidspunkt lar seg gjøre, oppfyller jernbaneforskriftens krav.

3 Bakgrunn

Jernbaneforskriften inneholder nærmere regler som skal ivareta søkeres behov for informasjon om de kommersielle rammene for deres virksomhet. De lange ledetidene ved søknader om infrastrukturkapasitet medfører at søkerne har et særskilt behov for tilstrekkelig og pålitelig informasjon for å kunne ta informerte beslutninger på søknadstidspunktet.

Det er etter regelverket nettveiledningen som er det relevante verktøyet for informasjon til markedet.² Det heter i så måte i fortalet til direktiv 2012/34/EU at

«To ensure transparency and non-discriminatory access to rail infrastructure, and to services in service facilities, for all railway undertakings, all the information necessary to use access rights shall be published in a network statement»³

Krav om nettveiledning og innholdet i denne er regulert i jernbaneforskriftens kapittel fem. I henhold til jernbaneforskriften § 5-1 første ledd skal Bane NOR etter samråd med berørte parter utarbeide en nettveiledning som skal offentliggjøres minst fire måneder innen tidsfristen for søknader om infrastrukturkapasitet. Nettveiledningen skal blant annet angi hvilken type jernbaneinfrastruktur som er tilgjengelig for jernbaneforetak og inneholde informasjon om vilkårene for adgang til den relevante jernbaneinfrastrukturen.

² Informasjon som gis gjennom eventuelle andre fora, herunder møter, kan ikke erstatte informasjon i nettveiledningen. Kravene til informasjon i nettveiledningen skal sørge for at foretak får tilgang til informasjon på samme tid, og at informasjonen også når eventuelle foretak som ikke har etablert seg på det norske markedet. Informasjon gjennom eventuelle andre fora kan benyttes som et supplement til kravene om informasjon i nettveiledningen, men ikke som en erstatning for informasjon i nettveiledningen.

³ Direktiv 2012/34/EU, avsnitt 34. Tilsvarende fremgår av avsnitt 5 i fortalet til direktiv 2001/14, som er tatt inn i EØS-avtalen.

Nettveiledningen skal offentliggjøres på minst to offisielle EØS-språk, jf. jernbaneforskriften § 5-1 første ledd. Videre skal nettveiledningen i henhold til jernbaneforskriften § 5-1 tredje ledd inneholde opplysninger om vilkårene for tilgang til alle serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet og for tilbud om tjenester i disse anlegg, eller vise til et nettsted der opplysningene er tilgjengelig elektronisk og gratis.

Nærmere krav til nettveiledningens innhold fremgår av jernbaneforskriften § 5-2.

Tilsynet har gjennomgått høringsutkastet til Network Statement 2021, og har funnet en rekke mangler som strider med jernbaneforskriftens krav til informasjon i nettveiledningen. Dette redegjøres det nærmere for under punkt 4. Tilsynet har videre, etter å ha vurdert Bane NORs kommentarer, funnet grunn til å pålegge Bane NOR å rette manglene innen nærmere angitte frister. Vedtaket er inntatt under punkt 5.

Tilsynet understreker i lys av dialogen i møtet 5. desember at pålegget knytter seg til *informasjonskravene* i regelverket. Gjenstanden for tilsynet er med andre ord ikke lovligheten av vilkår og avgifter mv. som det skal opplyses om, men om nettveiledningen inneholder den nødvendige informasjonen.

4 Deler av utkastet til Network Statement 2021 som ikke samsvarer med regelverkets krav

4.1 Oversikt

I gjennomgangen av utkastet til Network Statement for 2021 har tilsynet identifisert mangler som gjelder:

- Opplysninger om priser og vilkår for tilgang til serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet og for tilbud om tjenester i slike anlegg,
- Prising av tilgang til infrastrukturen, og
- Reservasjonsavgifter.

Disse manglene beskrives nærmere i pkt. 4.2 flg. Vi adresserer her også Bane NORs kommentarer til forhåndsvarslet.

4.2 Opplysninger om vilkår for tilgang til serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet og for tilbud om tjenester i disse anlegg

4.2.1 Regelverkets krav

I henhold til jernbaneforskriften § 5-1 tredje ledd skal nettveiledningen inneholde

«[...] opplysninger om vilkårene for tilgang til alle serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet og for tilbud om tjenester i disse anlegg, eller vise til et nettsted der opplysningene er tilgjengelig elektronisk og gratis.»

Det stilles altså krav til at nettveiledningen skal inneholde informasjon om alle serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet, ikke bare anlegg som drives av infrastrukturforvalter.

I jernbaneforskriften § 5-1 fjerde ledd presiseres det at den som driver serviceanlegg som ikke kontrolleres av infrastrukturforvalter skal legge fram opplysninger om vilkårene for tilgang til serviceanlegg og for tilbud om tjenester i disse anlegg, samt nødvendige tekniske opplysninger. Den som driver serviceanlegg skal gi disse opplysningene til infrastrukturforvalteren eller vise til et nettsted der opplysningene er tilgjengelig elektronisk og vederlagsfritt.

I jernbaneforskriften § 5-2 bokstav g fremgår det at nettveiledningen også skal inneholde et avsnitt om opplysninger om adgang til og innkreving av betaling for bruk av serviceanlegg nevnt i jernbaneforskriften kapittel fire. Jernbaneforskriften er ment å implementere direktiv 2012/34/EU⁴, og direktivet er følgelig relevant ved tolkningen av forskriften. Av direktivets vedlegg IV punkt 6, som jernbaneforskriften § 5-2 implementerer⁵, fremgår det at

«Operators of service facilities which are not controlled by the infrastructure manager shall supply information on charges for gaining access to the facility and for the provision of services, and information on technical access conditions for inclusion in the network statement or shall indicate a website where such information is made available free of charge in electronic format»

Tilsynets vurdering er følgelig at jernbaneforskriften § 5-2 bokstav g også gjelder for tilbud om tjenester i serviceanlegg, samt for serviceanlegg som ikke eies av Bane NOR og/eller hvor Bane NOR ikke har status som driver av serviceanlegg. Dette resultatet harmonerer også best med hensynet til transparens, samt forskriftens § 5-1 tredje ledd. Det fremgår videre av jernbaneforskriften § 6-9 (1) at driver av serviceanlegget skal oversende informasjonen til infrastrukturforvalter for innarbeidelse i nettveiledningen, eller vise til et nettsted hvor den er tilgjengelig elektronisk.

Serviceanlegg er definert i jernbaneforskriften § 1-3 bokstav f som anlegg, herunder grunn, bygninger og utstyr, som er helt eller delvis særlig innrettet med henblikk på å kunne yte en eller flere av tjenestene nevnt i jernbaneforskriften § 4-2, § 4-4 og § 4-5.

Anleggene som omtales som serviceanlegg i jernbaneforskriften § 4-2 er:

- stasjoner for passasjerer, herunder bygninger og andre anlegg, også for formidling av reiseinformasjon og egnede lokaler for billettsalg
- godsterminaler
- skiftestasjoner og skifteanlegg
- hensettingsspor
- vedlikeholdsanlegg, unntatt anlegg for omfattende vedlikehold av høyhastighetstog eller andre typer rullende materiell som krever særskilte anlegg
- andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg
- havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet
- avlastningsanlegg
- påfyllingsanlegg for drivstoff og forsyning av drivstoff i disse anlegg

Forordning (EU) 2017/2177 av 22. november 2017 (forordningen) etablerer videre nærmere krav som skal sikre tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester på ikke-

⁴ se https://www.regjeringen.no/contentassets/e6d1c86af00341d998d95149140d8500/jernbaneforskrift_horingsnotat.pdf

⁵ Se forskriftsspeilet som ble utarbeidet i forbindelse med utkast til ny jernbaneforskrift:

https://www.regjeringen.no/contentassets/e6d1c86af00341d998d95149140d8500/forskriftsspeil_jernbaneforskrift.pdf

diskriminerende vilkår.⁶ Forordningen supplerer⁷ de overordnede direktivbestemmelsene om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester, men er ennå ikke inntatt i EØS-avtalen.⁸

Bane NOR har tatt riktig utgangspunkt når det er skrevet i nettveiledningens punkt 1.2 at jernbaneforskriften gjennomfører direktiv 2012/34/EU i norsk rett. Dette innebærer etter tilsynets vurdering også at forordningen utgjør et tolkningsmoment ved fastleggelsen av forpliktelsene etter jernbaneforskriften. Forordningen gir mer presist uttrykk for en fremgangsmåte som vil være tilstrekkelig til å oppfylle direktivets krav.

Forordningen oppstiller detaljerte krav til informasjon til markedet gjennom en såkalt «service facility description». I henhold til forordningen artikkel fire skal et slikt dokument inneholde:

- a) *the list of all installations in which rail related services are supplied, including information on their locations and opening hours;*
- b) *key contact details of the operator of the service facility;*
- c) *a description of the technical characteristics of the service facility, such as sidings or shunting and marshalling tracks, technical equipment for loading and unloading, for washing, for maintenance and available storage capacity; information on private branch lines and sidings that are not part of the railway infrastructure, but are needed to get access to service facilities which are essential for the provision of railway transport services;*
- d) *a description of all rail-related services, which are supplied in the facility, and of their type (basic, additional or ancillary);*
- e) *the possibility for self-supply of rail-related services and conditions applying thereto;*
- f) *information on procedures for requesting access to the service facility or services supplied in the facility or both, including deadlines for submitting requests, and time limits for handling those requests;*
- g) *in service facilities operated by more than one operator or where rail-related services are provided by more than one operator, an indication as to whether separate requests for access to the facilities and for those services need to be submitted;*
- h) *information on the minimum content and format of a request for access to service facilities and rail-related services, or a template for such a request;*
- i) *at least in the case of service facilities operated and rail-related services provided by operators under the direct or indirect control of a controlling entity, model access contracts and general terms and conditions;*
- j) *where relevant, information on the terms of use of the operator's IT systems, if applicants are required to use such systems, and the rules concerning the protection of sensitive and commercial data;*
- k) *a description of the coordination procedure and regulatory measures referred to in Article 10 and priority criteria referred to in Article 11;*
- l) *information on changes in technical characteristics and temporary capacity restrictions of the service facility, which could have a major impact on the service facility's operation, including planned works;*
- m) *information on charges for getting access to service facilities and charges for the use of each rail-related service supplied therein;*

⁶ Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/2177 av 22. november 2017 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester

⁷ EØS-notat: <https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2017/mai/tilgang-til-serviceanlegg/id2586906/>

⁸ Informasjon om status i EFTA-prosessen: <http://www.efta.int/eea-lex/32017R2177>

- n) *information on principles of discount schemes offered to applicants, while respecting commercial confidentiality requirements.*

4.2.2 Mangelfull informasjon i nettveiledningen

Tilsynet har i tidligere hørings svar til Bane NOR gitt uttrykk for at nettveiledningens opplysninger om vilkår for tilgang til serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet, og for tilbud om tjenester i disse anleggene, ikke oppfyller jernbaneforskriftens krav til innhold i nettveiledningen. Tilsynet har også ved flere anledninger vært i dialog med Bane NOR vedrørende krav til informasjon i nettveiledningen om vilkår for tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse, se for eksempel brev fra tilsynet til Bane NOR angående Bane NORs planlagte innføring av Terminaloperasjonssystemet (TOS) ved godsterminaler i Norge, datert 24.06.2019. Det ble også avholdt møte med Oskar Stenstrøm, Rune Halvorsen og Elling Longva i Bane NOR den 25.09.19 vedrørende dette.

Ved gjennomgang av høringsutkastet til Network Statement 2021 finner tilsynet at nettveiledningen ikke oppfyller kravene jernbaneforskriften § 5-1 tredje ledd stiller til opplysninger om vilkår for tilgang til serviceanlegg og tilbud om tjenester der.

Tilsynet anerkjenner at drivere av serviceanlegg som ikke kontrolleres av infrastrukturforvalter etter jernbaneforskriften § 5-1 fjerde ledd har en selvstendig plikt til å gi relevant informasjon til infrastrukturforvalter slik at informasjonen kan inntas i nettveiledningen. Infrastrukturforvalter er dermed ikke alene ansvarlig for å sørge for at denne informasjonen fremgår av nettveiledningen. Tilsynet mener imidlertid at infrastrukturforvalter må ta initiativ overfor alle kjente drivere av serviceanlegg med henblikk på å innhente opplysningene infrastrukturforvalter trenger for å utarbeide en nettveiledning som tilfredsstiller kravene som jernbaneforskriften stiller til innhold. Tilsynet har, i lys av kommentarene fra Bane NOR og dialogen i møtet, også kommentert omfanget av denne plikten under punktet «konklusjon» nedenfor.

Tilsynet har identifisert følgende punkter hvor informasjonen i nettveiledningen er ufullstendig vurdert opp mot regelverkets krav:

- I høringsutkastets punkt 3.6.2 på side 33 står det at for å få informasjon om tjenester som ytes ved havnene må søkerne ta kontakt med den enkelte havn eller besøke havnens nettside for nærmere opplysninger.
 - I henhold til jernbaneforskriften § 5-1 tredje ledd skal opplysninger om tilbud om tjenester i havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet fremgå av nettveiledningen, eller være tilgjengelig på et nettsted som nettveiledningen viser til.
- Under punkt 3.6.7 på side 34 i høringsutkastet står det at «*Bane NOR har ingen havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet*». Leser man dette isolert kan det fremstå som om det heller ikke på jernbanenettet som Bane NOR forvalter finnes tilknyttede havneanlegg. Tilsynet viser til at for eksempel både Drammen Havn og Oslo Havn KF har havnespor som er tilknyttet det statlige nettet forvaltet av Bane NOR.
 - Krav om at nettveiledningen skal inneholde opplysninger om vilkår for tilgang til, og for tilbud om, tjenester i havneanlegg gjelder uavhengig av hvem som driver eller eier anlegget så fremt havneanlegget regnes for å være knyttet til

jernbanenettet som Bane NOR forvalter. I henhold til jernbaneforskriften § 5-1 tredje ledd skal slike opplysninger fremgå av nettveiledningen, eller være tilgjengelig på et nettsted som nettveiledningen viser til.

- Et vedlegg til utkast til Network Statement 2021 heter «havneterminaler». Dette vedlegget vises det likevel ikke til på relevante steder i nettveiledningen, eksempelvis under punkt 3.6.7 på side 34 og 5.3.1.7 på side 58 i utkastet. Videre kan ikke tilsynet se at informasjonen som finnes i vedlegget oppfyller forskriftens krav til informasjon om vilkår for tilgang til serviceanleggene og tilbud om tjenester der.
 - I henhold til jernbaneforskriften § 5-1 tredje ledd skal opplysninger om vilkår for tilgang til havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet fremgå av nettveiledningen, eller være tilgjengelig på et nettsted som nettveiledningen viser til.
- Under punkt 5.3.1.7 på side 58 i høringsutkastet står det at Bane NOR ikke tilbyr havnetjenester. Leser man dette isolert kan det fremstå som om det heller ikke på jernbanenettet som Bane NOR forvalter finnes tilknyttede tilbydere av havnetjenester.
 - I henhold til jernbaneforskriften § 5-1 tredje ledd skal opplysninger om tilbud om tjenester i havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet fremgå av nettveiledningen, eller være tilgjengelig på et nettsted som nettveiledningen viser til.
- Under punkt 5.3.2.1 på side 58 står det at Bane NOR for tiden ikke tilbyr skifting, men at Bane NOR kan formidle kontakt med virksomhet som kan foreta skifting.
 - I henhold til jernbaneforskriften § 5-1 tredje ledd skal den informasjonen som Bane NOR her skriver at kan formidles være tilgjengelig gjennom nettveiledningen, og inkludere opplysninger om vilkårene for å få tilgang til den ikke nevnte virksomhetens tilbud av skiftetjenester.
- I utkast til Network Statement 2021 punkt 3.6.8 på side 34 og 5.3.1.8 på side 58 står det at Bane NOR ikke tilbyr avlastningstjenester. Leser man dette isolert kan det fremstå som om det heller ikke på jernbanenettet som Bane NOR forvalter finnes tilknyttede tilbydere av avlastningstjenester.
 - I henhold til jernbaneforskriften § 5-1 tredje ledd skal nettveiledningen inneholde opplysninger om tilgang til alle avlastningstjenester, eller vise til nettsted hvor disse opplysningene er tilgjengelige.
- Nettveiledningen inneholder ikke tilgangsvilkår per serviceanlegg, noe som gjør det uklart hvorvidt det også finnes andre tilgangsvilkår for enkeltstående serviceanlegg enn de som fremkommer av Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST). Tilsynet har eksempelvis i brev til Bane NOR av 24. juni 2019 gitt uttrykk at det for tilsynet fremstår som at Bane NOR stiller krav til jernbaneforetak om bruk av Bane NORs TOS og godkjent terminaloperatør for å få tilgang til Bane NORs terminaler.⁹ Tilgangsvilkår for

⁹ Brev fra Statens jernbanetilsyn til Bane NOR av 24. juni 2019 med tittel «Bane NOR SFs planlagte innføring av TOS ved godsterminaler i Norge - veiledning om regelverket» og referansenr. 19/155-53.

serviceanlegg, og tjenester i disse, som *ikke* eies av Bane NOR nevnes ikke i utkast til nettveiledning.

- I henhold til jernbaneforskriften § 5-1 tredje ledd skal nettveiledningen inneholde opplysninger om tilgangsvilkår til alle serviceanlegg, eller vise til nettsted hvor disse opplysningene er tilgjengelige.
- Nettveiledningen inneholder få eller ingen beskrivelser av tilbud om tjenester i serviceanlegg og vilkårene for leveranser av slike tjenester. Se eksempelvis punkt 5.3.2 på side 58 i utkast til Network Statement 2021.
 - I henhold til jernbaneforskriften § 5-1 tredje ledd skal nettveiledningen inneholde opplysninger om tjenester i serviceanlegg, eller vise til nettsted hvor disse opplysningene er tilgjengelige.
- Bane NORs tjenestekatalog, som det blant annet vises til i punkt 6.1.2 på side 66 i utkastet til Network Statement 2021, er ikke beskrevet som et vedlegg til nettveiledningen og er ikke tilgjengelig på minst to offisielle EØS-språk.
 - I henhold til jernbaneforskriften § 5-1 første ledd skal nettveiledningen offentliggjøres på minst to offisielle EØS-språk, og dette må også gjelde vedleggene det vises til i nettveiledningen.
- Nettveiledningen inneholder ikke prisinformasjon fra andre drivere av serviceanlegg og tilbydere av tjenester i serviceanlegg enn Bane NOR, herunder fra aktører som er etablert på serviceanleggene Bane NOR forvalter.
 - I henhold til jernbaneforskriften § 5-2 bokstav g skal nettveiledningen inneholde et avsnitt om opplysninger om adgang til og innkreving av betaling for bruk av serviceanlegg nevnt i jernbaneforskriften kapittel fire. Tilsynets vurdering er som nevnt over at jernbaneforskriften § 5-2 bokstav g også gjelder for tilbud om tjenester i serviceanlegg, samt for serviceanlegg som ikke eies av Bane NOR og/eller hvor Bane NOR ikke har status som driver av serviceanlegg.

4.2.3 Konklusjon

Tilsynet kan ikke se at utkast til Network Statement 2021 inneholder informasjon om tilgang til alle serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet og for tilbud om tjenester i disse anleggene. Tilsynet kan i denne forbindelse ikke se at utkast til Network Statement 2021 inneholder informasjon om betaling for bruk av alle serviceanlegg nevnt i jernbaneforskriften kapittel fire som er knyttet til jernbanenettet. Utkast til Network Statement 2021 inneholder heller ikke tilstrekkelig prisinformasjon om tilbud om tjenester i serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet. Dokumentet viser videre ikke til et nettsted hvor disse opplysningene er tilgjengelige. Disse forholdene er i strid med jernbaneforskriftens § 5-1 tredje ledd.

Tilsynet understreker samtidig at Bane NOR ikke alene er ansvarlig for å sørge for at det inntas informasjon for serviceanlegg som ikke forvaltes av Bane NOR. Som nevnt ovenfor, mener vi imidlertid at det er naturlig at Bane NOR kontakter kjente drivere og ber om informasjon fra disse. I serviceanlegg som forvaltes av Bane NOR må Bane NOR være ansvarlig for å sammenstille informasjon fra andre drivere/tjenesteleverandører.

Tilsynet har for øvrig merket seg Bane NORs kommentarer, herunder at arbeidet med å innhente informasjon fra drivere av serviceanlegg som ikke forvaltes av Bane NOR vil ta tid. Vi har tatt hensyn til dette ved å sette frister i tråd med Bane NORs anslag på behov for tid. Vi understreker også at det er driverne av de aktuelle serviceanleggene, og ikke Bane NOR, som har ansvar for å utarbeide lovlige vilkår og videreformidle informasjonen til Bane NOR. For det tilfellet at det skulle vise seg utfordrende å få utlevert informasjon om spesifikke serviceanlegg, ber vi Bane NOR om å gi tilsynet tilbakemelding om dette slik at vi kan vurdere hensiktsmessig tiltak mot ansvarlig driver.

Tilsynet ser, i lys av Bane NORs kommentarer, også grunn til å understreke at et vesentlig formål med pålegget er å bidra til at det blir inntatt tilstrekkelig informasjon knyttet til serviceanleggene som Bane NOR forvalter. For disse anleggene forutsetter vi at Bane NOR har tilgang til relevant informasjon.

4.3 Prising av tilgang til infrastrukturen

4.3.1 Regelverkets krav og Bane NORs kommentarer

I henhold til jernbaneforskriften § 5-2 bokstav b skal nettveiledningen inneholde

«Et avsnitt om avgiftsprinsipper og takster. Dette skal inneholde hensiktsmessige opplysninger om avgiftsordningen og tilstrekkelig informasjon om pris for tjenestene og andre relevante opplysninger om adgang til tjenestene nevnt i kapittel 4 som ytes av bare en leverandør. Det skal i detalj beskrive de metoder, regler og eventuelt skalaer som brukes for anvendelsen av kapittel 6 med hensyn til både kostnader og avgifter. Det skal inneholde opplysninger om allerede vedtatte eller planlagte avgiftsendringer for de neste fem år, dersom disse opplysninger er tilgjengelige.»

Det følger av bestemmelsen at metodene som infrastrukturforvalter planlegger å anvende til blant annet fastsettelse av kapasitetsavgift, rabatter og påslag må beskrives «i detalj» i nettveiledningen. Som redegjort for i forhåndsvarslet legger tilsynet i dette at avgiftsfastsettelsen må beskrives på en måte som gjør det mulig for jernbaneforetak og tilsynet å etterprøve Bane NORs avgiftsfastsettelse som naturlig monopolist, og dermed på en måte som sikrer transparens og ikke-diskriminering.

I kommentarene til forhåndsvarslet av 4. desember stiller Bane NOR generelt spørsmål ved om det er dekning i regelverket for tilsynets tolking, som det tas til orde for at kan fremstå for streng. Bane NOR peker på at beskrivelser som gjør det mulig å etterprøve Bane NORs avgiftsfastsettelse vil sprengte rammen for hvilken informasjon som naturlig kan innarbeides i nettveiledningen. Bane NOR gjør videre gjeldende at tredje punktum i § 5-2 bokstav b) må leses i sammenheng med andre punktum, og da særlig begrepene «hensiktsmessige opplysninger», «tilstrekkelig informasjon» og «relevante opplysninger». Bane NOR oppfatter også at tilsynet i forhåndsvarslet har lagt seg på en strengere linje enn praksisen som følges av andre infrastrukturforvaltere på det europeiske jernbaneområdet.

I lys av dialogen i møtet 5. desember vil tilsynet understreke at vi gjennom passusen «gjør det mulig for jernbaneforetak og tilsynet å etterprøve Bane NORs avgiftsfastsettelse» ikke har ment at alle ledd i metoder, regler og eventuelt skalaer må forklares i sin fulle lengde i nettveiledningen. Det vil for eksempel kunne føre for langt å beskrive begrunnelsen for alle

parameterverdier i sin fulle lengde, herunder utvalgskriterier og fremgangsmåte for etablering av datagrunnlag. Vårt hovedanliggende har i så måte ikke vært at informasjonen i Bane NORs nettveiledning gjennomgående er for kortfattet, men at den til dels er vanskelig å følge. Poenget er at det skal fremgå i detalj hvilke metoder, regler og eventuelt skalaer som faktisk er brukt ved anvendelsen av kapittel 6. Dette innebærer ikke nødvendigvis at hvert enkelt element i en økonometriske kostnadsberegning må fremgå i sin helhet. Vi viser for øvrig til de konkrete vurderingene nedenfor.

Når det gjelder forholdet mellom andre og tredje punktum i § 5-2 bokstav b), er det tilsynets oppfatning at andre punktum ikke utgjør noen innsnevring av tredje punktum. Tredje punktum har et selvstendig meningsinnhold ved å presisere første punktum om hva avsnittet om avgiftsprinsipper og takster skal inneholde. Som det fremgår ovenfor, kan det samtidig altså synes som om Bane NOR har oppfattet vår redegjørelse for de relevante reglene som noe strengere enn vi har ment å gi uttrykk for. Dette kan også være en grunn til at Bane NOR har oppfattet at andre infrastrukturforvaltere i sine nettveiledere ikke har inntatt detaljert informasjon slik det beskrives i forhåndsvarslet. Vi bemerker i denne forbindelse at det ikke er gitt at den informasjon man finner i andre infrastrukturforvalteres nettveiledning er i samsvar med regelverket eller klarert av markedsovervåker i det enkelte land. Vi vil også tillegge at vi gjennom deltagelse i arbeidsgrupper mv. jevnlig har kontakt med markedsovervåkere i andre EØS-land, og at vi derfor er kjent med deres vurderinger og praksis knyttet til innhold i nettveiledningene. Vår vurdering er at forventningene vi gir uttrykk for i dette pålegget er i samsvar med felles prinsipper og praksis for markedsovervåkingsorganene i EØS, jf. også jernbaneforskriften § 11-5.

4.3.2 Mangelfull informasjon i nettveiledningen

Basert på den informasjonen som finnes i høringsutkastet til Network Statement 2021, er det tilsynets vurdering at informasjonen på flere punkter ikke i tilstrekkelig grad beskriver de metoder, regler og skalaer som brukes for anvendelse av avgifter for å oppfylle kravene i jernbaneforskriften § 5-2 bokstav b. Tilsynet har tidligere gjort Bane NOR oppmerksom på tilsvarende mangler, blant annet i vedtak i klage fra Flytoget AS på Bane NORs innkreving av infrastrukturavgifter i 2017, 2018 og 2019 av 23.05.19. Tilsynet har identifisert følgende mangler i høringsutkastet til Network Statement 2021:

- I punkt 6.1 og 6.2.1.1.1 på side 65-67 skriver Bane NOR at man har valgt en økonometrisk metode for å beregne direkte enhetskostnader/marginalkostnader knyttet til levering av den minste pakken av tjenester og tilgang til serviceanlegg. Tilsynet kan ikke se at hvilken økonometrisk metode som er valgt fremgår av nettveiledningen, og metoden for beregning av direkte enhetskostnader/marginalkostnader er dermed ikke beskrevet i detalj i høringsutkastet til Network Statement 2021.

I nettveiledningens punkt 6.1, 6.2.1.1.1, 6.2.1.1.4 og 6.3.1 vises det til implementeringsplanen (2017) for beregning av prissatser. Tilsynet har tidligere påpekt at Bane NORs implementeringsplan ikke ble skrevet med det formål å oppfylle kravene til innhold i nettveiledningen i jernbaneforskriften § 5-2, men ifølge Bane NOR som en innfasingsplan etter forordning 2015/909/EU. Implementeringsplanen som Bane NOR viser til inneholder alternative økonometriske modeller som Bane NOR vurderte å ta i bruk, uten at det i høringsutkastet av Network Statement 2021 kommer klart frem hvilken modell som faktisk er valgt. Poenget fra tilsynets side er med andre ord ikke at

vi forventer opplysninger av et betydelig volum i nettveiledningen, men tilstrekkelig presise opplysninger om metoden som faktisk er valgt og resultatene den gir.

- I henhold til jernbaneforskriften § 5-2 første ledd bokstav b skal beregningen av metodene som benyttes til beregning av kostnader og avgifter beskrives i detalj i nettveiledningen. Vi kan ikke se at dette kravet er oppfylt for ovennevnte deler av nettveiledningen.
- I utkast til Network Statement 2021, avsnitt 6.2.1.1.2 på side 68-69, beskrives formålet med kapasitetsprising, samt hvor og når kapasitetspris er innført. Det står at *«Tillegget er et signal om at transport av større verdi vil bli gitt prioritet over transport av mindre verdi i konflikter hvor prioriteringskriteriene ikke nødvendigvis gir samme resultat. Prisen er ikke basert på kapasitetskostnader (trengselskostnader) et JBF påfører de andre i det aktuelle geografiske området.»* Tilsynet kan ikke se at det er beskrevet i detalj i nettveiledningen hvordan Bane NOR har kommet frem til den aktuelle avgiftssatsen.
 - I henhold til jernbaneforskriften § 5-2 første ledd bokstav b skal metoder, regler og eventuelt skalaer som brukes for anvendelsen av kapittel 6 med hensyn til både kostnader og avgifter beskrives i detalj i nettveiledningen. Vi kan ikke se at dette kravet er oppfylt for denne delen av nettveiledningen.

I kommentarene til forhåndsvarslet av 4. desember skriver Bane NOR at resonnementene rundt prisfastsettelsen ikke kommer tilstrekkelig til uttrykk i nettveiledningen, og at dette vil rettes på. Tilsynet bes videre om å komme med innspill til den skisserte fremgangsmåten.

Tilsynet kan ikke forhåndsgodkjenne informasjon, men vil som en generell bemerkning igjen understreke at vi i dette vedtaket fokuserer på kravene til informasjon i nettveiledningen. Informasjonskravene kan oppfylles ved en tilstrekkelig beskrivelse av hvordan en har kommet frem til nivået på kapasitetsprisene. Om prisene materielt sett er lovlige vurdert etter de relevante bestemmelsene i jernbaneforskriften er et annet spørsmål som vi ikke har vurdert i forbindelse med dette vedtaket.

- I utkast til Network Statement 2021, avsnitt 6.2.1.2 på side 70, står det at Bane NOR gir godstrafikken incitament til økt bruk av spesifikke strekninger/strekningssavsnitt ved å yte en rabatt på sporavgifter knyttet til den minste pakken på aktuelle strekninger/strekningssavsnitt. Rabatten er fastsatt til 75 % rabatt og gjelder til og med 2025 på nærmere angitte strekninger. Tilsynet kan ikke se at rabattens størrelse er begrunnet i nettveiledningen.
 - I henhold til jernbaneforskriften § 5-2 første ledd bokstav b skal beregning av rabatter beskrives i detalj i nettveiledningen. Vi kan ikke se at dette kravet er oppfylt for denne delen av nettveiledningen.

Bane NOR skriver i kommentarene til forhåndsvarslet av 4. desember at rabatten på 75 % ikke har en matematisk begrunnelse, og forklarer nærmere hvordan den er fastsatt. Tilsynet bes om å uttale seg om en fremgangsmåte hvor forklaringene tas inne i nettveiledningen synes egnet.

Tilsynet vil som det er påpekt ikke forhåndsgodkjenne informasjon som er planlagt inntatt i nettveiledningen. Når dette er sagt, vil en nærmere beskrivelse av hvordan størrelsen på rabatten er fremkommet være i tråd med våre forventninger til hvordan det nedenstående pålegget til innarbeidelse av *informasjon* kan oppfylles.

- I nettveiledningens punkt 6.3.2.1 på side 72 om godsterminaler, fremgår det at tilgang til godsterminaler er priset basert på «sjablong-tall».
 - Jernbaneforskriftens § 5-2 bokstav b stiller krav til at metoder som er benyttet til å beregne kostnader og avgifter skal beskrives i detalj i nettveiledningen. Slik tilsynet leser del 6.3.2.1 oppfyller den ikke forskriftens krav til detaljert begrunnelse for kostnads- og avgiftsnivå etter forskriftens § 5-2 bokstav b, ettersom bruk av slike sjablongmessige tall medfører at aktørene ikke kan etterprøve prising av tilgang til godsterminaler.

Når det gjelder Bane NORs anførsel om at kravene til informasjon etter § 5-2 b) tredje punktum må avpasses til hva som følger av annet punktum, viser vi til våre synspunkter om dette ovenfor. Som det fremgår er det vår vurdering at tredje punktum gir uttrykk for et selvstendig krav.

Basert på opplysningene i Bane NORs kommentarer til varsel, oppfatter vi at Bane NOR har et tallgrunnlag som det kan opplyses om. Som redegjort for i møtet vil tilsynet forvente at Bane NOR i fremtiden oppdaterer tallgrunnlaget snarere enn å fortsette å basere seg på 2015-tall, men dette er et materielt spørsmål og et større arbeid. Vi ber derfor om at Bane NOR inntar en nærmere beskrivelse i nettveiledningen av hvordan en har kommet fremt til de aktuelle avgiftene en har til hensikt å oppkreve (metoden) i henhold til § 5-2 bokstav b) tredje punktum. I lys av at Bane NOR uttrykker usikkerhet om hvilke endringer som må gjøres i nettveiledningen, har vi satt en forlenget frist tilsvarende andre punkter hvor Bane NOR har bedt om dette. I den grad Bane NOR planlegger en gjennomgang og revisjon av metodene og avgiftene ved godsterminalene etter ruteplan 2021, bør det også opplyses om dette. Vi viser i denne forbindelse til prinsippet i § 5-2 b) siste punktum om at det skal medtas opplysninger om planlagte avgiftsendringer, og at det – uten at det er et forskriftskrav – vil kunne være gode grunner til å innta opplysninger om prosesser som kan føre til slike endringer.

- I høringsutkastets punkt 6.5 på side 78-79, som omhandler ytelsesordning, informerer Bane NOR om ytelsesordningens bonus- og reaksjonssatser. Tilsynet kan ikke se at satsene er nærmere begrunnet i nettveiledningen.
 - I henhold til jernbaneforskriften § 5-2 første ledd bokstav b skal beregningen av satsenes størrelse (metoden) beskrives i detalj i nettveiledningen.

I kommentarene til forhåndsvarslet stiller Bane NOR spørsmål ved om et krav til begrunnelse av satsene i ytelsesordningen kan utledes av jernbaneforskriften § 5-2 bokstav b). Til dette er det å si at ytelsesordningen er del av avgiftssystemet i kapittel 6, og at de samme kravene til informasjon om metoden for fastsettelsen av satsene etter tilsynets vurdering gjelder for denne ordningen som for andre elementer i avgiftsordningen. Dette innebærer at det må være inntatt tilstrekkelig informasjon om begrunnelsen for satsenes eksistens og nivå.

Når det gjelder henvisningen til AST, vil tilsynet bemerke det etter tilsynets vurdering ikke vil være tilstrekkelig å innta en lenke til AST. Denne typen informasjon skal være inntatt i selve nettveiledningen, og det er ikke åpnet for informering gjennom en lenke fra nettveiledningen slik det er for informasjon om serviceanlegg som ikke forvaltes av infrastrukturforvalter.

- Det er innført en støtteordning for gods som skal legge til rette for mer miljøvennlig godstransport.¹⁰ Kompensasjonsordninger er regulert i jernbaneforskriften § 6-5. Ordningen er ikke omtalt i høringsversjonen del 6 om priser.
 - Etter jernbaneforskriften § 5-2 bokstav b) skal nettveiledningen beskrive i detalj de metoder, regler og eventuelt skalaer som brukes for anvendelsen av kapittel 6 med hensyn til både kostnader og avgifter. Ettersom kompensasjonsordninger etter § 6-5 er en del av kapittel 6, legger tilsynet til grunn at også eventuelle kompensasjonsordninger skal beskrives i nettveiledningen.

Bane NOR opplyser i kommentarene til forhåndsvarslet om at ordningen forvaltes av Jernbanedirektoratet, men at en vil innarbeide informasjon om ordningen hvis dette vurderes som nødvendig.

Tilsynet understreker derfor igjen at kompensasjonsordningen er hjemlet i kapittel 6 (§ 6-5), men at den av hensyn til statsstøtteregele også måtte godkjennes av EFTAs overvåkingsorgan (ESA). Kompensasjonsordningen er videre ment å innvirke på visse jernbaneforetaks produksjonskostnader. Tilsynets vurdering er derfor at det skal inntas informasjon om kompensasjonsordningen i nettveiledningen, men at det vil være tilstrekkelig med en relativt kortfattet redegjørelse hvor informasjon om ordningen fra Jernbanedirektoratets hjemmesider kan limes inn.

4.3.3 Konklusjon

Tilsynets vurdering er, som det fremgår av de nærmere vurderingene ovenfor, at utkast til Network Statement 2021 ikke inneholder tilstrekkelig informasjon om kostnader og avgiftsmetoder. Dette er i strid med jernbaneforskriften § 5-2 bokstav b.

4.4 Reservasjonsavgifter

4.4.1 Regelverkets krav

I henhold til jernbaneforskriften skal kriteriene for reservasjonsavgifter fremgå av nettveiledningen. I forskriftens § 6-7 tredje ledd heter det at «*Infrastrukturforvalter skal offentliggjøre kriteriene for fastsettelse av denne avgiften i nettveiledningen.*» Som nevnt innledningsvis skal Statens jernbanetilsyn etter jernbaneforskriften § 11-1 første ledd særlig kontrollere om nettveiledningen inneholder diskriminerende vilkår eller «*gir infrastrukturforvalter mulighet til å utøve skjønn som vil kunne diskriminere søkere*». Det er tilsynets vurdering at manglende eller uklare kriterier for reservasjonsavgifter i nettveiledningen vil kunne gi infrastrukturforvalter mulighet til å utøve skjønn som kan diskriminere søkere.

¹⁰ http://www.eftasurv.int/press--publications/press-releases/state-aid/esa-greenlights-rail-freight-support-to-protect-the-environment?utm_content=buffer9b968&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=buffer

4.4.2 Mangelfull informasjon i nettveiledningen

Under punkt 6.4.2 om reservasjonsavgifter på side 77-78 i utkast til Network Statement 2021 står det at reservasjonsavgiften blir fastsatt på grunnlag av «... opplysninger om tildelt infrastrukturkapasitet, årsak til avbestilling eller ikke-bruk, og registrert tidspunkt for avbestilling eller ikke-bruk.» Tilsynet mener at dette ikke er tilstrekkelig informasjon til å oppfylle forskriftens krav til at «kriteriene» for avgiftsfastsettelsen skal fremgå av nettveiledningen. Kriteriene for reservasjonsavgifter fremstår ut fra nettveiledningen som så uklare at de gir Bane NOR mulighet til å utøve et skjønn som vil kunne diskriminere søkere.

Bane NOR opplyser i varselet at det verken er riktig at det ikke foreligger klare kriterier eller at det er rom for skjønn fra Bane NORs side. Bane NOR vil kunne innta informasjon om hvordan reservasjonsavgiftene fastsettes.

4.4.3 Konklusjon

Tilsynet kan ikke se at utkast til Network Statement 2021 inneholder tilstrekkelig klar informasjon om kriteriene for fastsettelse av reservasjonsavgifter. Dette er i strid med jernbaneforskriften § 6-7 tredje ledd.

5 Vedtak

5.1 Vurdering av tiltak og forholdsmessighet

Tilsynet viser til konklusjonene under henholdsvis punkt 4.2.3, 4.3.3 og 4.4.3 ovenfor om manglende overholdelse av blant annet §§ 5-1 tredje ledd, 5-2 bokstav b og 6-7 tredje ledd i jernbaneforskriften, og pålegger Bane NOR å endre nettveiledningen for 2021 slik at de krav som jernbaneforskriften stiller til innhold i nettveiledningen blir overholdt.

Tilsynets myndighet til å fatte vedtak etter jernbaneforskriften § 11-1 første jf. syvende ledd, jf. jernbaneloven §§ 11b og 11, er underlagt det alminnelige forholdsmessighetsprinsippet. Tilsynet har vurdert om et pålegg om å innta den manglende informasjonen i nettveiledningen er forholdsmessig. Nettveiledningen oppfyller ikke jernbaneforskriftens minstekrav til informasjon, og tilsynet mener derfor at det eneste egnede tiltaket er å pålegge Bane NOR å innta denne informasjonen i nettveiledningen. Plikten til å innta den manglende informasjonen i nettveiledningen påhviler allerede Bane NOR, og tilsynet kan således ikke se at det vil være uforholdsmessig inngripende å pålegge Bane NOR å etterleve regelverket. Vi viser samtidig til våre presiserende merknader om punkter hvor andre aktører har ansvar for å utarbeide informasjonen, og avgrensningen av Bane NORs ansvar for tilveiebringelse av slik informasjon.

Tilsynet har videre vurdert om det er forholdsmessig å pålegge å innta informasjonen allerede innen 14.12.19. I denne vurderingen mener tilsynet at det veier tungt at nettveiledningen skal gi potensielle søkere informasjon i god tid før søknadsfristens utløp. Dette taler for at informasjonen bør inntas så snart som mulig, og helst samtidig med utgivelse av nettveiledningen for 2021. Tilsynet har ved en rekke anledninger gjort Bane NOR oppmerksom på mangler i nettveiledningen, og Bane NOR har således hatt god tid til å innrette seg etter dette. Tilsynet antar også at Bane NOR allerede sitter på mye av informasjonen som må inntas i nettveiledningen, og dermed at Bane NOR eksempelvis kan kopiere inn informasjon fra underlagsdokumenter.

Som det er nærmere redegjort for innledningsvis i dette brevet, har tilsynet likevel merket seg Bane NORs kommentarer om at det på flere punkter er behov for en forlengelse av fristene i det varslede pålegget for at informasjonen som innarbeides skal være av tilstrekkelig kvalitet. Tilsynet har ikke til hensikt å sette tidsfrister for pålegget som er urealistiske med tanke på en hensiktsmessig oppfyllelse av regelverkets krav, og har derfor tilpasset fristene til tidslinjene Bane NOR har oppgitt i sine kommentarer.

Tilsynet bemerker avslutningsvis igjen at det kun er kravene til hvilken informasjon nettveiledningen skal inneholde som er gjenstand for vurdering i denne saken, og at tilsynet derfor ikke har tatt stilling til om øvrige bestemmelser i jernbaneregelverket er overholdt. Vi understreker også at det for serviceanlegg som ikke eies/forvaltes av Bane NOR vil være driver av vedkommende serviceanlegg som er ansvarlig for å utarbeide informasjon, og sikre at tilgangsvilkår mv. er i tråd med forskriften. Hvis det skulle vise seg at Bane NOR ikke får oversendt informasjon fra slike drivere, ber vi som nevnt ovenfor om å få informasjon om dette slik at vi kan vurdere å rette pålegg mot vedkommende driver.

5.2 Vedtak

Tilsynet har i dag fattet nedenståendevedtak i medhold av jernbaneforskriften § 11-1 første jf. syvende ledd, jf. jernbaneloven §§ 11b og 11. Vedtaket må forstås på bakgrunn av forutsetningene og presiseringene som kommer til uttrykk i vurderingene under punkt 4 ovenfor:

- (1) Bane NOR pålegges å foreta følgende endringer i Network Statement 2021 ved at informasjon gjøres tilgjengelig gjennom nettveiledningen i tråd med jernbaneforskriftens krav:
 - a. Innta informasjon innen 1. februar 2020 om hvilke havneanlegg som er knyttet til jernbanenettet, uavhengig av hvem som driver eller eier anlegget.
 - b. Innta informasjon innen 1. februar 2020 om tjenester som ytes i alle havneanlegg som er knyttet til jernbanenettet.
 - c. Innta informasjon innen 1. februar 2020 om vilkår for tilgang til havneanlegg og tilbud om tjenester i disse.
 - d. Innta informasjon innen 1. februar 2020 om vilkår for tilgang til alle skiftestasjoner og skifteanlegg som er knyttet til jernbanenettet, samt opplysninger om tilbud om tjenester i disse.
 - e. Innta informasjon innen 14. desember 2019 om vilkår for tilgang til alle avlastningsanlegg som er knyttet til jernbanenettet, samt tilbud om tjenester i disse.
 - f. Så raskt det lar seg gjøre på en forsvarlig måte, og senest innen 1. april 2020, innta informasjon om alle tilgangsvilkår per serviceanlegg, for alle serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet.
 - g. Så raskt det lar seg gjøre på en forsvarlig måte, og senest innen 1. april 2020, innta informasjon om tilbud om tjenester i serviceanlegg, for alle serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet.
 - h. Innen 14. desember 2019 sørge for at alle vedlegg til nettveiledningen er tilgjengelige på minst to offisielle EØS-språk.
 - i. Så raskt det lar seg gjøre på en forsvarlig måte, og senest innen 1. april 2020, innta prisinformasjon fra alle drivere av serviceanlegg og tilbydere av tjenester i serviceanlegg.
 - j. Innen 14. desember 2019 innta detaljerte beskrivelser av metodene som benyttes til beregning av enhetskostnader/marginalkostnader knyttet til levering

av den minste pakken av tjenester og tilgang til serviceanlegg i nettveiledningens punkt 6.1 og 6.2.1.1.1.

- k. Innen 14. desember 2019 innta detaljert beskrivelse av hvordan kapasitetspris er beregnet i nettveiledningens punkt 6.2.1.1.2.
- l. Innen 14. desember 2019 innta en detaljert beskrivelse av hvordan størrelsen på rabatt på sporavgift gitt som incitament til godstrafikken er beregnet i nettveiledningens punkt 6.2.1.2.
- m. Innen 1. februar 2020 innta en detaljert beskrivelse av hvordan prising av tilgang til godsterminal er beregnet i nettveiledningens punkt 6.3.2.1.
- n. Innen 14. desember 2019 innta en detaljert beskrivelse av beregning av ytelsesordningers avgiftssatser i nettveiledningens punkt 6.5.
- o. Innen 14. desember 2019 innta informasjon om kompensasjonsordninger etter jernbaneforskriften § 6-5.
- p. Innen 14. desember 2019 innta presiserende informasjon om kriterier for reservasjonsavgifter i nettveiledningens punkt 6.4.2.

- (2) Bane NOR pålegges å fremlegge revidert Network Statement 2021 innen 14. desember 2019 for å demonstrere overfor tilsynet at endringene pålagt gjennom punkt e), h), j), k), l), n), o) og p) er gjennomført. Videre pålegges Bane NOR innen 1. februar 2020 å fremlegge oppdatert Network Statement 2021 for å demonstrere overfor tilsynet at endringene pålagt gjennom punkt a), b), c), d) og m)¹¹ er gjennomført, samt innen 1. april 2020 å fremlegge oppdatert Network Statement 2021 for å demonstrere overfor tilsynet at endringene pålagt gjennom punkt f), g) og i) er gjennomført.

Vedtaket kan ikke påklages, jf. jernbaneloven § 11b tredje ledd.¹² Retten kan imidlertid prøve alle sider av saken.

Med hilsen

Mona Ljunggren

Avdelingsdirektør, Markedsovervåking

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

¹¹ Ved en feil ble det satt to ulike frister for å demonstrere oppfyllelse av påleggspunkt m) i det originale vedtaket. Denne feilen er nå rettet, slik at det ikke skal være tvil om at påleggspunkt m) skal oppfylles innen 1. februar 2020.

¹² For ordens skyld nevnes at det gjelder også den delen av vedtaket hvor fordelingsforskriften er hjemmelsgrunnlaget. Slik tilsynet ser det kommer ikke forbudet mot tilbakevirkende kraft til anvendelse på anvendelsen av prosessbestemmelsen i jernbaneloven § 11b tredje ledd i denne saken, se «Forbud mot tilbakevirkende lover», 2010, av Benedikte Moltumyr Høgberg særlig side 146, 176-177, 183-184, 197-198 og 212-213.