

HANDLÄGGARE
Albin Larsson, LKABTILL:
postmottak@banenor.noKOPIA TILL
Linda Bjurholt, LKAB
Caroline Wiss, LKAB
Magnus Ragneberg, LKABKOPIA TILL
network.statement@banenor.no

LKABs yttrande avseende Network Statement 2028

LKAB välkomnar möjligheten att lämna synpunkter på Network Statement 2028. Som en av de största godstransportkunderna på Ofotbanan är LKAB beroende av hög tillgänglighet, förutsägbar kapacitet och robust trafikledning för att upprätthålla en stabil export av järnmalm via Narvik. LKAB vill särskilt lyfta frågor kopplade till marknadssegmentering.

LKABs huvudsakliga synpunkter

LKAB noterar att Bane NOR i underlaget för marknadssegmentering och avgiftspåslag placerar LKAB:s malmtransporter i segmentet *Iron ore with low price elasticity*. Segmenteringen motiveras huvudsakligen av att transporterna bedöms ha begränsade alternativ till järnvägstransport och därmed låg priskänslighet.

LKAB har förståelse för att Bane NOR enligt gällande regelverk ska bedöma marknadens förmåga att bära avgiftspåslag. Samtidigt vill LKAB framhålla att låg priselasticitet inte nödvändigtvis är detsamma som hög betalningsförmåga. För malmtransporterna mellan Kiruna och Narvik är den låga elasticiteten i stor utsträckning en följd av att det saknas realistiska alternativa transportlösningar, snarare än att verksamheten är opåverkad av ökade infrastrukturavgifter.

LKAB anser därför att den nuvarande modellen riskerar att överskatta marknadens faktiska förmåga att bära avgiftshöjningar. Återkommande avgiftsökningar påverkar direkt kostnaden för svensk råvaruexport och därmed konkurrenskraften gentemot internationella producenter med andra logistiska förutsättningar.

Detta är särskilt relevant eftersom malmtransporterna på Malmbanan och Ofotbanan utgör ett sammanhängande gränsöverskridande transportsystem. Transporterna mellan Kiruna och Narvik är inte två separata marknader utan en integrerad del av samma industriella värdekedja. LKAB:s exportflöden är beroende

av att infrastrukturen och avgiftsmodellerna fungerar sammanhängande över nationsgränserna.

LKAB anser därför att marknadssegmenteringen inte enbart bör baseras på transporternas priselasticitet utan även ta hänsyn till:

- betydelsen för svensk och norsk export,
- industrins internationella konkurrenskraft,
- behovet av långsiktigt stabila och förutsägbara transportkostnader,
- den samhällsekonomiska nyttan av effektiva och hållbara järnvägstransporter,
- betydelsen av väl fungerande gränsöverskridande transportkorridorer för Europas försörjning av strategiska råvaror.

LKAB vill även framhålla att malmtrafiken på Ofotbanan bedrivs som ett högvolymsystem med fasta transportupplägg, hög nyttjandegrad och långsiktiga planeringsförutsättningar. Trafiken använder infrastrukturen effektivt och genererar stora transportvolymerna med ett begränsat antal operativa gränssnitt jämfört med många andra trafikupplägg. LKAB anser därför att denna typ av systemtrafik bör värderas utifrån sitt bidrag till ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen och inte enbart utifrån sin begränsade möjlighet att byta transportslag.

LKAB vill vidare uppmärksamma att utvecklingen av banavgifter för malmtrafik för närvarande går i olika riktningar i Norden. Samtidigt som Bane NOR föreslår ökade avgiftspåslag för malmtransporter har Trafikverket föreslagit sänkta banavgifter för motsvarande trafik i Sverige från och med 2028. En sådan utveckling riskerar att skapa motstridiga ekonomiska styrsignaler i ett gemensamt transportsystem där transporterna är beroende av såväl svensk som norsk infrastruktur.

Mot denna bakgrund anser LKAB att Bane NOR bör komplettera sin bedömning av marknadens absorptionsförmåga med analyser av internationell konkurrenskraft, exportekonomiska effekter och konsekvenser för gränsöverskridande transportkedjor. Modellen bör även säkerställa att verksamheter utan realistiska transportalternativ inte får bära en oproportionerligt stor andel av infrastrukturnätets kostnader.

LKAB efterfrågar därför att konsekvenserna för gränsöverskridande transporter särskilt beaktas vid den slutliga utformningen av marknadssegmenteringen och de tillhörande avgiftspåslagen. En närmare dialog mellan Bane NOR, Trafikverket och övriga nordiska infrastrukturförvaltare skulle bidra till mer harmoniserade avgiftsprinciper och stärka konkurrenskraften för nordiska exportflöden.

Med vänlig hälsning
Luossavaara-Kiirunavaara AB (publ)

Albin Larsson