

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Att.: Borkenhagen, Therese Nyberg

Saksbehandler: Wilhelm Solum Mathiesen, 22995926
Vår ref.: 25/5076-4
Deres ref.: 202514030
Dato: 13.10.2025

Høring - Bane NOR SF - Network Statement 2027

1. Innledning

Statens jernbanetilsyn (SJT) viser til Bane NOR SFs (Bane NOR) høringsutkast til Network Statement 2027 (NS 2027) som ble sendt på høring 1. september 2025.

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

Gitt vår rolle som markedsovervåkingsorgan, presiserer vi at våre kommentarer til høringsutkastet til NS 2027 ikke er tilsyn med eller godkjenning av innholdet i NS 2027. Innspillet er heller ikke en godkjenning av Bane NORs praksis opp mot relevant regelverk slik den er beskrevet i nettveiledningen. 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 gjennomføre tilsyn for å påse at nettveiledningen inneholder de opplysningene som regelverket krever og at Bane NORs praksis generelt er i samsvar relevant regelverk. Dette har Bane NOR selv ansvaret for å sikre.

Våre innspill under følger nummereringen i utkastet til NS 2027.

Vi gjør oppmerksom på at vi har fått innspill fra SJT som sikkerhetsmyndighet til kommentarene i punkt 3 under om infrastruktur.

¹ Se [SJTs vedtak](#) av 13. desember 2024 i klage fra Rana Gruber ASA over Bane NOR SFs påslag i perioden 2024 til 2026 punkt 12.3.

2. Kommentarer til kapittel 1 i utkastet - Generell informasjon

I **punkt 1.2** i utkastet skriver dere at formålet med dokumentet er å gi «togselskapene og andre søkere» nødvendig informasjon.

SJT viser til at Bane NOR som infrastrukturforvalter har en plikt til å utarbeide og offentliggjøre netterklæringen etter «samråd med de berørte parter». Dette følger av jernbaneforskriften § 5-1 (1). Etter vårt syn kan berørte parter være en videre krets enn «togselskap og søkere». Det kan for eksempel være industrikunder som organiserer jernbanetrafikken selv og kun kjøper trekkraft fra jernbaneforetakene og selskaper som driver serviceanlegg og / eller leverer jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg. Bane NOR bør sikre at alle de berørte partene blir involvert i samråd om utkast til netterklæringen for å opptre i tråd med kravene i jernbaneforskriften.

I **punkt 1.3.2.1** viser dere til at vedleggene til NS er bindende for Bane NOR. Vedleggene lå imidlertid ikke ved som en del av høringsdokumentene til utkastet til NS 2027. Disse har det derfor ikke vært mulig å gi høringsinnspill til. I den endelige versjonen bør dere legge disse ved.

I **punkt 1.5.2** skriver dere om oppdateringer i NS. Vi savner en henvisning til bestemmelsen i jernbaneforskriften § 5-1 (2) siste punktum om at «netterklæringen skal ajourføres og endres ved behov», og hva dette innebærer for Bane NORs adgang til å gjøre endringer i NS.

SJT legger til grunn at bestemmelsen om at NS skal ajourføres og endres ved behov i jernbaneforskriften, som hovedregel betyr at dere ikke kan endre informasjon som er nødvendig for å søke om infrastrukturkapasitet, slik som for eksempel infrastrukturavgifter, etter at NS er offentliggjort.²

Endringer i netterklæringen må gjøres på en slik måte at krav og frister i regelverket følges. Det betyr at disse endringene må være drøftet med berørte parter før netterklæringen offentliggjøres minst fire måneder innen tidsfristen for søknader om infrastrukturkapasitet i tråd med jernbaneforskriften § 5-1 (1). Innholdet av opplysninger i den offentliggjorte versjonen av netterklæringen skal oppfylle kravene til dette i jernbaneforskriften § 5-2 bokstav b).

Dersom det er tale om endringer i de grunnleggende elementene i påslag, skal NS i tillegg publiseres tre måneder i forkant av den ordinære fristen for dette. Det følger av jernbaneforskriften § 6-3 (6).

3. Kommentarer til kapittel 2 i utkastet - infrastruktur

I punkt 2.1 oppgir Bane NOR følgende: «Det er viktig å merke seg at Network Statement ikke inneholder nok informasjon om infrastrukturens tekniske egenskaper til å kunne spesifisere, konstruere eller bygge kjøretøy som skal være kompatible med Bane NORs nett. For slike behov, må du ta kontakt med Bane NOR».

² Se [SJTs vedtak](#) av 13. desember 2024 i klage fra Rana Gruber ASA over Bane NOR SFs påslag i perioden 2024 til 2026 punkt 12.4 og 12.5.

Etter RINF³-forskriften, som gjennomfører forordning 2019/777, skal infrastrukturforvalter legge informasjon om infrastrukturen i RINF. RINF skal blant annet inneholde «the value of the parameters to be used to check the technical compatibility between vehicle and route», se vedlegget punkt 2.2. Formålet med RINF er i følge RINF application guide blant annet at jernbaneforetak skal kunne

- Utarbeide tekniske spesifikasjoner for kjøretøydesign for nye eller oppgraderte kjøretøy;
- Identifisere kjøretøy som er kompatible med den planlagte ruten/strekningen og dens driftsforhold;
- Legge til rette for utforming av rullende materiell og gjennomføring av mulighetsvurdering for togtrafikk.

SJT viser til at det derfor ikke skal være nødvendig å ta kontakt med Bane NOR for å få tilstrekkelig informasjon til å vurdere om et kjøretøy er kompatibelt med infrastrukturen.

Vi er kjent med at Bane NOR per i dag ikke oppfyller kravene i RINF-regelverket. Bane NOR har tidligere oppgitt at kravene til RINF vil være fullt ut oppfylt desember 2026, men har senere gitt uttrykk for at fristen blir vanskelig å etterleve. Dersom Bane NOR får fylt ut RINF-registeret i tråd med RINF-forskriften før 2027, bør NS 2027 for aktuelle punkter heller vise til RINF.

Vi viser videre til at netterklæringen etter jernbaneforskriften § 5-2 a skal ha et avsnitt som viser hvilken type jernbaneinfrastruktur som står til rådighet for jernbaneforetakene og vilkårene for å få adgang til denne. Det står at opplysningene i dette avsnittet hvert år skal oppdateres mot eller vise til infrastrukturregisteret (RINF-registeret). Det kan vi ikke se at er oppfylt i utkastet til NS 2027.

Vi gjør oppmerksom på at det nye regelverket om kapasitetsfordeling som er under utarbeidelse i EU (COM (2023) 443), så er det også en sterkere kobling til RINF-registeret enn det er i dagens regelverk. Det kan blant annet bli økte krav om informasjon som skal inkluderes i dette registeret (se artikkel 12, 16, 21 og 24 i forslaget til ny kapasitetsforordning).

Norske specific cases og environmental conditions til TSlene

EØS-avtalen har flere tilpasningstekster med norske særregler til ulike TSler. SJT mener Bane NOR kan vurdere om enkelte av disse bør gjenspeiles i Network Statement.

Norge har tilpasningstekster til TSI LOC&PAS. Flere av tilpasningstekstene gjelder kontaktledningssystemet og viser til at informasjon om linjer som er i samsvar med TSlen er angitt i Bane NORs Network Statement. (Tilpasningene er gjengitt på lovdata, her <https://lovdata.no/forskrift/2015-07-23-913>.)

Bane NOR bør påse at informasjonen om linjer som er i samsvar med TSlen er lett tilgjengelig i Network Statement.

Norge har tilpasningstekster i EØS-avtalen til TSI LOC&PAS og TSI WAG som angir særlige forhold for Norge om vinterforhold. (Tilpasningene er gjengitt på lovdata, her <https://lovdata.no/forskrift/2015-07-23-913> og <https://lovdata.no/pro/forskrift/2014-02-17-188>). Vi har ikke klart å gjenfinne informasjon om dette i Network Statement eller Teknisk regelverk.

³ RINF er en forkortelse for Register of Railway Infrastructure.

Bane NOR kan vurdere om det er hensiktsmessig at særkravene for norske vinterforhold fremgår av Network Statement eller tilhørende dokumenter.

I punkt 2.3.11 bør det vises til at trafikkstyring også er regulert i jernbaneforskriften § 3-5 og at Bane NOR blant annet skal utføre denne oppgaven på en ikke-diskriminerende og transparent måte.

4. Kommentarer til kapittel 3 i utkastet- Tilgangsbetingelser

I punkt 3.3.1 viser dere til forordning 2016/545 om framgangsmåter og kriterier med hensyn til rammeavtaler for tildeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet. Til opplysning bør det vises til at denne forordningen er gjennomført i norsk rett gjennom [forskrift](#) 8. juli 2021 nr. 2363 om gjennomføring av forordning (EU) 2016/545 om framgangsmåter og kriterier med hensyn til rammeavtaler for tildeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet.

5. Kommentarer til kapittel 4 i utkastet - Kapasitetsfordeling

I **punkt 4.2.8**, mulighetsstudier, står det at Bane NOR tilbyr mulighetsstudier for søkere som ønsker informasjon om blant annet potensielle endringer i ruteplanen. Vi mener det er uklart hva Bane NOR mener med potensielle endringer i ruteplanen og ber Bane NOR forklare dette nærmere.

I **punkt 4.2.8** er det en tabell med faser og milepæler i årlig kapasitetsfordeling (tabell 5). Tabellen bør endres på samme måte som tabell 12 i punkt 4.5.1.9 slik at informasjonen som gis i NS 2027 om tidspunkt for tildeling og fastlegging av internasjonale ruteleier blir klar og likelydende. Etter tabell 5 blir kapasitet som påvirker grenseoverskridende trafikk tildelt i X-4, på et tidligere tidspunkt enn nasjonal trafikk. Slik vi forstår tidsplanen i tabell 12 er dette ikke hensikten til Bane NOR. Dere bør også forklare nærmere hva dere mener med «fastlegging av internasjonal trafikk søkt i PCS (...)» i tabell 12.

I **punkt 4.3.1.1** skriver dere at et av kriteriene for utpekte TCR-er er at «Bane NOR må ha vurdert at tidspunktet for gjennomføring av TCR-en gir størst mulig samfunnsøkonomisk nytte og at det er sannsynlig at den blir gjennomført som planlagt». Utfra endringsoversikten ser vi at dette punktet er endret for å imøtekomme endringene i jernbaneforskriften § 3-5a. Det er positivt at Bane NOR har tatt hensyn til forskriftsendringen, men vi ser ikke at det er noe informasjon i utkastet om hvordan dere gjør den samfunnsøkonomiske vurderingen etter § 3-5a. Videre er vi kritiske til å bruke begrepet «samfunnsøkonomisk nytte» da det kan misforstås og tolkes for snevert til å ikke også omfatte kostnadssiden. Vi mener derfor at det er bedre at Bane NOR bruke begrepet «samfunnsøkonomisk lønnsomhet» som også er brukt i jernbaneforskriften § 3-5a. Dette gjelder også i punkt 4.6.3 hvor dere beskriver hvordan dere praktiserer jernbaneforskriften § 9-5 (2) som gir unntak fra prioriteringskriteriene i § 9-5 (1).

Vi mener det er positivt at Bane NOR har tatt inn mer utfyllende informasjon i punkt 4.3 om kapasitetsfordeling ved midlertidige kapasitetsbegrensninger og kravene i jernbaneforskriften vedlegg IV.

I **punkt 4.3.2.2** skriver dere «I den første konsultasjonsrunden for svært store TCR-er kan søkerne be om en sammenligning av betingelser for to alternative kapasitetsbegrensninger. I slike tilfeller skal Bane NOR utarbeide disse alternativene i samarbeid med søkerne». Vi antar

at dere her mener punkt 16-utredningene som dere beskriver i punkt 4.3.2.1, og foreslår at dere presiserer dette. Dere bør også forklare hva en punkt 16-utredning er og når dere gjør dette.

I **punkt 4.3.2.5** om kriterier for omdirigering ved svært store TCR-er (vedlegg IV punkt 17) står det i siste avsnitt at Bane NOR bruker gjeldende modell for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleier dersom søkere ikke aksepterer Bane NORs forslag til foreløpig plan som legges til grunn for søknad om infrastrukturkapasitet. Vi mener det er uklart her om dere mener at dere skal gjøre den foreløpige fordelingen etter jernbaneforskriften vedlegg IV punkt 17 ved bruk av den samfunnsøkonomiske modellen for verdsetting av ruteleier. Etter SJTs syn vil dette i så fall ikke være hensiktsmessig eller mulig, da foreløpig fordeling etter punkt 17 skal gjøres på togteneste-nivå. Den samfunnsøkonomiske modellen til Bane NOR sammenligner verdien av tildeling enkelte spesifikke ruteleier i forbindelse med søknadskonflikter.

I punktlisten i **punkt 4.5.1.8** står det at «endringer i referansepunkter» er et av innspillene som ikke anses som kommentarer til utkast til ruteplan. Vi mener det er uklart hva dette betyr og foreslår at dere forklarer dette punktet nærmere.

Det er positivt at Bane NOR har nærmere forklaring på begrepene i punkt 4.5.6 og 4.5.7 i netterklæringen. Disse definisjonene fremgår imidlertid ikke av tidsplanen og modellen i **punkt 4.5.1.9**. Vi anbefaler at dere legger inn henvisninger til punkt 4.5.6 og 4.5.7 i punkt 4.5.1.9, særlig i punkt 7 og 9 under modellen i figur 3.

Punkt 4.5.4 i netterklæringen inneholder informasjon om og prinsipper for samordningsprosessen. Det følger av jernbaneforskriften § 9-1 andre ledd at Bane NOR «har innenfor rimelige grenser rett til å foreslå infrastrukturkapasitet som er forskjellig fra den det ble søkt om». Begrepet «rimelige grenser» er vagt, og netterklæringen inneholder ingen nærmere beskrivelse av hva Bane NOR vurderer som «rimelige grenser». Vi oppfordrer Bane NOR til å beskrive i netterklæringen hvordan dere gjør denne vurderingen og hva den inneholder.

I **punkt 4.6.4** beskriver Bane NOR prosessen ved overbelastet infrastruktur etter jernbaneforskriften §§ 1-7 og 9-3. Verken jernbaneforskriften eller netterklæringen inneholder nærmere regler og kriterier for erklæring av overbelastning. Vi oppfordrer Bane NOR til å utforme nærmere kriterier for dette, inkludert avgrensninger for erklæring av overbelastning både geografisk og tidsmessig, og for varigheten av overbelastningen. Vi har registrert at flere andre land i Europa har dette.

6. Kommentarer til kapittel 5 i utkastet - Tjenester og priser

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.»

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 om avgiftsordningene sender til jernbaneforetakene er konsekvente, og kan danne grunnlag for rasjonelle beslutninger. Dette er bakgrunnen for at vi mener det er viktig at Bane NOR er nøye med å oppgi forskriftsmessig informasjon om avgifter og priser for tjenestene de leverer i netterklæringen.

I **punkt 5.2.2** sier dere at innholdet i netterklæringens punkt 5.2.5 om markedssegmentering og punkt 5.3.2.3 om påslag på infrastrukturavgifter vil kunne endres som følge av SJTs vedtak av desember 2024.⁴

SJT viser til at i vedtaket påla vi Bane NOR blant annet å stanse innkreving av påslag i Norge fra og med 2025 frem til dere har gjennomført en ny markedsinndeling og beregning av påslagssatser i samråd med berørte parter. Bane NOR ble også pålagt å utarbeide netterklæringer i henhold til kravene i jernbaneforskriften kapittel 5 og 6 fremover. Bane NOR har i brev av 3. september til jernbaneforetakene (som SJT mottok i kopi), i møte 23. september med SJT og i brev av 30. september til SJT opplyst om at dere arbeider med å gjennomføre en ny markedsinndeling og beregning av påslag i samråd med berørte parter. Dere har videre bedt om og har fått innvilget utsatt frist til å gjennomføre påleggene i vedtaket til henholdsvis 30. april og 15. mai 2026.

Da Bane NOR foreløpig ikke har gjort en ny markedsinndeling eller beregning av påslagssatser, anser SJT at Bane NOR bør ta ut delene i utkastet (punkt 5.2.2, 5.2.5, 5.3.2.2 og 5.3.3 påslagssatser i Tabell 4) som omtaler markedssegmenteringen og påslagssatser i NS 2027. Dette for å være i samsvar med reglene i jernbaneforskriften og for å skape forutsigbarhet for søkerne og andre berørte parter. Vi viser til at med den tidsplanen Bane NOR nå har for å gjennomføre ny markedsinndeling og nye beregninger av påslagssatser, så vil det slik vi ser det ikke være mulig å overholde fristene for korrekt informering av aktørene i verken høringsversjonen eller den offentliggjorte versjonen av netterklæringen for 2027. Tilsvarende bør også informasjonen om markedssegmenter og påslagssatser tas ut av netterklæringen for 2026.

I **punkt 5.3.2.1** skriver dere blant annet at prisen for tilgang til serviceanlegg «skal fastsettes til kostnaden som oppstår som en «direkte følge av den enkelte togtjenesten» i henhold til jernbaneforskriften § 6-2 (1).» SJT foreslår at dere endrer teksten til «for tilgang til jernbaneinfrastruktur som knytter sammen serviceanlegg». Det blir da et tydeligere skille mot prisreguleringsbestemmelsen i jernbaneforskriften § 6-9 (3), der det står at avgiften for sportilgang i serviceanlegg som nevnt i § 4-2 og for å utføre tjenester i slike anlegg, skal ikke overstige kostnaden ved å yte dem, med tillegg av en rimelig fortjeneste.

I punkt 5.3.2.4 om rabatter ser vi at det ikke er gjort endringer fra tidligere netterklæringer, og vi viser derfor til våre kommentarer til rabattordningen på side 6 i [høringsinnspill av 13. oktober 2022](#). Her ga vi blant annet 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 ingen strekninger oppfyller denne definisjonen, bør Bane NOR vurdere å fase ut rabattene tidligere. Etter det vi erfarer blir stadig flere strekninger erklært overbelastet. Dersom noen av

⁴ Se SJTs [vedtak](#) av 13. desember 2024 i klage fra Rana Gruber ASA over Bane NOR SFs påslag i perioden 2024 til 2026.

strekningene som omfattes av rabattordningen nå er erklært overbelastet, bør dere ta stilling til om det å gi rabatter fortsatt er hensiktsmessig og i tråd med regelverket.

Når det gjelder omtalen av **ytelsesordning i punkt 5.7.1** viser vi til våre tidligere innspill og sist vår høringsuttalelse av 21. august 2025 til Bane NORs høringsforslag av 12. august om endring av ytelsesordningen.

Vi har merket oss at Bane NOR har valgt å øke satsene for innstilte godstog ytterligere etter høringen, og satt dem noe høyere enn for persontogene. Vi er i utgangspunktet positive til en økning i satsene fra dagens nivå for godstog. Dette vil gi incentiver både til infrastrukturforvalter og jernbaneforetakene til å redusere forstyrrelsene som de forårsaker på jernbanenettet. Det er imidlertid ikke beskrevet hvordan dere har kommet frem til disse satsene og de fremstår derfor som fastsatt skjønnsmessig. Satsene i ytelsesordningen skal som utgangspunkt beregnes og avtales utfra de økonomiske konsekvensene for hver enkelt søker, se jernbaneforskriften § 6-6 (2). Bane NOR skriver på side 90 i utkastet til NS 2027 at de nye satsene er beregnet med utgangspunkt i samfunnsøkonomiske tidskostnader ved forsinkelser og innstillinger for ulike togprodukter innen gods- og persontransport. Vi kan ikke se at beregningsgrunnlaget er inkludert i vedleggene til høringen og legger til grunn at disse blir lagt ved i den endelige versjonen av netterklæringen.

Bane NOR oppgir at dersom et jernbaneforetak har flere tog i rute enn terskelverdien for det respektive segmentet det tilhører, vil det utløse en bonus på 10 000 kr per tog oppad begrenset til 40 % av grunnprisen. Terskelverdien er satt med utgangspunkt i gjennomsnittlig andel tog i rute for hvert segment. Bane NOR har for ruteplan 2027 valgt å bruke historiske data fra årene 2019 til 2022 for å beregne terskelverdiene. Vi mener at det ville vært mer naturlig å bruke de siste tilgjengelige årene som grunnlag for terskelverdiberegningen enn årene da trafikken i stor grad var påvirket av covid-19 pandemien.

7. Kommentarer til kapittel 6 i utkastet - Drift og trafikkstyring

I punkt 6.3.3.1 og 6.3.3.2 står det at dere skal løse forutsette- og uforutsette problemer som gir redusert infrastrukturkapasitet med de samme prioriteringskriteriene som når infrastrukturen er blitt erklært overbelastet (kriteriene i jernbaneforskriften § 9-5). Samtidig står det i punkt 6.3.2 at det er tog i rute som skal prioriteres. SJT gjør oppmerksom på at prioriteringskriteriene i § 9-5 brukes ved konflikt mellom søknader i fordelingen av overbelastet infrastruktur, og ikke operativt i ruteplanen ved endring av tildelte ruteleier. Vi oppfordrer Bane NOR til å endre ordlyden i den endelige versjonen av netterklæringen for 2027.

8. Kommentarer til kapittel 7 i utkastet - Serviceanlegg

I **punkt 7.2** viser dere til en oversikt over serviceanlegg i tabell 1. Over tabellen bør dere vurdere å nevne at det etter forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 4 så er det stilt krav til innhold i serviceanleggsbeskrivelsene av de ulike -anleggene og jernbanerelaterte tjenester i disse.

I **punkt 7.3.3.7** skriver dere om prinsipper for samordning av kapasitet i godsterminaler. SJT viser til at det er ulike regler for behandling av søknader om sportilgang til serviceanlegg og i

serviceanlegg og tjenester i slike anlegg. Det er generelt viktig at informasjonen i netterklæringen sonder tydelig mellom dette.

I **punkt 7.3.6.1** skriver dere om «hovedprinsipper for kapasitetsfordeling i vedlikeholdsanlegg». SJT minner om at reglene i jernbaneforskriften § 4-3 og i forordning (EU) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester som skal anvendes for behandling av søknader om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i disse.

9. Avsluttende kommentar

Som nevnt innledningsvis er disse kommentarene ikke ment som en godkjenning av innholdet i høringsdokumentet for NS 2027. Kommentarene er kun foreløpige merknader til enkelte deler av utkastet til NS 2027. Vi viser ellers til vårt vedtak av [pålegg om endring av Network Statement 2021](#), og våre tidligere høringsinnspill til netterklæringen.⁵ Dersom dere ønsker 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

⁵ SJTs innspill er samlet nederst på denne siden: <https://www.sjt.no/jernbane/markedsovervaking/vedtak-uttalelser-og-rapporter/horingsuttalelser-og-innspill/>