

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Att.: Eirik Fure

Saksbehandler: Junaid Arshad, 22995927
Vår ref.: 23/2690-43
Deres ref.: BLS Rail ABs klage på manglende
terminaltjenester
Dato: 20.12.2024

Vedtak i klagesak fra BLS Rail AB på manglende terminaltjenester ved Bane NOR SFs godsterminaler på Alnabru og Nygårdstangen

1. Sakens bakgrunn

Staten jernbanetilsyn (SJT) viser til vårt varsel om vedtak av 6. november 2024. Vi viser videre til epost av 21. november der vi minner de involverte partene om fristen for eventuelle merknader til varselet.

Bane NOR SF (Bane NOR) skrev i epost av 25. november at de ikke har noen merknader til varselet, men at de tar våre merknader om Network Statement til etterretning. De vil blant annet påse at Network Statement 2026 inneholder oppdatert informasjon om kranene på Alnabru godsterminal.

Utover dette har ingen av partene hatt noen kommentarer til varselet. Dermed fatter SJT et vedtak i saken i tråd med varselet.

SJT viser til klage fra BLS Rail AB (BLS) av 27. desember 2023 over manglende levering av terminaltjenester ved Bane NOR SF (Bane NOR) sine godsterminaler på [Alnabru i Oslo](#) og [Nygårdstangen i Bergen](#). Vi viser også til brev av 27. desember 2023 om Vygruppen AS sine kommentarer til klagen på vegne av CargoNet AS (CargoNet).

BLS klager over manglende levering av terminaltjenester fra CargoNet og Onrail AS (Onrail). Disse to togselskapene har inngått en tilgangsavtale med Bane NOR¹. Denne avtalen godkjenner CargoNet og Onrail som

¹ <https://www.banenor.no/siteassets/bane-nor-sf/godstransport/tilgangsavtale-med-bane-nor.pdf>

terminaloperatører for levering av terminaltjenester på godsterminalene på Alnabru og Nygårdstangen. I tillegg er CargoNet tildelt operatøransvaret for kranbanen på Alnabru, som forplikter dette selskapet å tilby løftetjenester med løftekranen til alle jernbaneforetak.

Etter at SJT mottok klagen fra BLS, har selskapet fått leie to «Reach Stackere» fra Onrail². Dokumentasjonen i saken viser også at Onrail overholdt fristene for å besvare søknaden fra BLS om terminaltjenester. BLS har derfor i en e-post av 6. mai i år til SJT trukket den delen av klagen som gjelder Onrail. SJT behandler dermed kun klagen som retter seg mot CargoNet.

I klagen ber BLS om at SJT pålegger CargoNet å følge opp sitt ansvar som terminaloperatør etter tilgangsavtalen med Bane NOR. BLS anmoder også om at CargoNet pålegges å tilby kran-tjenester til andre jernbaneforetak på Alnabru. BLS har anmodet om levering av terminaltjenester fra CargoNet, men har imidlertid ikke spesifisert at de ønsker tilgang til løftetjenester fra kranene på Alnabru.

SJT har, som ledd i saksbehandlingen, innhentet skriftlig informasjon fra BLS, CargoNet og Bane NOR. Vi har også hatt et møte med BLS og gjennomført flere telefonsamtaler med dette selskapet.

SJTs foreløpige konklusjon er at CargoNet har behandlet anmodningen fra BLS om tilgang til terminaltjenester i tråd med bestemmelsene om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg, slik dette er regulert i jernbaneforskriften og de mer utfyllende reglene i forordning (EU) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester. SJTs foreløpige konklusjon er også at CargoNet har besvart anmodningen fra BLS om tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg i tråd med fristreglene i serviceanleggforskriften³⁴⁵.

Vi tar ikke stilling til BLS anmodning om også å vurdere om CargoNet har oppfylt sitt ansvar etter tilgangsavtalen med Bane NOR. Dette er det opp til partene i avtalen å vurdere.

Vår konklusjon er at klagen fra BLS ikke tas til følge.

2. SJTs myndighet og partene i saken

SJT som markedsovervåkningsorgan overvåker og fører tilsyn med bestemmelser gitt i eller i medhold av jernbaneloven om konkurransen i markedene for jernbanetransport og behandler klager på vårt myndighetsområde. Dette følger av jernbaneloven § 11a (1) og jernbaneforskriften § 1-3 (1).

Etter jernbaneforskriften § 11-3 (1) kan en søker som mener å ha blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling eller har fått sine interesser krenket på annen måte, klage til

² En Reach Stacker er et kjøretøy som blant annet håndterer intermodale lastecontainere på godsterminaler.

³ Forskrift 30. juni 2021 nr. 2315 om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. ([jernbaneforskriften](#)).

⁴ Denne forordningen er gjennomført i norsk rett gjennom forskrift 8. juli 2021 nr. 2364. Heretter er denne forordningen omtalt som «forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester».

⁵ Forskrift 8. juli 2021 nr. 2364 om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester ([serviceanleggforskriften](#)).

SJT. «Søker» er nærmere definert i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav p) til blant annet jernbaneforetak. BLS, som er et jernbaneforetak, er derfor en søker etter jernbaneforskriften. Den relevante klagebestemmelsen er jernbaneforskriften § 11-3 (1) bokstav g) om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg.

SJT har myndighet til å behandle klagen fra BLS etter jernbaneforskriftens § 11-3 (2). Vi kan også treffe beslutning om hensiktsmessige tiltak for å motvirke diskriminering mellom søkere, skadelig konkurransevridding og alle andre former for uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester etter jernbaneforskriften § 11-1 (5). I tråd med vår tidligere praksis gjelder dette også når vi behandler klager etter jernbaneforskriften § 11-3. SJT kan også ta opp forhold på eget initiativ i forbindelse med en klagesak.

SJT behandler både BLS og CargoNet som parter i denne saken etter reglene om dette i jernbaneforskriften § 11-3 (2). Vi har også gitt Bane NOR rettigheter som part i denne klagesaken.

3. Partenes kommentarer

BLS

BLS klaget i brev av 27. desember 2023 til SJT over CargoNets manglende levering av terminaltjenester ved Bane NORs terminaler på Alnabru i Oslo og Nygårdstangen i Bergen. Selskapet klager særlig på manglende tilgang til løftetjenester ved kranene på Alnabru, der CargoNet har fått tildelt operatøransvaret.

I en telefonsamtale med SJT 2. februar 2024 fortalte BLS oss om at de likevel har mottatt et markedsmessig akseptabelt tilbud fra CargoNet for levering av terminaltjenester, men uten en driftsgaranti. Ifølge BLS innebærer manglende driftsgaranti at ved sykdom hos CargoNets terminalarbeidere, er CargoNet ikke forpliktet til å tilby terminaltjenester til BLS. BLS mente at dette tilbudet fra CargoNet ikke var godt nok og etablerte derfor egen terminalvirksomhet.

I et møte med oss 11. april i år forklarte BLS at selskapet ikke spesifikt hadde bedt eller søkt CargoNet om kran-tjenester. De hadde heller ikke søkt Bane NOR om ruteleier frem til kranen eller om ståtid i sporene under kranene.

Bane NOR

Bane NOR har i brev av 20. desember 2023 opplyst SJT om at de henvendte seg til CargoNet og ba selskapet om å dokumentere at henvendelsen fra BLS hadde blitt håndtert etter tilgangsavtalen og jernbaneregelverket.

I brev av 28. februar 2024 opplyste Bane NOR oss om at det opprinnelig var en egen avtale som regulerte driften av kranene på Alnabru. Etter denne avtalen var CargoNet kranoperatør og bruker av sporene i kranbanen. Fra 15. februar i år gjelder imidlertid en ny tilgangsavtale som skal sikre konkurransenøytral tilgang til kran-tjenester for jernbaneforetak som får tildelt sporkapasitet i kranbanen.

CargoNet

I e-post av 27. desember 2023 sier CargoNet til SJT at BLS ikke sendte en anmodning om levering av tjenester etter jernbaneforskriften §§ 4-2 og 4-3. Selskapet oppfattet at BLS innledet en forhandlingsdialog med CargoNet. CargoNet mener at de heller ikke har en plikt til å levere terminaltjenester til BLS, fordi det er etableringsfrihet på terminalene, slik at også BLS kan bli terminaloperatør.

CargoNet tilbød likevel å levere terminaltjenester til BLS i 2024. Men dette ville ta et par måneder, som følge av at CargoNet måtte gjennomføre en risikovurdering, dimensjonere

personell, endre i åpningstider samt anskaffe maskin(er). Det var også uavklarte vilkår og priser, fordi CargoNets tilgangsavtale med Bane NOR ville utløpe fra 1. februar 2024. CargoNet viser også til at jernbaneforskriften § 4-3 (2) ikke stiller krav om å investere i ressurser eller anlegg.

4. Rettslig utgangspunkt

Drivere av serviceanlegg skal gi søkere ikke-diskriminerende tilgang til godsterminaler og jernbanerelaterte tjenester som tilbys i slike anlegg etter jernbaneforskriften § 4-2 bokstav b).

Driver av serviceanlegg skal behandle søknader om tilgang til og tilbud om tjenester i serviceanlegg innen 20 dager, se serviceanleggsforskriften § 2 (1). SJT legger til grunn at fristreglene i serviceanleggsforskriften § 2 skal forstås som alle dager, bortsett fra lørdager, søndager og lovbestemte helge- eller høytidsdager. Dette omtaler vi som «arbeidsdager».

5. SJTs vurdering og konklusjon

Det er SJTs foreløpige vurdering at CargoNet som terminaloperatør er å anse som en av flere drivere av serviceanlegget på Alnabru, i tråd med definisjonen etter jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m). Følgelig har CargoNet også ansvaret for å besvare søknader om tilgang til serviceanlegg i samsvar med fristreglene etter serviceanleggsforskriften § 2. Dette gjelder selv om BLS har muligheten til selv å bli en terminaloperatør på Alnabru, gjennom å inngå en avtale med Bane NOR.

Basert på opplysningene som SJT har mottatt i denne saken, anmodet BLS om terminaltjenester fra CargoNet i en e-post av 29. november 2023. De spesifiserte imidlertid ikke hva slags tjenester de ønsket levering av. CargoNet svarte på denne henvendelsen i en e-post av 5. desember til BLS. Det er derfor SJTs foreløpige vurdering og konklusjon at CargoNet besvarte henvendelsen fra BLS i samsvar med fristen på 20 arbeidsdager etter serviceanleggsforskriftens § 2 (1).

Etter opplysningene vi har mottatt i saken ga CargoNet beskjed til BLS om at de først kunne starte opp denne leveransen fra februar i 2024. SJT oppfatter dette som rimelig, i og med at CargoNet opplyste BLS om at de måtte gjøre endringer i personalet og åpningstider for å kunne tilby BLS terminaltjenester.

BLS har også klaget over manglende tilgang til løftetjenester fra CargoNet i løftekranene på Alnabru. Men, BLS har imidlertid ikke anmodet CargoNet om tilgang til løftetjenester, slik SJT oppfatter opplysningene som vi har mottatt i denne saken.

Slik SJT foreløpig vurderer det måtte BLS, for å få tilgang til løftetjenester fra CargoNet i løftekranene på Alnabru, først ha søkt om sportilgang og tilgang til ståtid i sporene under disse kranene. Dette ruteleiet kunne BLS ha søkt Bane NOR om i den årlige ruteplanprosessen for R24 eller ad-hoc i løpet av året, i tråd med reglene om fordeling av infrastrukturkapasitet i jernbaneforskriften kapittel 8. BLS måtte også ha anmodet CargoNet om levering av løftetjenester ved bruk av kranene i samme tidsrom, i tråd med reglene om tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg, se jernbaneforskriften §§ 4-2 bokstav b) og 4-3. Etter opplysningene SJT har mottatt i denne saken har ikke BLS gjort noen av delene for R24.

Vi har under behandlingen av saken i eget møte med BLS veiledet de om hvordan de kan anmode om tjenester og søke om ruter etter reglene i jernbaneforskriften.

SJT ser at det kan være vanskelig for nye jernbaneforetak og søkere å finne informasjon om hvem som er operatør av serviceanlegg og hvor man skal henvende seg for å kjøpe ulike tjenester i serviceanlegg. Vi vil derfor minne om at drivere av serviceanlegg har en plikt til å utarbeide en serviceanleggsbeskrivelse i tråd med reglene om dette i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester §§ 4 og 5 samt jernbaneforskriften § 5-1 (4). Bane NOR som infrastrukturforvalter skal også ta inn informasjon om tjenester i serviceanlegg i netterklæringen, se jernbaneforskriften § 5-2 bokstav g).

Vi oppfordrer derfor CargoNet om å utarbeide en serviceanleggsbeskrivelse som inneholder informasjon om levering av løftetjenester fra kranene på Alnabru. Videre oppfordrer vi Bane NOR om å oppdatere oversikten i tabell 7 i kapittel 7.3.3 Godsterminaler i netterklæringen for 2024 over hvem som er drivere av de ulike serviceanleggene på Alnabru og hvem som utfører tjenester i disse. Dette gjelder også løftetjenester ved bruk av de fastmonterte kranene på Alnabru.

SJTs avgjørelse i saken

Klagen fra BLS tas ikke til følge.

Vedtaket kan ikke påklages. Retten kan imidlertid prøve alle sider av saken. Dette følger av jernbanelovens § 11 a (3).

Med hilsen

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

Mottakere:

Bane NOR SF

BLS Rail AB

Vygruppen AS

Kopi-mottakere:

OnRail AS

CargoNet AS