

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Att.: Therese Nyberg Borkenhagen

Saksbehandler: Ida Harto Seim, 22995920

Vår ref.: 24/1465-3

Deres ref.:

Dato: 15.10.2024

Statens jernbanetilsyns hørings svar til Network Statement 2026 og tilhørende vedlegg – saksnummer 24/1465

1. Innledning

Statens jernbanetilsyn (SJT) viser til Bane NOR SFs (Bane NOR) høringsutkast til Network Statement 2026 (NS 2026) som ble sendt på høring 2. september 2024.

SJT som markedsovervåkingsorgan etter jernbaneloven¹ § 11a og jernbaneforskriften² § 1-3 fører tilsyn og kontroll med at Bane NOR oppfyller vilkårene i forskriften. Dette gjelder blant annet krav om netterklæringen og dens innhold, se særlig jernbaneforskriften kapittel 5.

Gitt vår rolle som markedsovervåkingsorgan, presiserer vi at våre kommentarer til høringsutkastet til NS 2026 ikke er tilsyn med eller godkjenning av innholdet i NS 2026. Innspillet er heller ikke en godkjenning av Bane NORs praksis opp mot relevant regelverk slik den er beskrevet i netterklæringen. Våre kommentarer er kun foreløpige kommentarer og merknader til hvordan utvalgte deler av høringsutkastet relaterer seg til det relevante regelverket. Vi understreker at det på et senere tidspunkt kan bli aktuelt å gjøre tilsyn for å påse at netterklæringen inneholder de opplysningene som regelverket krever. Det kan også bli aktuelt å føre tilsyn med at Bane NORs praksis er i tråd med relevant regelverk. Bane NOR har selv ansvaret for å sikre at deres praksis er

i tråd med regelverket, og at de innholdsmessige kravene til nettveiledningen er oppfylt, se jernbaneforskriften kap. 5.

Vi ser at enkelte av våre innspill til høringen av Network Statement 2025 (NS 2025) er tatt hensyn til i NS 2025 og/eller i høringsutkastet til NS 2026. Det synes vi er positivt. Likevel mener vi enkelte deler av høringsutkastet til netterklæringen for 2026 er mangelfulle.

2. Generell informasjon

Koordineringsmekanismen i jernbaneforskriften § 3-8

SJT ser at Bane NOR flere steder i netterklæringen beskriver prosesser for konsultering av søkere. Vi finner imidlertid ingen informasjon om koordineringsmekanismen som Bane NOR er pålagt å gjennomføre minst en gang hvert kalenderår. SJT som markedsovervåkingsorgan har heller aldri fått noen invitasjon til å delta som observatør i denne koordineringsmekanismen til tross for at vi har etterspurt dette flere ganger.

Vi viser til at Bane NOR i koordineringsmekanismen ifølge jernbaneforskriften § 3-8 (2) blant annet skal ta opp innholdet i og gjennomføringen av netterklæringen og søkeres behov i forbindelse med vedlikehold og utvikling av infrastrukturkapasitet. Formålet med koordineringsmekanismen er særlig at også andre aktører enn kun jernbaneforetak og søkere skal involveres i de spørsmålene som er listet opp i § 3-8 (2). Etter forskriften skal videre brukere av gods- og passasjertransport og nasjonale og lokale myndigheter også involveres.

Vi kan heller ikke se at Bane NOR har utarbeidet og offentliggjort nærmere retningslinjer for koordineringen, eller publisert en oversikt over aktiviteter i henhold til § 3-8 på sine nettsider. Dette er krav som følger av jernbaneforskriften § 3-8 (3) og (4).

Vi oppfordrer Bane NOR til å ta inn informasjon om koordineringsmekanismen og henvisning til informasjon som nevnt i § 3-8 (3) og (4), i netterklæringen. Dersom Bane NOR mener at noen av de prosessene for konsultering som de nevner i utkast til netterklæringen for 2026 er ment å tilfredsstille kravene til koordineringsmekanisme, ber vi Bane NOR om å gjøre dette tydelig i netterklæringen. For eksempel ved å henvise til § 3-8 om koordineringsmekanismen i forskriften.

3. Kapasitetsfordeling

Innledning – punkt 4.1

I punkt 4.1 skriver Bane NOR at prosessen for fordeling av kapasitet på jernbanenettet “følger retningslinjene i jernbaneforskriften”.

SJT viser til at jernbaneforskriften ikke er retningslinjer, men forskriftskrav som Bane NOR skal oppfylle. Vi ber Bane NOR om å endre teksten for å tydeliggjøre dette.

Fremgangsmåte for å søke om persontransport som ikke inngår i kontrakt om offentlig tjenesteyting – punkt 4.2.4.5

SJT ser at Bane NOR flere steder i netterklæringen har tatt inn informasjon om begrensninger i tilgang til nettet for kommersiell persontransport.

Det er positivt at Bane NOR har tatt denne informasjonen inn i netterklæringen. Vi oppfordrer også Bane NOR til å henvise til [våre nettsider](#) med mer informasjon om hvordan jernbaneforetak og søkere skal melde en ny kommersiell persontransport-tjeneste til SJT.

Krav til innhold i søknad for serviceanlegg – punkt 4.2.6

Bane NOR viser i punkt 4.2.6 til frister fastsatt i tidsplan i punkt 4.5.1.9. Det er ikke tydeliggjort at Bane NORs søknadsfrister for tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse ikke er bindende for jernbaneforetak og andre søkere, slik SJT også påpekte for høringsdokumentet til NS 2025. Dette må dere oppdatere i den endelige versjonen av NS 2026.

Vi mener det heller ikke er tilstrekkelig tydelig i NS 2026 at jernbaneforetak og andre søkere har en rett til å søke om tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse når de vil i løpet av året.

Det er positivt at Bane NOR etter vårt innspill til NS 2025 viser til serviceanleggsforskriften § 2 om anlegg nevnt i jernbaneforskriften § 4-2. Det mangler

imidlertid etter det vi kan se fortsatt en henvisning til serviceanleggsforskriften § 3 om tjenester nevnt i jernbaneforskriften § 4-4 og 4-5.

Samordningsprosessen – punkt 4.5.4

SJT bemerker at det på side 63 ser ut til å være noe gjentakende tekst om samordningsprosessen ved interessekonflikt mellom Bane NOR og søker(e). Selv om dette ikke har betydning for samordningsprosessen, bør teksten oppdateres slik at informasjonen blir mer tilgjengelig for søkere og de andre brukerne av netterklæringen.

Klage på Bane NORs beslutning - virkninger av slik klage – punkt 4.5.5.5

Som vi ga innspill om til høringen av NS 2025 ønsker vi fortsatt at Bane NOR legger en lenke til SJTs nettside om klage: <https://www.sjt.no/jernbane/markedsobservaking/klage-pa-konkurransetilkar/>.

Videre ber vi om at teksten endres slik at det ikke fremstår som jernbaneforetakene og andre søkere kun kan klage til SJT over Bane NORs tildelingsbeslutninger i den årlige ruteplanprosessen. Søkerne kan også klage over blant annet mangler ved selve fordelingsprosessen og hvordan de er blitt involvert i denne. Vi ønsker at dere viser til våre nettsider slik at dette kommer tydelig frem. Vi ber dere også endre ordlyden fra «påklage» til «klage» slik at klagemuligheten ikke fremstår som en to-instans klagesaksbehandling i forvaltningslovens forstand.

Overbelastede strekninger – punkt 4.6.2

Vi ber Bane NOR om å oppdatere listen i punkt 4.6.2 med strekningene som ble erklært overbelastet etter samordning for R25. Dette gjelder strekningene Drammen – Stavanger og Hønefoss – Bergen. Begge strekninger er overbelastet hele døgnet, alle dager.

Bane NORs samfunnsøkonomiske modell – punkt 4.6.3

Vi viser til pågående klagesak fra Flytoget over Bane NORs praksis for samordning og fordeling ved overbelastet infrastruktur og bruk av samfunnsøkonomisk modell i den årlige ruteplanprosessen. I denne saken har vi sendt ut et varsel om vedtak med pålegg om at Bane NOR må endre sin metode for samfunnsøkonomiske analyser for prioritering av ruteleier etter jernbaneforskriften § 9-5 (2). Vi har også varslet om at dere må informere bedre om metoden i netterklæringen, for å oppfylle kravene til

innholdet i denne. Endelig vedtak blir sendt ut når vi har vurdert kommentarer fra partene i saken.

Vi kan ikke se at informasjonen om metoden og modellen er blitt bedre i utkastet til NS 2026 enn i NS 2025. Det er fortsatt et behov for at informasjonen blir bedre, slik at kravene til innholdet i netterklæringen blir oppfylt jf. jernbaneforskriften § 5-2 c). En bedre beskrivelse av metoden og modellen er også nødvendig for at alle jernbaneforetak og andre søkere skal ha lik tilgang på informasjonen, forut for at de leverer sine søknader om infrastrukturkapasitet for ruteplanperioden 2026.

Prosess ved overbelastet infrastruktur – punkt 4.6.4, Kapasitetsanalyser – punkt 4.6.5, Kapasitetsforbedringsplan – punkt 4.6.6

SJT har merket seg at innholdet i punkt 4.6.4, 4.6.5 og 4.6.6 er blitt mer informativt og mer oversiktlig enn i tidligere netterklæringer. Det er positivt at Bane NOR har gjort denne informasjonen mer tilgjengelig for søkere og andre lesere av NS 2026 slik at de bedre kan forutse hvordan rutesøknadene deres vil bli behandlet i den årlige ruteplanprosessen for 2026.

4. Tjenester og priser

Tjenester og priser – del 5

SJT viser innledningsvis til at netterklæringen skal inneholde informasjon om avgiftsprinsipper og priser. Det følger av innholdskravene til netterklæringen i jernbaneforskriften § 5-2 bokstav b. at:

«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.»

Vi viser til at for jernbaneforetak og andre søkere er informasjon om relevante avgifter for kommende ruteplanperioder sentralt for deres markedstilpasning. For at søkerne skal kunne utnytte informasjonen om avgifter og tilpasse seg prissignalene, må korrekt og tilstrekkelig informasjon gis i forkant av den økonomiske beslutningen om hvilke og hvor mange ruteleier de skal bestille. Det er viktig at de økonomiske signalene som avgiftsordningene sender til jernbaneforetakene er konsekvente, og kan danne

grunnlag for rasjonelle beslutninger. Dette er bakgrunnen for at vi på generelt grunnlag mener det er viktig at Bane NOR er nøye med å oppgi forskriftsmessig informasjon om tjenester, avgifter og priser i netterklæringen.

Liste over markedssegmenter – punkt 5.2.5

SJT viser til, og som Bane NOR selv fremhever i punkt 5.3.2.3 i utkastet til netterklæring for 2026, at vi i brev av 2. juli 2024 har varslet vedtak i klage fra Rana Gruber ASA og Statens jernbanetilsyn sitt tilsyn på eget initiativ med Bane NORs påslag for 2024. Også markedssegmenteringen til Bane NOR for 2024 er en del av dette varselet. Da vi foreløpig ikke har konkludert i denne saken, finner vi det ikke riktig å uttale oss her om de segmenter, metoder og satser som presenteres i høringsversjonen til netterklæringen for NS 2026 er korrekt, men viser til vårt varsel om vedtak. Vi uttaler oss i det følgende derfor kun om beskrivelsene synes å dekke innholdskravene til netterklæringen, som følger av jernbaneforskriften § 5-2.

I punkt 5.2.5 følger Bane NORs markedssegmentering for 2026. Det er positivt at Bane NOR forsøker å beskrive markedssegmenteringen i mer detalj og tydeligere enn i tidligere netterklæringer. Som nevnt over understreker SJT likevel at Bane NORs inndeling i markedssegmenter må være i samsvar med kravene i jernbaneforskriften kapittel 6.

Avgifter basert på direkte kostnader – grunnpris 5.3.2.1

Vi viser til forskriftskravene nevnt over om at Bane NOR i detalj skal beskrive blant annet metoder for beregning av avgifter, herunder avgiften basert på direkte kostnader. Vi viser i den forbindelse til at lenken til «høringsvedlegget om direkte kostnader, datert 1 september 2023» ikke inneholder dokumentet dere viser til.

Når det gjelder selve metoden Bane NOR bruker for å beregne avgifter basert på direkte kostnader viser vi til våre tidligere innspill hvor vi blant annet har uttrykt bekymring for at Bane NOR ikke har gode nok data til å bruke økonometrisk metode og til å inndele i baneområder, se [vårt innspill](#) fra 2022 om Bane NORs rapport om avgifter basert på direkte kostnader.

Påslag på infrastrukturavgifter – 5.3.2.3

Det er positivt at det opplyses om SJTs varsel om vedtak om påslag for 2024 og 2025, og at det kan komme endringer i påslag for 2026 som følge av et eventuelt endelig vedtak fra SJT i saken. Vi påpeker i denne sammenheng at Bane NORs beregninger og innkreving av påslag må være i samsvar med den detaljerte og regelstyrte prosessen i direktiv 2012/34/EU som er gjennomført i jernbaneforskriften kapittel 6.

Rabatter – punkt 5.3.2.4

Etter jernbaneforskriften § 5-2 (1) bokstav b skal beregninger av rabatter beskrives i detalj i nettveiledningen. Vi mener det er viktig at dere for søkerne opplyser om de metodene dere i praksis bruker for å beregne avgifter og andre elementer i avgiftsordningen. Det gjelder selv om vi skulle mene at det er tvilsomt om rabatten er utformet i samsvar med regelverket. Poenget er at så lenge dere gir rabatt, skal beregningsmetoden framgå av nettveiledningen.

Det fremgår på side 83 at Bane NOR har startet en gradvis utfasing av rabatten for vesentlig underutnyttede strekninger fra og med 2024 «siden strekningene ikke lenger er vesentlig underutnyttede». Den opprinnelige rabatten ble fastsatt i 2017 til 75 % rabatt og ble opplyst å skulle gjelde til og med 2025. Vi forstår netterklæringen slik at Bane NORs forslag om utfasing i praksis innebærer en videreføring av deler av rabatten frem til 2028. SJT kan ikke se at teksten er vesentlig endret fra høringen av netterklæringene for 2024 og 2025, og viser derfor til våre kommentarer til rabattordningen på side 6 i brev av 13. oktober 2022.⁴

Her sa vi blant annet at en differensiering mellom gods- og persontransport når det gjelder rabatter for vesentlig underutnyttede strekninger, ikke var i henhold til regelverket. Potensielt kan en slik differensiering være i strid med kravet til ikke-diskriminering i jernbaneforskriften § 6-1 (2). Vi ga også uttrykk for at vi i utgangspunktet ikke kunne se at regelverket åpner for å gi rabatter for kjøring på deler av infrastrukturen som ikke er definert som vesentlig underutnyttet eller fremmer utviklingen av nye jernbanetjenester. Siden Bane NOR mener at det ikke lenger er noen strekninger som oppfyller definisjonen av vesentlig underutnyttet, mener vi Bane NOR bør se på om rabattene bør utfases tidligere, se SJTs tidligere tolkninger av kravene til bruk av rabatter.

Vi ber om at Bane NOR selv sjekker om noen av strekningene som omfattes av rabattordningen nå er erklært overbelastet.

Ytelsesordning – punkt 5.7

SJT viser til [våre kommentarer til Bane NORs høring av ytelsesordningen for 2026](#), og gjentar våre merknader om at forstyrrelser etter ytelsesordningen skal tilskrives en av kategoriene som nevnt i vedlegg II til jernbaneforskriften, jf. jernbaneforskriften § 6-6 (4). Dette betyr at alle kategoriene for forsinkelser som fremkommer av vedlegg II må slik vi ser det være inkludert i ytelsesordningen til Bane NOR. SJT er ellers positive til at Bane NOR har hensyntatt vår merknad fra høringen, og inkludert en tabell og tilhørende forklaringer når det gjelder årsakskoder i ytelsesordningen.

Bane NOR skriver på side 95 i høringsdokumentet at “i ordningen inngår også en bonusordning for reduksjon i forsinkelser for godstog”. SJT påpeker i denne sammenheng at ytelsesordningen etter jernbaneforskriften § 6-6 ikke skiller mellom gods- eller persontransport. Det følger av første ledd i denne bestemmelsen at ytelsesordningen skal gjelde for “hele jernbanenettet som en del av avgiftsordningen.” Dermed skal ytelsesordningen være nøytral, i den forstand at dersom det innføres bonuser for forsinkelser på godstog, bør dette også gjelde for persontog.

Prisendringer – punkt 5.8

Vi har merket oss informasjonen som gis om prisendringer og prissvingninger de seneste årene, og som viser svært store variasjoner fra 1,5 til 15 %. Vi har tidligere stilt spørsmål ved hvor relevant SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganellegg er for jernbaneinfrastrukturkostnader og påpekt at denne prisindeksen synes å være utsatt for større svingninger enn SSBs konsumprisindeks. Bane NOR bør igjen vurdere om dette er den mest relevante indeksen å bruke.

5. Drift og trafikkstyring

Trafikkregler – punkt 6.2

I den grønne boksen i punkt 6.2 i høringsutkastet «om trafikkregler» henviser dere blant annet til jernbaneforskriften § 3-5 (1), men uten at dette er nærmere forklart. SJT påpeker at Bane NOR har ansvaret for trafikkstyringen på jernbaneinfrastrukturen som

dere forvalter i Norge som følge av denne bestemmelsen. Trafikkstyringen er også en del av den minste pakken med tjenester fra Bane NOR som infrastrukturforvalter, jf. jernbaneforskriften § 4-1 bokstav d.

SJT mener at det derfor bør komme tydeligere frem at Bane NOR som infrastrukturforvalter har en plikt til å forvalte sine oppgaver forbundet med trafikkstyringen i tråd med kravene i jernbaneforskriften §§ 3-5 og 4-1 bokstav d). Vi foreslår derfor at dere oppretter et nytt punkt 6.2.1 i nettveiledningen for 2026, som beskriver disse kravene til Bane NORs trafikkstyring. Ansvar for trafikkstyringen kommer i tillegg til Bane NORs ansvar for å treffe særlige tiltak i tilfeller av forstyrrelser etter jernbaneforskriften § 10-4, som dere selv beskriver i punkt 6.3.

Vi viser til vårt vedtak i klage fra Onrail AS over Bane NORs manglende trafikkstyring på Alnabru godsterminal av 19. desember 2023.

Jernbaneforetaks plikt til å følge TJN – punkt 6.2.1

SJT påpeker at Bane NOR og jernbaneforetakene først og fremst skal følge reglene om trafikkstyring som fremkommer av forskriftskrav, herunder i jernbaneforskriften. "TJN" som Bane NOR viser til, er interne regler hos Bane NOR som også må oppfylle disse kravene etter jernbaneforskriften. Bane NOR viser i dette punktet også til at det kan gjøres unntak fra trafikkreglene. SJT påpeker i denne sammenheng at slike unntak må være i samsvar med jernbaneforskriftens krav til trafikkstyring.

6. Serviceanlegg

Oversikt over serviceanlegg – punkt 7.2

Vi har merket oss at hurtiglenkene i oversiktslisten over serviceanlegg i tabell 1 ikke virker slik Bane NOR har angitt. For Godsterminaler, tømmerterminaler og skiftespor kommer man til samme nettside, og ikke direkte til de aktuelle terminalene og skiftesporene. For havneanlegg kreves innlogging hos Bane NOR for å få tilgang til informasjonen. Vi ber Bane NOR rette opp dette til den endelige versjonen av netterklæringen for 2026.

Serviceanlegg og tjenester i disse – punkt 7.3

SJT savner i del 7 i høringsversjonen av NS 2026 om serviceanlegg, en beskrivelse av reglene om tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg etter jernbaneforskriften

og de mer utfyllende reglene i den norske forskriften som gjennomfører forordning 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester. Vi viser blant annet til at denne forskriften inneholder frister som drivere av serviceanlegg, inkludert Bane NOR når de opptrer i denne funksjonen, må følge når det gjelder behandling av anmodninger om tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse.

Slik teksten nå fremkommer i punkt 7 om serviceanlegg, kan det virke som om reglene for kapasitetsfordeling av infrastruktur også gjelder for fordeling av kapasitet i serviceanlegg og tjenester i slike anlegg, ettersom det vises til kapittel 4 om kapasitetsfordelingen.

I tillegg bør det komme tydeligere frem at reglene om tilgang til serviceanlegg også gir jernbaneforetakene og andre søkere en rett til å kunne søke utenom fristene som Bane NOR har for søknader om ruteleier, og at Bane NOR må besvare slike søknader i henhold til fristene i §§ 2 og 3 i den norske forskriften som gjennomfører forordning 2017/2177. Dette har vi også veiledet Bane NOR om tidligere, i forbindelse med en forespørsel fra dere i 2022 om hvordan fristreglene for å søke om tilgang til hensettingskapasitet skal forstås. Vi gjentok også dette i våre innspill til NS 2025, men uten at vi kan se at dette er endret for NS 2026.

Tilgang til serviceanlegg og tjenester – punkt 7.3.1.1

Under dette punktet skriver Bane NOR blant annet at “for Bane NORs serviceanlegg (unntatt verksteder) gjelder prising basert på marginalkostnadsprinsippet.” Det er uklart for SJT hva Bane NOR legger i ordlyden “verksteder” og hva det innebærer at disse er unntatt. SJT minner i denne forbindelse om at etter jernbaneforskriften § 4-2 bokstav e) er vedlikeholdsanlegg regulert som serviceanlegg. Dersom verksteder er noe annet enn vedlikeholdsanlegg må dette komme tydeligere frem, herunder også hvilke regler Bane NOR legger til grunn for prising i verksteder.

Godsterminaler – punkt 7.3.3

I tabell 4, 7 og 8 viser Bane NOR til terminaloperatører som utfører tjenester ved de ulike terminalene. Green Cargo er oppført som terminaloperatør, mens Onrail og BLS Rail som har tegnet tilgangsavtaler med Bane NOR i 2024 ikke står oppført. Vi ber Bane NOR om å oppdatere tabellene slik at riktig informasjon gis til jernbaneforetak og andre søkere i den endelige versjonen av NS26.

I tillegg er både Auto Transport og Axess Logistics vist til som to ulike operatører. Ettersom Auto Transport er blitt en del av Axess Logistics virksomhet gjennom oppkjøp, bør Bane NOR også oppdatere tabellen i henhold til denne endringen.

I punkt 7.3.3.2 fremkommer det at tjenester på godsterminaltjenester også inkluderer trafikkstyring, jf. første kulepunkt. Det er viktig å være klar over at trafikkstyring på jernbaneinfrastrukturen til Bane NOR er en del av den minste pakken med tjenester etter jernbaneforskriften § 4-1 bokstav d). Denne bestemmelsen gjelder også for spor på godsterminaler som er en del av det statlige nettet, jf. SJTs vedtak av 8. juni 2022 i klage fra Onrail AS over Bane NORs sporbruksplan på Alnabru, og vårt vedtak i klage fra Onrail av 19. desember 2023 over Bane NORs trafikkstyring på Alnabru. Dette betyr at selv om godsterminaler er serviceanlegg etter jernbaneforskriften § 4-2 bokstav b) gjelder reglene om trafikkstyring etter den minste pakken med tjenester etter jernbaneforskriften § 4-1 bokstav d) for sporene på slike terminaler.

Vedlikeholdsanlegg – punkt 7.3.6

I punkt 7.3.6.1 forklarer Bane NOR at dere har ulike roller i de ulike vedlikeholdsanleggene. Dere beskriver at flere av Bane NORs vedlikeholdsanlegg er utleid med eksklusive avtaler, enten til jernbaneforetak eller til vedlikeholdsutøvere. SJT viser i denne forbindelse til at avtaler om slike eneretter/eksklusivitet likevel må oppfylle kravet til ikke-diskriminerende tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg for alle søkere etter jernbaneforskriften § 4-2. Bane NOR bør vurdere å endre avtalene slik at dette kommer tydelig frem.

7. Avsluttende kommentar

Som nevnt innledningsvis er disse kommentarene ikke ment som en godkjenning av innholdet i høringsdokumentet for NS 2026. Kommentarene er kun foreløpige merknader til enkelte deler av utkastet til NS 2026. Vi viser ellers til vårt vedtak av pålegg om endring av Network Statement 2021, og våre tidligere høringsinnspill til netterklæringen.⁵ Dersom det er ønskelig med et møte for å gjennomgå høringsinnspillene våre, er dere velkomne til å ta kontakt med oss.

Med hilsen

Mona Ljunggren

avdelingsdirektør, markedsovervåking

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur