

Møte om grunnavgifter (avgifter basert på direkte kostnad)

Møte med CargoNet 13. april 2021



Statens **jernbanetilsyn**

jernbane • taubane • park og tivoli

Innhold

1. Tilsynets rolle
2. Regelverk om infrastrukturavgifter
3. SJTs dialog med Bane NOR
4. Avgiftsnivået i Norge sammenlignet med resten av Europa

1. Tilsynets rolle: markedsovervåker for jernbane

- Overvåker og fører tilsyn med konkurransen i jernbanemarkedene
 - Overholdelse av relevant regelverk
 - Behandling av klager
- Uavhengig av øvrige myndigheter
 - Fagorgan
 - Kan ikke instrueres i enkeltsaker
- Kan gripe inn mot regelverksbrudd og «uønskede situasjoner»
 - Inkludert avgiftsordningen og «nivået på eller strukturen til infrastrukturavgifter som søkeren må eller kan komme til å måtte betale»
 - Myndighet til å pålegge korrigerende tiltak
 - Gir ikke forhåndsgodkjenning av prosesser, avtaler, ordninger mv.

2. Regelverk om infrastrukturavgifter

➤ Jernbaneforskriften kap. 6

- Utgangspunkt: Direkte kostnader (§ 6-2)
 - *Avgiftene (...) skal fastsettes til kostnaden som oppstår som en direkte følge av den enkelte togtjenesten.*
 - Kan reflektere kapasitetsknapphet og miljøkostnader

- Unntak:
 - Påslag for markedssegmenter (§ 6-3)
 - Tidsbegrensede rabatter (§ 6-4)
 - *Infrastrukturforvalter kan gi tidsbegrensede rabatter for bestemte trafikkstrømmer for å fremme utviklingen av nye jernbanetjenester eller oppmuntre til bruk av jernbanestrekninger som i vesentlig grad er underutnyttet.*
 - Tidsbegrenset kompensasjon (§ 6-5)
 - *Departementet kan innføre en tidsbegrenset ordning som kompenserer for bruk av jernbaneinfrastruktur, når det kan vises at ubetalte miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnader til konkurrerende transportformer overstiger de tilsvarende kostnadene ved jernbanetransport.*

➤ Forordning (EU) 2015/909

- Foreløpig ikke implementert i Norge
 - Samferdselsdepartementet legger opp til at forordningen gjennomføres sammen med den fjerde jernbanepakken og SERA-direktivet
- Gir nærmere angivelse av hvordan direkte enhetskostnader beregnes
 - Beskrivelse av hvilke kostnader i jernbanenettet som (ikke) anses som *direkte kostnader*
 - *Direkte enhetskostnader* beregnes ved å dele direkte kostnader på hele jernbanenettet på valgt enhet (eks. togkm, brutto tonnkm)
 - Direkte enhetskostnader kan differensieres mellom ulike togstrekning dersom betydelige forskjeller
 - IRG-Rail (16) 8 - Guidelines to the calculation of direct costs in respect of implementing Regulation 2015/909
- Alternativt kan økonometrisk eller teknisk metode benyttes

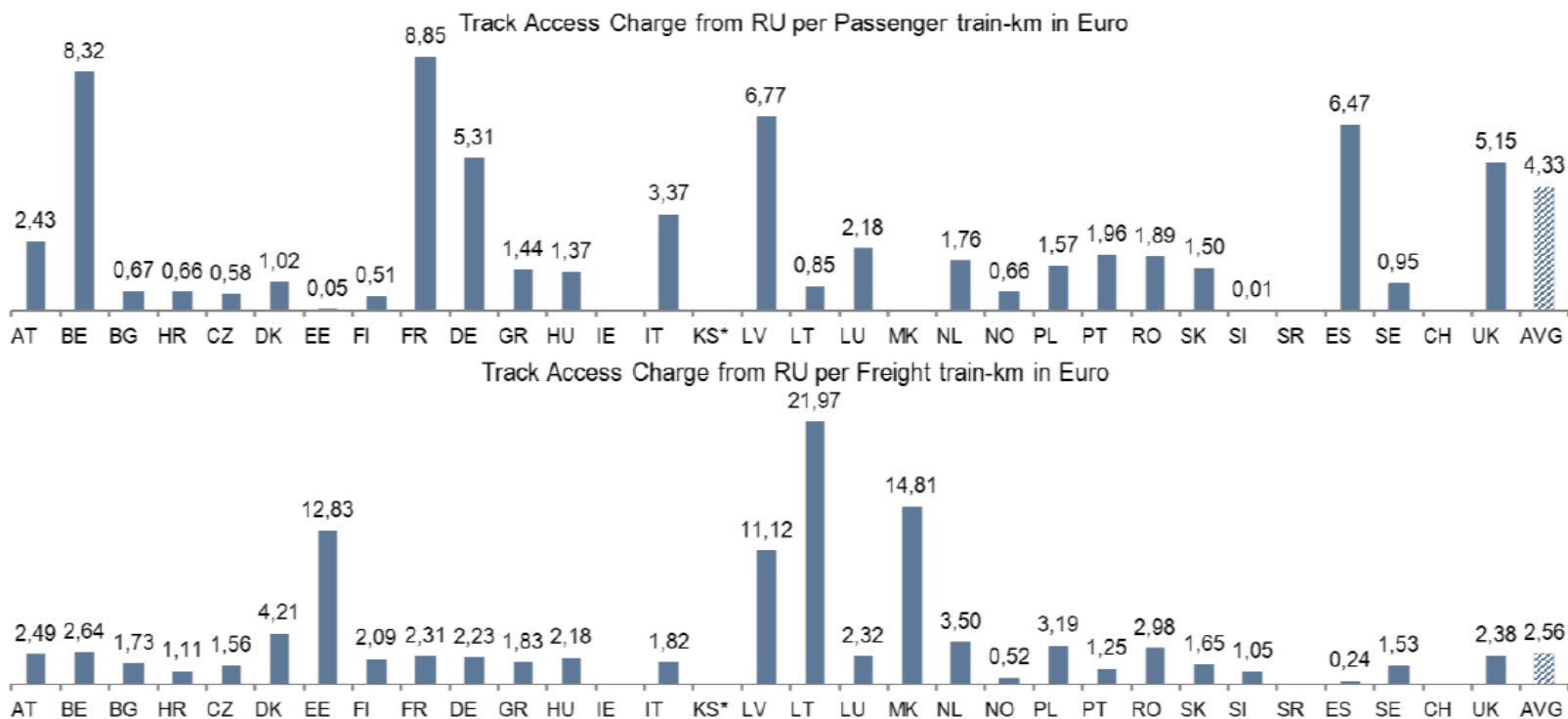
3. SJTs dialog med Bane NOR

- Veiledning¹ vedrørende kostnadselementer som kan/ikke kan inkluderes i beregningen av de direkte kostnadene
- Veiledningen er basert på Bane NORs rapportutkast som vi mottok i januar 2021
- Formålet: Å bidra til at Bane NOR ikke inkluderer flere kostnadselementer i beregningen enn det forordningen åpner for

1) Jernbanetilsynets brev til Bane NOR av 16. mars 2021.

4. Avgiftsnivået i Norge sammenlignet med resten av Europa

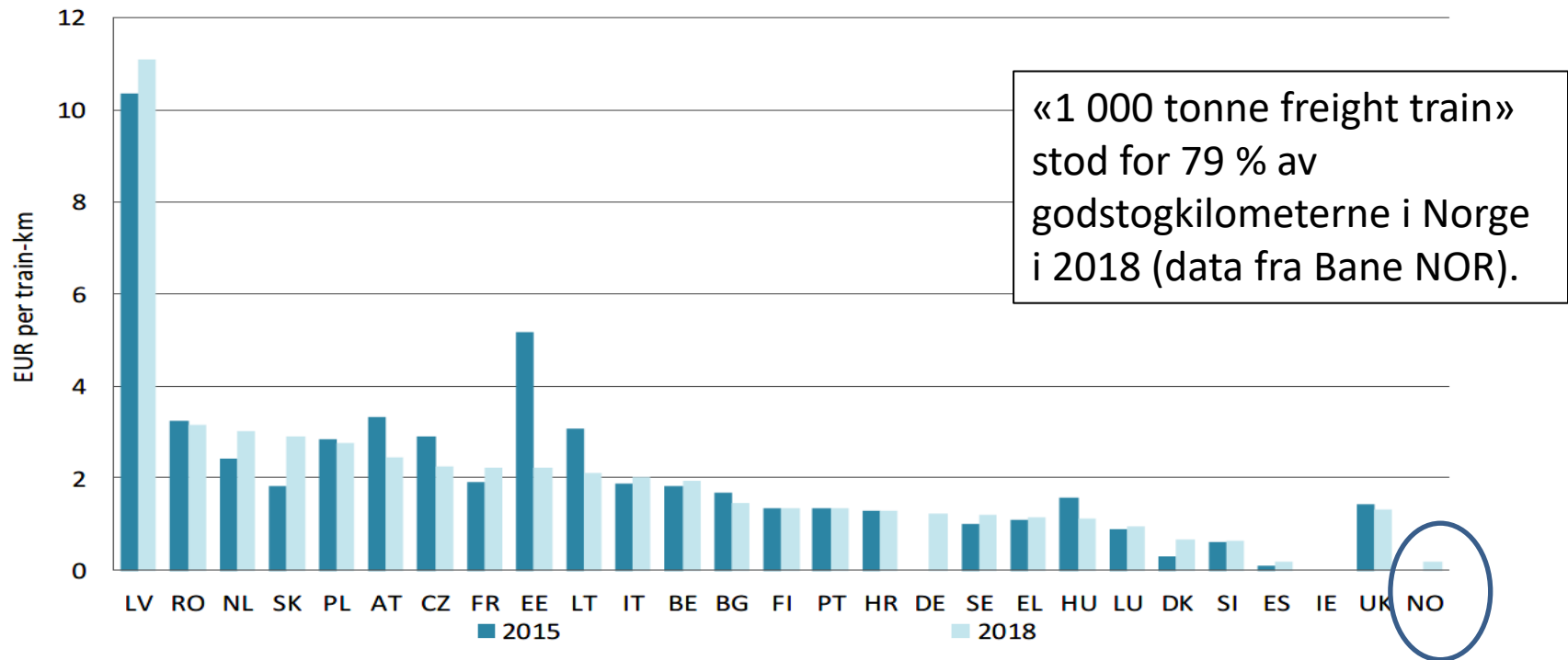
Figure 8 – Total track access charges paid by railway undertakings for the MAP (in euro per train-km) for passenger and freight services in 2018⁸



Figur og data fra IRG-Rail Market Monitoring report 2020.

Lave avgifter basert på direkte kostnad i Norge sammenlignet med resten av Europa

Figure 62: Access charges (excluding mark-ups) for 1 000 tonne freight trains by country (EUR per train-km, 2015 and 2018)



Source: RMMS, 2020. HU 2015 estimated. DE, NO 2015 not available.

Figur og data fra EU-kommisjonens RMMS-rapport, publisert januar 2021.

Oppsummert

- Infrastrukturforvalter «skal» innkreve avgift basert på direkte kostnad (§ 6-2(3))
- Vi fører tilsyn med at Bane NOR fastsetter denne iht. regelverket, herunder at den ikke settes for høyt
- Avgiften kan i praksis bli lavere enn de direkte kostnadene ved bruk av
 - Rabatter (§ 6-4)
 - *Infrastrukturforvalter kan gi tidsbegrensede rabatter for bestemte trafikkstrømmer for å fremme utviklingen av nye jernbanetjenester eller oppmuntre til bruk av jernbanestrekninger som i vesentlig grad er underutnyttet.*
 - Kompensasjonsordning (§ 6-5)
 - *Departementet kan innføre en tidsbegrenset ordning som kompenserer for bruk av jernbaneinfrastruktur, når det kan vises at ubetalte miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnader til konkurrerende transportformer overstiger de tilsvarende kostnadene ved jernbanetransport.*