



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President

Karl Johansgate 22  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/1898-

26. september 2023

**Spørsmål nr 3186 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Mona Fagerås til samferdselsminister Jon-Ivar Nygård**

**Spørsmål:**

Hva er bakgrunnen for at Bane Nord, over natten, velger å øke avgiftene såpass mye uten å vurdere hvilke konsekvenser dette får for de involverte selskapene, og hvilke muligheter har ministeren kunne gripe inn overfor Bane Nord når vi ser at Statens Jernbanetilsyn viser til at økningen kan være i strid med regelverket og hvordan kan en sørge for at bedriftens frakt kommer inn under rett segment?

**Svar:**

Regjeringen vil legge til rette for at jernbanen kan ta en større andel av godstrafikken, og jeg har iverksatt flere initiativ der vi ser på rammevilkårene for godstransport for å bedre lønnsomheten for gods på bane.

Jeg har også tatt opp med Bane NOR foretakets varslede endring i påslag for jernmalmsegmentet fra 2024 og påpekt behovet for at innretningen på avgiftene utformes slik at aktørene får et klart og forutsigbart rammeverk. Dette gjorde jeg i brev til Bane NOR datert 16. mars 2023 der departementet gav uttrykk for at det er tvil om vilkårene for å innkreve påslag for det aktuelle segmentet er oppfylt, og anmodet Bane NOR om å avvente innkrevningen av slike påslag til det er nærmere avklart at vilkårene er til stede. Bane NOR har ovenfor departementet gitt uttrykk for at de forholder seg til dette.

Frem til 1. januar 2017 var det i praksis Stortinget som fastsatte satsen for avgiftene i forbindelse med statsbudsjettet. Etter denne datoen fikk Bane NOR SF ansvaret for å

fastsette avgifter som er betaling for bruk av jernbaneinfrastruktur etter reglene i jernbaneforskriften kapittel 6, der avgiftene skal fastsettes til de variable kostnadene som oppstår som en direkte følge av den enkelte togtjenesten. Godsaktører som har kjørt på underutnyttet infrastruktur har imidlertid fått rabatt i avgiftene og således ikke betalt fullt ut for kostandene Bane NOR har ved å drifte infrastrukturen. Rabatten bortfaller fordi det nå kjøres langt flere tog og infrastrukturkapasiteten er ikke lengre underutnyttet.

Bane NOR har også større kostnader ved å drifte infrastrukturen enn bare de som følger direkte av togtjenestene. Derfor kan Bane NOR i tillegg fastsette påslag på avgiftene for enkelte markedssegmenter dersom markedet tåler det. Dette følger av jernbaneforskriften.

Avgiftsbestemmelsene gjenspeiler i stor grad EU-bestemmelser som har vært del av EØS-avtalen og norsk lovgivning i en årrekke. Bane NOR kan kun kreve inn påslag hvis nærmere vilkår i jernbaneforskriften er oppfylt. For eksempel skal påslag kun rettes mot marked som etter nærmere analyse og vurdering antas å tåle det. Denne prosessen skal forankres i prinsipper om effektivitet, innsyn og likebehandling, og sikre optimal konkurransevne for jernbanens markedssegmenter jf. jernbaneforskriften § 6-3 (1). I praksis foregår dette ved en åpen høring av nettveiledningen (på engelsk *Network Statement*). For å sikre forutsigbarhet og innsigelsesrett for relevante aktører er en slik høring underkastet strenge regler om frister som skal være lange nok til at aktørene har forutsigbarhet for avgiftsnivået. Avgifter skal varsles et drøyt år i forveien, slik at for eksempel forslag til avgifter som skal gjelde for perioden 14. desember 2024 til desember 2025 nå er ute på høring for ruteplan 2025, se link her: [Network Statement \[Network statement\] \(banenor.no\)](#). Tilsvarende har det vært for ruteplan 2024, som var på høring høsten 2022 osv.

Bane NOR har også jobbet med å forbedre segmentering og opplyser at de fra 2025 har delt malmsegmentet i to og differensiert satsen. Det betyr at selskaper som frakter jernmalm i segmenter med høyere elasticitet (dvs. at det er større risiko for overføring av gods til andre transportformer, som for eksempel veitransport) vil få om lag en halvering av avgiftstrykket i ny modell fra 2025, jf. tabell under. Bane NOR opplyser at de i tabellen har lagt til grunn sammenligninger i samme prisnivå (2024-kroner) og trafikk (2022). Det vil si at satsene målt i 2024-kroner er multiplisert med trafikken fra 2022.

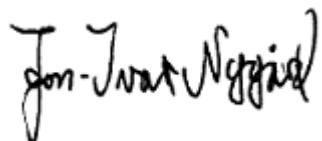
Tabell 8 Sammenlikning av prismodeller i segmentene som får påslag. Sum av grunnpris og påslag. Mill. kroner.

	Jernmalm med lav elasticitet	Jernmalm med høyere elasticitet	Øvrig malm og mineraler	Tilbringer hovedflyplass	PSO
Modell i NS2023	109	18	0,6	44	567
Modell i NS2024	89	41	0,2	45	716
Modell i NS2025	123	20	0,3	45	692

Statens jernbanetilsyn i rollen som markedsovervåkingsorgan fører tilsyn med at avgiftene fastsettes på riktig måte, herunder at det er i tråd med vilkårene for å ilegge påslag på avgiftene. Det rettslige rammeverket er altså lagt opp slik at det er Statens jernbanetilsyn som skal overvåke og eventuelt korrigere eller stanse innkrevningen av de avgiftene som Bane NOR velger å fastsette. En slik kontrollfunksjon ligger ikke til departementet.

Jeg legger til grunn at alle relevante aktører bruker sin rett til å gi høringsinnspill til Bane NOR for nettveiledningen for ruteterminen 2025 slik at fastsettelse av avgifter og spørsmål om segmentering blir underkastet en brei og grundig vurdering.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård