

Till: Bane NOR
Höringssvar med saksnummer 202612516-1

Datum: 13/10/2026

Svemins inspel till Bane NOR om förslag till påslag på infrastrukturavgifter på Ofotbanen

Svemin är den svenska branschorganisationen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige. Svemin representerar cirka 70 företag med drygt 15 000 anställda inom produktion, prospektering och teknik.

Bakgrund

Bane NOR önskar synpunkter på sitt förslag till påslag på infrastrukturavgifter för trafik på det norska järnvägsnätet. Förslaget bygger bland annat på en ny modell för marknadssegmentering som remitterats tidigare under 2026. Svemin har i remissvar från juni 2026 lämnat synpunkter kring principiella och verksamhetskritiska frågor kopplade till marknadssegmenteringen samt konsekvenser som modellen riskerar att få för gränsöverskridande järnmalmstransporter. Därefter har BaneNOR återkommit med *"kommentarer til innspill til høring om påslag på infrastrukturavgifter mai-juni 2026"*.

Svemins huvudsakliga synpunkter

Svemin anser fortsatt att den föreslagna marknadssegmenteringen och modellen för avgiftspåslag innehåller flera brister som riskerar att ge negativa effekter för framtida investeringar och nya gruvprojekt i regionen. Särskilt problematiskt är att avgiftsmodellen i flera avseenden bygger på antaganden som inte speglar de faktiska förutsättningarna för järnmalmstransporter på Malmbanan och Ofotbanen. Transportkorridoren utgör en av Europas viktigaste länkar för export av järnmalmsprodukter och har en strategisk betydelse som sträcker sig långt utanför de enskilda företagens verksamhet. Av denna anledning blir det allvarligt om avgiftsmodeller skapar konkurrensnackdelar för internationella transporter eller motverkar de nordiska och europeiska målen om effektiva gränsöverskridande godstransporter och en stärkt försörjning av strategiska råvaror.

Svemin anser sammantaget att den föreslagna modellen riskerar att försämra konkurrenskraften för gränsöverskridande malmtransporter, skapa snedvridningar mellan olika aktörer och motverka de europeiska ambitionerna om stärkt råvaruförsörjning, industriell utveckling och hållbara transportlösningar. Svemin uppmanar därför Bane NOR att ompröva föreslagen och säkerställa att internationell malmtrafik inte missgynnas i avgiftsmodellen samt genomföra en fördjupad konsekvensanalys. Avgiftssystemet bör utformas så att det främjar konkurrensneutralitet, investeringsvilja och effektiva transporter längs Europas viktigaste järnmalmskorridor, snarare än att förstärka befintliga infrastrukturella nackdelar eller skapa osunda konkurrensförhållanden.

Missgynna inte gränsöverskridande transporter

Svemin ser problem med att internationella malmtransporter föreslås bära högre avgifter än motsvarande nationella transporter. Malmbanan och Ofotbanen utgör ett sammanhängande transportsystem där gränsöverskridande trafik är en naturlig del av samma värdekedja. Avgiftsmodeller bör inte skapa konkurrensnackdelar för internationella transporter eller motverka de nordiska och europeiska målen om effektiva gränsöverskridande godstransporter och en stärkt försörjning av strategiska råvaror.

Svemin vill också belysa problematiken i att samtidigt som Norge föreslår avgiftshöjningar har det svenska Trafikverket föreslagit en sänkning av de svenska banavgifterna med 30 procent för malmtransporterna från och med 2028. Det blir då kontraproduktivt när Bane NOR väljer att gå i motsatt riktning. Här ser vi behov av att Norge, Sverige och Finland har en närmare dialog i frågan kring gränsöverskridande järnvägstransporter i allmänhet och banavgifter i synnerhet.

Infrastrukturbegränsningar och konkurrensneutralitet

Svemin anser att Bane NORs förslag inte i tillräcklig utsträckning beaktar de strukturella skillnader som råder mellan olika transportkunder på Ofotbanen. Flera gruvföretag begränsas av den befintliga infrastrukturen i Narvik, vilket innebär att de inte kan utnyttja samma tåglängder eller uppnå samma transporteffektivitet som andra aktörer. När avgiftsmodellen utgår från antaganden om likvärdiga transportförutsättningar riskerar resultatet att bli högre kostnader för de företag som redan påverkas av infrastrukturella begränsningar. Detta strider mot principen om konkurrensneutralitet och innebär att brister i infrastrukturen i praktiken vältras över på transportköparna.

Marknadssegmenteringen är för grov

Svemin anser att Bane NORs marknadssegmentering är alltför grov. Gruv- och mineralprodukter skiljer sig avsevärt åt vad gäller förädlingsgrad, marknadsvärde, lönsamhet och förmåga att bära ökade transportkostnader. Att behandla exempelvis järnmalmsråvara och vidareförädlade produkter som ett och samma segment ger därför inte en rättvisande bild av betalningsförmågan. En mer differentierad modell skulle ge en mer transparent och konkurrensneutral grund för avgiftssättningen.

Stockholm, [datum som ovan]

Maria Sunér

VD Svemin

Joakim Aspeheim

Ansvarig Energi, Klimat och Transport, Svemin