

Green Cargo AB

Postboks 7113 St. Olavs plass  
NO-0130 Oslo

Att.: Bengt Fors og Carl Strandberg

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

Saksbehandler: Therese Motzfeldt, 22995941

Vår ref.: 22/804-23 FELLES-71

Dato: 16.11.2022

## **Vedtak - klage fra Green Cargo AB om avslag på krav om økonomisk kompensasjon fra Bane NOR SF**

### **1. Saken**

Vi viser til klage fra Green Cargo AB (Green Cargo) i brev av 30. mars 2022 til Statens jernbanetilsyn (SJT). Green Cargo mener at Bane NOR SF (Bane NOR) må yte økonomisk kompensasjon som følge av at bane- og byggearbeider på Alnabru godsterminal fører til redusert kapasitet på terminalen og dermed økte driftskostnader for selskapet. Bane NOR skifter i ukene 20 til 40 i 2022 («byggeperioden») ut en løftekran på Alnabru godsterminal, som blant annet innebærer at flere av sporene på godsterminalen er stengt.

Videre viser vi til vårt varsel om vedtak i brev av 30. september 2022 til Green Cargo og Bane NOR. Fristen for å gi merknader til det varslede vedtaket var 21. oktober, men SJT mottok ingen merknader. SJT ba derfor i en e-post 31. oktober Bane NOR og Green Cargo om en tilbakemelding. Bane NOR svarte oss i en e-post av 1. november at de ikke hadde merknader, mens Green Cargo ikke svarte. SJT legger derfor til grunn at verken Bane NOR eller Green Cargo hadde merknader til vårt varsel.

Det er tilsynets vurdering og konklusjon at Bane NOR ikke har brutt jernbaneforskriften gjennom sitt avslag på å gi økonomisk kompensasjon til Green Cargo som følge av at arbeidene med utskiftingen av løftekranen på Alnabru godsterminal fører til redusert sporkapasitet på terminalen og økte driftskostnader for selskapet i byggeperioden. Jernbaneforskriften har, slik SJT forstår regelverket, ingen bestemmelser som krever at infrastrukturforvalter skal eller må gi økonomisk kompensasjon til jernbaneforetak, andre søkere eller drivere av serviceanlegg i slike tilfeller.

Videre er det vår vurdering og konklusjon at Green Cargos krav om økonomisk kompensasjon fra Bane NOR i dette tilfellet ikke er omfattet av ytelsesordningen etter jernbaneforskriften § 6-6 følgende og vedlegg II til forskriften. Ytelsesordningen etter jernbaneforskriften, som er nærmere utformet gjennom vedlegg 4 til Bane NORs [standardavtale om sportilgang og bruk av tjenester \(AST\)](#), er begrenset til økonomisk kompensasjon som følge av årsaker som kan

tilbakeføres til forsinkelser eller innstillinger i togtrafikken, men ikke andre følger av bane- og byggearbeider.

Endelig er det vår vurdering og konklusjon at SJT ikke vil gripe inn mot Bane NORs praksis, om ikke å yte økonomisk kompensasjon i dette tilfellet, for å motvirke en uønsket situasjon i markedene for jernbanetjenester etter jernbaneforskriften § 11-1 (5). Bane NOR yter ikke kompensasjon til noen av jernbaneforetakene, og det foreligger dermed heller ingen skadelig konkurransevridning mellom togselskapene, slik vi ser det i denne saken.

På denne bakgrunn er det SJTs konklusjon at klagen fra Green Cargo ikke tas til følge.

## **2. Nærmere om klagen fra Green Cargo og Bane NORs merknader til denne**

I brevet av 30. mars til SJT skrev Green Cargo at den endelige sporbruksplanen for byggeperioden, med kapasitetsbegrensninger på Alnabru godsterminal, har ført til økte kostnader for selskapet. Disse vil ikke Bane NOR dekke.

I brev av 21. april sendte SJT brevet fra Green Cargo til Bane NOR for kommentarer. SJT ba blant annet om Bane NORs vurderinger av kompensasjonskravet fra Green Cargo.

Bane NOR svarte i brev av 26. april til SJT at de ikke er rettslig forpliktet til å dekke kostnadene til Green Cargo. De la også ved en kopi av et brev fra Green Cargo datert 1. februar med krav om kompensasjon fra Bane NOR. Videre la Bane NOR ved sitt eget brev og e-post av 16. februar til Green Cargo, Onrail AS (Onrail) og CargoNet AS (CargoNet). Bane NOR viste her til at de har mottatt flere henvendelser om økonomisk kompensasjon, som følge av merkostnader i byggeperioden. Bane NORs konklusjon er at de ikke utbetaler kompensasjon i slike tilfeller og at togselskapene må bekoste dette selv.

Bane NOR uttalte også at den økonomiske delen av dette banearbeidet blir håndtert på lik linje med øvrige banearbeid, som varsles mot togselskapene etter normale retningslinjer i nettveiledningens punkt 4.5.1.1. (Banetekniske planforutsetninger «BTP»). Bane NOR viste ellers til retningslinjer i nettveiledningen, inngått sportilgangsavtale («AST») og Tilgangsavtale for levering av tjenester på godsterminaler («Tilgangsavtalen») som grunnlag for å avvise kravet om økonomisk kompensasjon. Bane NOR skrev også at togselskapene vil få en framtidig fordel av de nye kranene på Alnabru godsterminal som må tas i betraktning i vurderingen av økonomisk kompensasjon til jernbaneforetakene.

SJT's spørsmål og Bane NORs svar ble sendt til Green Cargo i vårt brev av 5. mai. Vi spurte også om hva Green Cargo mener er det rettslige grunnlaget for kompensasjonskravet og om nærmere beregninger av dette.

I brev av 17. mai ga Green Cargo en nærmere beskrivelse av kompensasjonskravet. Godsselskapet fikk flere skiftebevegelser som følge av sporbruksplanen i byggeperioden. Green Cargo måtte derfor øke bemanningen samt bruken av vekslingslokomotiv og truck. I tillegg hadde de styrket den operative ledelsen. Det var også en økt risiko for skader på materiell. Dette skyldes at aktørene kom «tettere på hverandre» i byggeperioden som følge av den begrensede kapasiteten på Alnabru godsterminal. I tillegg kommenterte Green Cargo på Bane NORs begrunnelse for å avslå kompensasjonskravet. Green Cargo mente at Bane NORs henvisninger til generelle avtaler ikke gjelder i dette tilfellet. Det er heller ikke riktig at

godsselskapene skal medfinansiere prosjekter som etableringen av nye kraner på Alnabru godsterminal.

SJT hadde et møte med Green Cargo den 16. juni 2022. Bakgrunnen var at Green Cargo ønsket en nærmere gjennomgang av vårt vedtak av 8. juni i klagen fra Onrail på Bane NORs tildeling av spor i sporbruksplanen som gjaldt på Alnabru godsterminal i byggeperioden. I møtet bekreftet Green Cargo at klagen deres av 30. mars til SJT var begrenset til å gjelde spørsmålet om økonomisk kompensasjon fra Bane NOR. Green Cargo sa også at de ville vurdere å sende inn en klage til SJT på sportildelingen, på samme måte som Onrail hadde gjort. SJT har ikke mottatt en slik klage.

### 3. Rettslig utgangspunkt

#### 3.1. Klagegrunnlaget og SJTs kompetanse

SJT er markedsovervåkningsorgan etter jernbaneloven § 11a og jernbaneforskriften § 1-3 (1).

Jernbaneforetak og andre søkere kan klage til SJT som markedsovervåker dersom de mener å ha blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling eller fått sine interesser krenket på annen måte, se jernbaneforskriften § 11-3 (1). Klageretten gjelder særlig beslutninger som er truffet av infrastrukturforvalter, jernbaneforetak eller den som driver serviceanlegg når det gjelder klagegrunner som er listet opp i bokstavene a) til k) i bestemmelsen. Søker er nærmere definert i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav p), til blant annet jernbaneforetak og andre som har en allmenntilgjengelig eller forretningsmessig interesse av å bli tildelt infrastrukturkapasitet.

Jernbaneforskriften § 11-3 (1) har en vid formulering og dekker en rekke situasjoner av ulik karakter. I tråd med SJTs tidligere praksis må ordet «interesser» forstås som at klageadgangen omfatter mer enn rene rettighetskrenkelser.<sup>1</sup> Vi mener også at eksemplene i bestemmelsen må bety at vilkår, avtaler, handlinger eller andre situasjoner som ikke i seg selv er brudd på regelverket, og som kun potensielt vil kunne få betydning for en søker i fremtiden, kan klages over til SJT etter jernbaneforskriften § 11-3 (1).

Videre har Jernbanetilsynet i sin praksis lagt til grunn at vår adgang til å treffe tiltak etter § 11-3 (2) på tilsvarende måte ikke forutsetter at det er konstatert et konkret brudd på forskriften av den som vedtaket om pålegg gjelder for. Dermed kan våre tiltak etter annet ledd også brukes for å forhindre overtredelser av forskriften og andre interessekrenkelser i fremtiden.

Vi har også ment at jernbaneforskriften § 11-3 (2) om SJTs behandling av klager og om plikten til å gjøre tiltak for å rette opp i situasjoner delvis overlapper med og suppleres av forskriften § 11-1 (5). Etter sistnevnte bestemmelse har vi adgang til å pålegge hensiktsmessige tiltak for å motvirke diskriminering mellom søkere, skadelig konkurransevridning og alle andre former for uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester. Det er presisert at myndigheten etter § 11-1 (5) «også» gjelder forhold som nevnt i § 11-3 (1). Dette betyr at § 11-1 (5) har et videre virkeområde enn § 11-3 (2). I tråd med vår tidligere praksis gir § 11-1 (5) derfor grunnlag for tiltak fra SJT rettet mot både infrastrukturforvalter, jernbaneforetak eller andre søkere og drivere av serviceanlegg. Den gir

---

<sup>1</sup> For henvisninger til vår tidligere praksis i punkt 3.1 i dette varselet, se særlig SJTs [vedtak etter klage om Gardermoen stasjon av 14. juni 2017](#) punkt 5.5. side 21.

oss også myndighet til å gripe inn mot uønsket atferd, handlinger og situasjoner uten at den som vedtaket er rettet mot nødvendigvis har handlet i strid med sine plikter etter forskriften.

SJT som markedsovervåker kan også ta opp saker på eget initiativ etter jernbaneforskriften § 11-1 (1). Vi har i vår praksis lagt til grunn at både § 11-3 (2) og § 11-1 (5) kan brukes i behandlingen av en sak som har utgangspunkt i en klage og at vi kan ta opp og gripe inn mot forhold på eget initiativ som partene ikke selv har vist til.

### **3.2. Kompensasjon for bane- og byggearbeider etter jernbaneforskriften**

Jernbaneforskriften har ingen regler om at Bane NOR som infrastrukturforvalter må gi økonomisk kompensasjon til jernbaneforetak, andre søkere eller drivere av serviceanlegg som følge av økte kostnader som disse får ved bane- og byggearbeid.

Vi understreker likevel at Bane NOR skal sørge for at alle søkere blir hørt i forbindelse med planlegging av omfattende arbeid med vedlikehold eller fornyelse av infrastrukturen, se jernbaneforskriften § 3-5 (3) og § 3-8 (2) bokstav a) og e) om tema som Bane NOR skal ta opp i koordineringsmekanismen med aktørene for å sikre samordning. Videre har Bane NOR som infrastrukturforvalter en plikt til å konsultere berørte søkere og publisere midlertidige kapasitetsbegrensninger på jernbanestrekninger etter punkt 8 følgende i vedlegg IV til jernbaneforskriften. SJT viser i denne forbindelse til definisjonene i jernbaneforskriften § 1-7 av vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen i bokstav f) og fornyelse av infrastrukturen i bokstav g).

Videre viser vi til jernbaneforskriften § 1-7 bokstav a) hvor «jernbanenett» er definert til «hele jernbaneinfrastrukturen som forvaltes av en infrastrukturforvalter». «Jernbaneinfrastruktur» er nærmere definert i § 1-7 bokstav j) til elementene som nevnt i vedlegg I til forskriften. Vi har tidligere slått fast at terminalspor knyttet til godsterminaler med tilhørende arealer/godsramper for lasting- og lossing av godstog er å anse som jernbaneinfrastruktur.<sup>2</sup> Dette innebærer at infrastrukturforvalter også har ansvaret for denne typen jernbaneinfrastruktur etter jernbaneforskriften, herunder blant annet for vedlikehold og fornyelse.

Bane- og byggearbeider fra en infrastrukturforvalter kan innebære kapasitetsbegrensninger, som igjen fører til at aktørene som blir berørt må finne andre løsninger for produksjonsvirksomheten, og på denne måten påføres ekstrakostnader. Disse kostnadene kan eksempelvis være knyttet til økte skiftebevegelser med behov for mer personell og materiell, slik som Green Cargo har anført i denne klagesaken. Men disse merkostnadene fører altså etter SJTs oppfatning ikke til noe rett for jernbaneforetak, andre søkere eller drivere av serviceanlegg til økonomisk kompensasjon fra infrastrukturforvalter, som er Bane NOR.

### **3.3. Ytelsesordningen**

Av jernbaneforskriften § 6-6 (1) følger at det skal etableres en ytelsesordning for «hele jernbanenettet» som en del av avgiftsordningen, se også definisjonen av «jernbanenettet» i punkt 3.2 ovenfor. Det følger ikke direkte av ordlyden i denne bestemmelsen hvem som har ansvaret for å opprette ytelsesordningen. Men sett i sammenheng med resten av bestemmelsene i kapittel 6 i jernbaneforskriften, er det Bane NOR som infrastrukturforvalter som har ansvaret for etableringen av en slik ordning.

---

<sup>2</sup> Se blant annet vårt [vedtak](#) i klage fra Onrail AS på Bane NOR SF sin sporbruksplan på Alnabru i periode 3/2022 av 8. juni 2022 punkt 9.1.

Det følger av jernbaneforskriften § 6-6 (1) at formålet med ytelsesordningen er å redusere «forstyrrelsene» på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse. Videre kommer det frem at ordningen blant annet kan innebære økonomisk kompensasjon til foretak som følge av «forstyrrelser» på jernbanenettet.

Bestemmelsene i jernbaneforskriften om ytelsesordningen er utformet etter mønster fra artikkel 35 og vedlegg VI nr. 2 følgende i direktiv 2012/34/EU. Direktivets artikkel 35 benytter også ordlyden «forstyrrelser» i norsk oversettelse og «disruption» i den engelske versjonen.

Ordlyden «forstyrrelser» er vid og omfatter med utgangspunkt i en naturlig tolkning mer enn bare forsinkelser og innstillinger, slik SJT ser det. Ytelsesordningen er et økonomisk virkemiddel for å gi incentiver til å forbedre kvaliteten i jernbanesystemet. For å oppnå dette kunne ordningen ha favnet vidt for å stimulere til tiltak for å bedre kvaliteten i jernbanesystemet og dermed mer enn bare forsinkelser og innstillinger på jernbanenettet. Ordningen kunne, slik vi ser det, derfor også ha vært innrettet mot å gi incentiver til å begrense redusert leveringskvalitet fra infrastrukturforvalters side mer generelt.

Det er et krav i jernbaneforskriften til at infrastrukturforvalter og søker «skal avtale et ytelsesnivå» i § 6-6 (2). Det følger videre av denne bestemmelsen at «de viktigste parameterne for ytelsesordningen skal være verdien av forsinkelser både med hensyn til individuelle togavganger og alle togavganger hos et jernbaneforetak i en gitt periode.»

I vedlegg II bokstav a) til jernbaneforskriften er avtalen mellom infrastrukturforvalter og søker nærmere utdypet. Her fremkommer det at for å oppnå et avtalt ytelsesnivå skal infrastrukturforvalteren avtale med søkeren de viktigste parameterne for ytelsesordningen, og da særlig verdien av forsinkelser og terskelverdiene for skyldige beløp både med hensyn til individuelle togavganger og alle togavganger hos et jernbaneforetak i en gitt periode.

Det følger av forskriften § 6-6 (4) at «(a)lle forsinkelser skal tilskrives en av kategoriene nevnt i vedlegg II». Tilsvarende følger av bokstav c) i vedlegg II. Her er det blant annet en egen kategori om forsinkelser for årsaker knyttet til infrastrukturforvalters anleggsarbeid i punkt 3, herunder «planlagt anleggsarbeid» i 3.1.

Disse bestemmelsene innebærer, slik SJT ser det, at ytelsesordningen i tråd med en riktig forståelse av regelverket kan begrenses til forsinkelser og innstillinger i togavganger etter gjeldende ruteplan, selv om ordningen etter ordlyden i disse også kunne tenkes å omfatte andre typer av forstyrrelser.

For øvrig viser SJT til at i Sverige er gjennomføringen av artikkel 35 om ytelsesordningen i direktiv 2012/34/EU nærmere omtalt i Regjeringens proposition [2021/22:83 i punkt 15.2.8 om «kvalitetsavgifter»](#). Her vises det til den tidligere proposition [2010/11:25](#) som også omhandler dette tema ved gjennomføring av artikkel 11 i direktiv 2001/14/EF. I disse dokumentene gis en nærmere beskrivelse av hva som er bakgrunnen og formålet med ytelsesordningen ved innføringen i svensk rett, senest direktiv 2012/34/EU artikkel 35. Den svenske ordningen med slike avgifter er også begrenset til å gjelde for overholdelse av tidspunkter ved normale forhold som fastsatt i ruteplanen og den tilhørende avtalen mellom infrastrukturforvalter og søkere som nærmere utdypet dette.

Jernbaneforskriften § 10-1 har regler om avtaler mellom jernbaneforetakene og infrastrukturforvalteren. Det følger av første punktum i bestemmelsen at «Ethvert jernbaneforetak som yter jernbanetransporttjenester skal inngå de nødvendige administrative, tekniske og finansielle avtaler med infrastrukturforvalter for den jernbaneinfrastruktur som benyttes...». Videre skal vilkårene i slike avtaler sikre «åpenhet og ikke-diskriminering» og være i «overenstemmelse» med jernbaneforskriften.

Bane NORs [standardavtale om sportilgang og bruk av tjenester \(AST\)](#), som er inngått med alle jernbaneforetakene, er ment å oppfylle kravene i jernbaneforskriften § 10-1 og etter det vi forstår kravene til avtale om en ytelsesordning etter jernbaneforskriften 6-6 (2).

Med utgangspunkt i jernbaneforskriftens regler om at infrastrukturforvalter må avtale et ytelsesnivå med søker i § 6-6 (2) er AST bygget opp på forsinkelser og innstillinger i togtrafikken som parameter for ytelsesordningen. Innledningsvis i punkt 2 har avtalen en henvisning til jernbaneforskriften § 10-1. I punkt 12 i avtalen står det at ytelsesordningen er regulert i [vedlegg 4 til AST](#). Det vises her til jernbaneforskriften § 6-6.

I punkt 1 i vedlegg 4 til AST står det at ved brudd på forpliktelser fra en av avtalepartenes side, forårsaket av forhold som er nærmere beskrevet i vedlegget, skal avtaleparten som forårsaker forsinkelsen/innstillingen betale en kompensasjon innenfor de rammer som er fastsatt i vedlegget. Ved forsinkelser/innstillinger forårsaket av infrastrukturforvalter tilfaller kompensasjonen jernbaneforetakene som rammes av forsinkelsen/innstillingen. Ved forsinkelse/innstilling forårsaket av et jernbaneforetak, tilfaller kompensasjonen infrastrukturforvalter.

Bane NOR opererer registreringssystemet «Trafikkinformasjon- og Oppfølgingssystem» (TIOS). I dette systemet lagrer Bane NOR etter det SJT forstår planlagte og faktiske togtider samt årsak til forsinkelse/innstillinger. Årsaken til forsinkelser/innstilling skal etter regelverket og avtalen være fordelt på årsaks kategorier/koder etter tabeller som redegjort for i vedlegg 4 punkt 3.

Slik vi ser det er jernbaneforskriften regler om en ytelsesordning i § 6-6 og vedlegg II til forskriften dermed begrenset til økonomisk kompensasjon for ulike årsaker som fører til forsinkelser eller innstillinger i togtrafikken, beregnet med utgangspunkt i ruteplanen og en nærmere avtale mellom infrastrukturforvalter og alle søkerne. Den omfatter derimot ikke krav om økonomisk kompensasjon fra Bane NOR som infrastrukturforvalter som følge av bane- og byggearbeider som ikke fører til forsinkelser eller innstillinger.

#### **4. SJTs vurderinger og konklusjon i klagen fra Green Cargo**

##### **4.1. Innledning**

Green Cargo har klaget til SJT over at Bane NOR ikke yter økonomisk kompensasjon for ekstrakostnader for togselskapet, som følge av redusert kapasitet under byggeperioden med utskifting av en løftekran på Alnabru godsterminal.

Vi påpeker at Green Cargo ikke har vist til noen regler i jernbaneforskriften som er et rettslig grunnlag for kompensasjonskravet. Selskapet viser imidlertid til at dette er gjort tidligere i 2021 ved andre banearbeider på Alnabru. Bane NOR på sin side tilbakeviser at det er grunnlag for et krav om kompensasjon i disse tilfellene og viser særlig til AST (sportilgangsavtalen). SJT har

derfor vurdert klagen fra Green Cargo om manglende kompensasjon etter de reglene i jernbaneforskriften som vi mener er relevante for klagen i denne saken.

#### **4.2. Vurdering etter jernbaneforskriftens regler om klage**

I samsvar med klagereglene i jernbaneforskriften § 11-3 (1) og (2), som vi har redegjort for i punkt 3 ovenfor, er Green Cargo en søker med klagerett og SJT har kompetanse til å behandle klagen fra selskapet.

I denne saken vil ikke SJT kunne pålegge Bane NOR tiltak for å avhjelpe situasjonen som Green Cargo klager over med hjemmel i jernbaneforskriften § 11-3 (2). Dette skyldes at jernbaneforskriften ikke har regler om at Bane NOR må å ha kompensasjonsordninger for jernbaneforetakenes ekstrakostnader, som oppstår i forbindelse med bane- og byggearbeider som i denne saken.

Vår konklusjon er at Bane NOR ikke har noen forpliktelse overfor Green Cargo etter jernbaneforskriften til å betale slik kompensasjon. Klagen fra Green Cargo fører dermed ikke frem på dette punkt.

Også forhold knyttet til ytelsesordningen kan være en del av klageordningen i jernbaneforskriften § 11-3 (1). Det fremgår implisitt av jernbaneforskriften § 6-6 (8) at klageordningen etter jernbaneforskriften § 11-3 også omfatter klager over ytelsesordningen. Som redegjort for ovenfor i punkt 3, er listen i jernbaneforskriften § 11-3 (1) heller ikke uttømmende. «Avgiftsordningen», som ytelsesordningen er en del av gjennom kapittel 6 i jernbaneforskriften, er ellers også eksplisitt nevnt i § 11-3 (1) bokstav d).

Bane NOR har en plikt til å etablere en ytelsesordning i tråd med vilkårene som følger av jernbaneforskriften § 6-6 følgende og vedlegg II til forskriften. Den skal gjelde for hele jernbanenettet, og dermed også for terminalspor på godsterminaler som Alnabru. Som redegjort for ovenfor i punkt 3 omfatter ytelsesordningen etter jernbaneforskriften, og slik denne er nærmere utformet gjennom avtalen i vedlegg 4 til AST, kompensasjon for ulike årsaker ved Bane NORs bygge- og anleggsarbeid som fører til enten forsinkelser eller innstillinger i tråd med nærmere definisjoner av dette i vedlegg 4 til AST.

I denne saken har Green Cargo ikke hevdet at bygge- og anleggsarbeidet fra Bane NOR under byggeperioden på Alnabru godsterminal har ført til forsinkelser eller innstillinger, men økte skiftekostnader, se ovenfor i punkt 2. Denne typen kostnader er ikke dekket under ytelsesordningen slik den er uformet gjennom jernbaneforskriften og gjeldende AST med Green Cargo og de andre jernbaneforetakene.

Dersom bygge- og anleggsarbeidet i byggeperioden på Alnabru godsterminal hadde ført til forsinkelser fra Bane NORs side, ville det etter SJTs oppfatning være omfattet av ytelsesordningen. Dette følger av vedlegg II bokstav c) punkt 3 til forskriften. Her står det at Bane NOR har en plikt til å yte kompensasjon dersom anleggsarbeidet fører til forsinkelser (og/eller innstillinger i AST). Dette gjelder også ved forsinkelser som er knyttet til planlagt anleggsarbeid, se punkt 3.1. i vedlegg II til jernbaneforskriften. Forsinkelser og innstillinger må begrenses med utgangspunkt i gjeldende ruteplan og nærmere bestemmelser om dette i AST vedlegg 4.

SJTs vurdering og konklusjon er derfor at Green Cargos klage over manglende økonomisk kompensasjon fra Bane NOR for ekstrakostnader som følge av redusert kapasitet under byggeperioden på Alnabru godsterminal ikke er omfattet av ytelsesordningen. Det er etter SJTs forståelse heller ikke noe krav i regelverket om at dette skal være dekket av ytelsesordningen. Vår vurdering er derfor at Green Cargo ikke gis medhold i sin klage på dette punkt.

#### **4.3. Vurdering etter jernbaneforskriftens regler for å motvirke uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester**

Vi har også vurdert kompensasjonskravet fra Green Cargo etter jernbaneforskriften § 11-1 (5). Etter denne bestemmelse skal SJT ved behov treffe avgjørelser om hensiktsmessige tiltak for å motvirke diskriminering mellom søkere, skadelig konkurransevridding og alle andre former for uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester. Vår kompetanse etter denne bestemmelsen kan, som redegjort for ovenfor i punkt 3, også anvendes på uønskede forhold og situasjoner uten at adressaten for tiltakene nødvendigvis har handlet i strid med sine plikter etter jernbaneforskriften. Spørsmålet i denne saken er derfor om Bane NORs praksis, om ikke å betale økonomisk kompensasjon til jernbaneforetakene i forbindelse med utskifting av løftekraner på Alnabru, er en handling som gir en uønsket situasjon i jernbanetransportmarkedene og som SJT derfor bør gripe inn mot etter § 11-1 (5).

Ifølge opplysningene som vi har mottatt, se ovenfor i punkt 2, praktiserte Bane NOR ordningen med å ikke utbetale kompensasjon til selskapene for bane- og byggearbeidet på Alnabru i byggeperioden likt overfor alle togselskapene. SJT vurderer at Bane NORs praksis er nøytral gjennom å behandle alle jernbaneforetakene på samme måten. Etter det SJT kan se fører dermed ikke Bane NORs adferd til en skadelig konkurransevridding mellom togselskapene og derfor heller ikke en uønsket markedssituasjon i strid med jernbaneforskriften § 11-1 (5).

Vår konklusjon er dermed at det i denne saken ikke foreligger en handling fra Bane NORs side som gir en uønsket markedssituasjon som SJT bør gripe inn mot med tiltak etter jernbaneforskriften § 11-1 (5). Klagen til Green Cargo fører derfor ikke frem på dette grunnlaget.

#### **4.4. Konklusjon**

Samlet er det SJTs konklusjon at Bane NOR ikke har brutt jernbaneforskriften ved ikke å yte økonomisk kompensasjon til Green Cargo i denne saken. Bane NORs adferd skaper heller ingen uønsket markedssituasjon etter § 11-1 (5) i dette tilfellet. Vår vurdering er derfor at klagen fra Green Cargo ikke tas til følge.

Det er tilsynets vurdering at Bane NOR ikke har brutt jernbaneforskriften gjennom sitt avslag på økonomisk kompensasjon til Green Cargo som følge av at bane- og byggearbeider på Alnabru godsterminal førte til redusert kapasitet på terminalen og dermed økte driftskostnader for selskapet i byggeperioden.

Jernbaneforskriften har ingen regler om økonomisk kompensasjon fra infrastrukturforvalter til jernbaneforetak, andre søkere eller drivere av serviceanlegg for dekning av ekstrakostnader i forbindelse med kapasitetsbegrensninger ved bane- og byggearbeider. Bane NOR har dermed ingen forpliktelse overfor Green Cargo etter jernbaneforskriften til å betale slik kompensasjon.

SJTs vurdering og konklusjon er videre at Green Cargos krav om økonomisk kompensasjon fra Bane NOR for ekstrakostnader som følge av redusert kapasitet under byggeperioden på Alnabru godsterminal ikke er omfattet av ytelsesordningen etter jernbaneforskriften § 6-6



vedlegg II til forskriften, som nærmere regulert i AST vedlegg 4. Ytelsesordningen etter jernbaneforskriften, som er nærmere utformet gjennom vedlegg 4 til Bane NORs standardavtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST), er begrenset til økonomisk kompensasjon som følge av årsaker som kan føres tilbake til forsinkelser eller innstillinger i togtrafikken, men ikke andre følger av bane- og byggearbeider.

Endelig er SJTs vurdering og konklusjon at Bane NORs praksis heller ikke skaper en uønsket markedssituasjon som innebærer brudd på jernbaneforskriften § 11-1 (5) i dette tilfellet. Bane NOR ga ikke kompensasjon til noen av jernbaneforetakene og det foreligger derfor ingen skadelig konkurransevridning mellom togselskapene.

Vår konklusjon er derfor at klagen fra Green Cargo ikke tas til følge.

Med hilsen

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

**Kopi til:**  
Elling Olav Longva