Bane NOR SF
v/Therese Nyberg Borkenhagen
Sendt per e-post: postmottak@banenor.no

13. oktober 2026
Ansvarlig advokat: Stein Ove Solberg

HØRINGSSVAR – NETWORK STATEMENT 2028 – RANA GRUBER AS

1 BAKGRUNN OG OPPSUMMERING

Vi viser til Bane NOR SF («**Bane NOR**») sitt brev av 1. september 2026 hvor utkastet til Network Statement 2028 («**NS28**») sendes på høring. Advokatfirmaet Arntzen Grette representerer Rana Gruber AS («**Rana Gruber**»).

Høringsfristen er 13. oktober 2026 klokken 12.00. Dette høringssvaret er således rettidig.

Statens jernbanetilsyn («**SJT**») fattet vedtak mot Bane NOR den 13. desember 2024, etter klage fra Rana Gruber. I vedtaket ble Bane NOR blant annet pålagt å gjennomføre en fornyet markedssegmentering og påslagsberegning i samråd med berørte parter, samt stans av all innkreving av påslag inntil disse påleggene var gjennomført. I den forbindelse gjennomførte Bane NOR høring av ny markedssegmentering i perioden 29. januar til 23. februar 2026, samt høring av ny påslagsberegning i perioden 20. mai til 12. juni 2026. Rana Gruber innga høringssvar i begge prosesser, se brev datert 19. februar 2026 og 12. juni 2026.

I det følgende vil Rana Gruber gi innspill til Bane NORs fornyede markedssegmentering i punkt 2, til påslagsberegningen i punkt 3 og til rabatter i punkt 4. Det vil i hovedsak settes søkelys på nye forhold sammenlignet med tidligere inngitte høringssvar. Dette må ikke tas til inntekt for at Rana Gruber går bort fra tidligere posisjoner, snarere tvert imot.

Først ønsker vi å gi en kort oppsummering:

- **Markedssegmenteringen**: Bane NOR bør returnere til segmenteringen slik den var frem til og med R23 med ett segment for «*malm og mineraler*». Transporttjenestene som tilbys disse kundene er ikke så ulike at tjenestene bør segmenteres ytterligere.
- **Påslagsberegningen**: Elastisitetsberegningen for segmentet «*malmtransport, innenlands*» er uriktig siden den baserer seg på transporttjenester utenfor segmentet. Vurderingen av absolutt tåleevne bygger på et for snevert datagrunnlag – som ikke er gjort tilgjengelig for berørte parter, samt en uriktig rettsanvendelse.
- **Rabatter**: Etter Rana Grubers syn er det ikke dokumentert at jernbanekapasiteten på Dunderlandsbanen ikke lenger er «*vesentlig […] underutnyttet*». Rabatt kan fremdeles gis.

2 MARKEDSSEGMENTERINGEN

2.1 Innledning

Bane NORs foreslåtte markedssegmentering fremgår av dokument 6761803_1_1.PDF punkt 5.2.5. I punktet oppgis en figur over inndelingen av markedssegmenter, hvor det blant annet skilles mellom innenlands og internasjonal malmtransport. Denne inndelingen er ny sammenlignet med markedssegmenteringen for 2026 og 2027.

En mer detaljert redegjørelse for Bane NORs endrede markedssegmentering fremgår av «*vedlegg 5.2.5 Markeds-segmentering for det norske jernbanenettet*», som det er oppgitt en lenke til. Denne lenken fungerer ikke. Rana Gruber antar at det henvises til høringens dokument 6761804_1_1.PDF side 75–100 med tittel «*Markedssegmentering for det norske jernbanenettet*», datert juli 2026.

2.2 Den endrede segmenteringen i NS26 og NS27 er ulovlig

Innledningsvis på side 79 informerer Bane NOR om at den «*nye markedssegmenteringen erstatter de tidligere publiserte markedssegmenteringene for 2024 og 2025, og vil gjelde frem til rutetermin 2029*». I utgangspunktet skulle en da tro at det ikke skal gjøres endringer i de publiserte markedssegmenteringene for 2026 og 2027. Til tross for dette utsagnet, endret Bane NOR markedssegmenteringen også for disse ruteterminene den 9. juli 2026, uten at berørte parter ble involvert.

Slike krumspring bidrar til å underbygge inntrykket av at Bane NOR er inkonsistente i den informasjon som gis til jernbaneoperatørene og deres kunder, samt når slik informasjon blir gitt. Rettslig sett overholdt ingen av endringene i NS26 og NS27 fristreglene i jernbaneforskriften §§ 5-1 (1) og 6-3 (6).

2.3 Segmenteringen er fortsatt ulovlig

Hva gjelder den fornyede markedssegmenteringen, hvor det skilles mellom innenlands og internasjonal malmtransport, er det Rana Grubers syn at denne inndelingen er en videreføring av den allerede ulovlige segmenteringen, kun i enda en ny språkdrakt. Resultatet er som før, nemlig at CargoNet sine transporttjenester for Rana Gruber plasseres i et eget segment hvor Bane NOR tar seg friheten til å avgiftslegge selskapet etter eget forgodtbefinnende, se neste punkt.

3 PÅSLAGSBEREGNINGEN

3.1 Innledning

Bane NORs foreslåtte påslagsberegning fremgår av dokument 6761803_1_1.PDF punkt 5.3.2.3.

En mer detaljert redegjørelse for Bane NORs endrede markedssegmentering fremgår av «*vedlegg 5.3.2.3 Påslag for den minste pakken med tjenester*», som det er oppgitt en lenke til. Denne lenken fungerer heller ikke. Rana Gruber antar at det henvises til høringens dokument 6761804_1_1.PDF side 132–161 med tittel «*Påslag for den minste pakken med tjenester*», datert juli 2026. Det vil henvises til denne delen av dokumentet med mindre noe annet angis.

I det følgende vil elastisiteten (punkt 3.2) og tåleevnevurderingen (punkt 3.3) kommenteres.

3.2 Segmentet «Malmtransport, innenlands» har feil elastisitet

Både malmtransport innenlands og internasjonal er oppgitt med en elastisitet på -0,028, se tabell 5-1 «*Data til beregning av påslag*». For Rana Gruber er det overraskende at elastisiteten i de to segmentene er beregnet til å være den samme,

all den tid vi kommenterte dette misforholdet i vårt høringssvar på forsommeren, som Bane NOR senere erkjente at skulle justeres.[1] Denne justeringen viser det seg nå at Bane NOR ikke har gjort.

Elastisiteten på -0,028 stammer fra side 76 i Significance sin rapport.[2] Her går det tydelig frem at Significance har utført en vektet gjennomsnittsberegning for å komme frem til denne elastisiteten, basert på aktørene i begge segmenter:

- LKAB: -0,0082
- Kaunis: -0,037
- Rana Gruber: -0,108

Hvis Bane NOR holder fast ved sin markedssegmentering – som Rana Gruber fortsatt bestrider, må Bane NOR *i det minste* beregne elastisiteten basert på aktørene som faktisk befinner seg innenfor ett og samme segment. Elastisiteten må dermed økes til -0,108, hvilket innebærer at segmentets relative transportkostnad også øker, og at påslag må reduseres.

3.3 Absolutt tåleevne

Bane NORs vurdering av absolutt tåleevne fremgår av punkt 6.2. Vurderingen lider av flere feil.

For det første bryter Bane NOR likebehandlings- og ikke-diskrimineringsprinsippet når de skifter mellom å vurdere tåleevne basert på togselskapene og togkundene. I segmentet kombi- og vognlasttog vurderes tåleevnen til CargoNet, mens i segmentet malmtransport innenlands vurderes Rana Gruber, til tross for at det er CargoNet som utfører transporttjenestene for Rana Gruber. Hvordan CargoNet kan anses å ikke ha tåleevne i ett segment samtidig som det oppgis å være tåleevne i et annet segment, gir liten mening.

I vedtaket fra SJT datert 13. desember 2024 går det tydelig frem at en slik vilkårlig tilnærmingsmetodikk er ulovlig, se punkt 10.2:

> *«Vi mener videre at i noen tilfeller medfører Bane NORs funn av negative økonomiske resultater for jernbaneforetakene at de vurderer at segmentet ikke har tåleevne. Dette er for eksempel tilfellet for CargoNet i kombisegmentet, se OEs rapport fra 2021 (tabell 5-24 på side 61). Dette i motsetning til jernmalmsegmentet, som derimot er vurdert til å ha tåleevne, til tross av de negative resultatene for jernbaneforetakene (Cargonet, LKAB Malmtrafik og Railcare) som gjengitt ovenfor. SJT mener at Bane NOR derfor også anvender ulike tilnærmingsmetoder i den «Ramsey-inspirerte metoden», som ikke er i samsvar med jernbaneforskriftens krav om likebehandling og ikke-diskriminering i jernbaneforskriften § 6-1 (2) og § 6-3 (1).»*

For det andre bygger Bane NOR sitt datagrunnlag på en altfor kort tidsserie på fem år, vektet slik at de siste årene teller mer enn de første. Rana Gruber vil i den sammenheng gjenta at virksomheten opererer i svært sykliske markeder med store variasjoner over tid. Også dette er tidligere bemerket av SJT i sitt vedtak, se punkt 10.2:

> *«Videre mener vi at analysene som Bane NOR gjør for jernmalmsegmentet, tar hensyn til noen få utvalgte år når de skal vurdere det de velger å kalle robustheten til gruveselskapet Rana Gruber. Som de har vist til i sin klage til oss (side 17) er bildet av den økonomiske situasjonen for Rana Gruber betydelig mer nyansert om datagrunnlaget utvides med årene før 2019.*

[1] Bane NORs kommentarer til innspill til høringen om påslag på infrastrukturavgifter mai-juni 2026, s. 13.

[2] Significance, «*Rail price elasticities in Norway*», 11. august 2026.

Som Rana Gruber påpeker i klagen viser det utvide datagrunnlaget at dette selskapet befinner seg i et høyst syklisk marked med store variasjoner over tid. For eksempel er driftsresultatet nesten halvert fra 2021 til 2022. SJT mener at dette viser at OE subjektive utvalg av data i forsøket på å si noe om etterspørselselastisiteter, er beheftet med usikkerhet.

SJT viser i denne sammenhengen også til at inndelingen av markedssegmenter gjøres for en periode på inntil 5 år fremover i tid, jf. jernbaneforskriften § 6-3 (4). Det er også lange ledetider på påslag, gitt krav til varsling, samråd, departementets fastsettelse av økonomiske rammer med videre. Dette betyr at det kan få store konsekvenser for selskapene som til syvende og sist må betale påslaget, dersom subjektive og usikre, utilstrekkelige data benyttes som grunnlag for å ilegge påslag.»

[redacted]

For det tredje er det uklart hvordan den absolutte tåleevnen faktisk vurderes, da særlig opp mot Samferdsels-departementets økonomiske ramme og hva som er Bane NORs forventede inntekt. Rana Gruber er ikke kjent med om, og i så fall på hvilken måte, Bane NOR vurderer tåleevnen opp mot rammen og inntektsmålet.

Bane NOR opplyser i punkt 5.7 om at den samlede økonomiske rammen for 2026 er 951 250 000 kroner. Med fratrekk for grunnpris på 432 050 000 kroner, er det maksimale inntektstaket for påslag beregnet til 519 200 000 kroner. Inntektsrammen vil inflasjonsjusteres for R27 og R28. Så vidt Rana Gruber kan se, inneholder ikke høringsdokumentene noen beskrivelse av forventede inntekter, dvs. hvor høyt påslag Bane NOR planlegger å kreve inn. Å inkludere forventede inntekter ville gjort det mer transparent for aktørene å vurdere om Bane NORs beregninger av absolutt tåle-evne bygger på korrekt faktum og rettsanvendelse.

Etter Rana Gruber sitt syn er det større grunn til å være kritisk til om Bane NORs beregninger av absolutt tåleevne bygger på korrekt faktum og rettsanvendelse, desto kortere avstanden er mellom forventede inntekter og departementets angitte økonomisk ramme. EU-kommisjonen synes å dele denne bekymringen:[3]

«In practice, there is a risk that Ims do not assess the level of mark-up which a given market segment can bear, but rather consider the amount of funding received from the State and maximise revenues from charges to cover their funding gap (54). However, this places more emphasis on revenue collection, whereas (as discussed in point 3.1) the main goal when determining mark-ups should be to ensure 'optimum effective use of the available infrastructure capacity'. This is not an operational concept, but the recitals of the Directive help clarify the policy objectives of the legislator: reduce the level of access charges (recital 36); reduce the cost of transport to society (recital 38); achieve (including via charging schemes) an optimal balance of different transport modes on a sustainable basis (recital 40); meet the needs of all users and traffic types and allow fair competition in the provision of railway services (recital 42); provide RUs with clear and consistent signals that lead them to rational decisions (recital 44); set charges that take external costs into account (recital 68); and allow traffic which can at least pay for the additional cost which it imposes to use the rail network (recital 70).»

Riktignok har Bane NOR informert om estimerte påslag for deler av 2026 og 2027 i sine merknader til SJTs varsel om vedtak i den parallelle klagesaken (SJT ref.: 23/2216-233, Bane NOR ref.: 202007070-106), se punkt 3.2:

[3] C/2025/2606, Communication from the Commission, Interpretative guidelines concerning the setting up of charges for the use of railway infrastructure, side 12.

«Estimert påslag i perioden 1. september 2026 – 31. desember 2026 utgjør kr. 159 millioner, hvorav kr. 26 millioner knytter seg til kommersielle aktører.

Estimert påslag for 2027 utgjør kr. 507 millioner, hvorav kr. 84 millioner knytter seg til kommersielle aktører.»

Det estimerte påslaget for 2026 synes dermed å være 477 000 000 kroner. Dette innebærer en differanse på 42 000 000 kroner, hvilket er omtrent åtte prosent. Rana Gruber kjenner ikke til hva differansen vil være for R27 og R28, men antar at den vil være i omtrent samme størrelsesorden.

For Rana Gruber fremstår det som at Bane NOR sin fremste prioritering er å øke egne inntekter, uten hensyn til at dette fører til at infrastrukturavgiftene ikke innrettes for å optimalisere bruken av norsk jernbane. I Kommisjonens retningslinjer adresseres denne form for prioritering, hvor det nettopp kommenteres at et slikt snevert fokus på inntjening går på akkord med de grunnleggende målsettingene i direktiv 2012/34/EU.

For det fjerde er det ukjent for Rana Gruber hvordan Bane NOR har konkludert i tabell 6.2 med at selskapet har såkalt «[g]od oppfyllelse av kriteriene for tåleevne». Vurderingen som ligger til grunn for denne konklusjonen, er fraværende i høringsdokumentene.

4 RABATTER

Bane NORs foreslåtte rabatter fremgår av dokument 6761803_1_1.PDF punkt 5.3.2.4. Her oppgis at rabatt etter jernbaneforskriften § 6-4 ikke gis, med henvisning til at strekningene ikke lenger er «*vesentlig […] underutnyttet*». Bane NOR har i tidligere nettverkserklæringer uttrykt at de tolker «*vesentlig […] underutnyttet*» dithen at strekningskapasiteten må være under 50 prosent i løpet av døgnet. Hvordan Bane NOR har kommet frem til denne tolkningen er ukjent.

Rana Gruber har fått oversendt en oversikt over kapasitetsutnyttelsen på det norske jernbanenettet basert på togtilbudet i 2019 og 2023, utarbeidet av Jernbanedirektoratet. Direktoratet oppstiller tre kategorier: (i) under 70 prosent utnyttelse, (ii) mellom 70-100 prosent utnyttelse, og (iii) over 100 prosent utnyttelse. Oversiktene viser en marginal endring i kapasitetsutnyttelsen fra 2019 til 2023 på Dunderlandsbanen. Rana Gruber kan ikke se at kapasitetsutnyttelsen er endret i et slikt omfang at rabattordningen ikke lenger er aktuell for denne strekningen.

Rana Gruber ønsker svar på følgende:

i. Hvorfor Bane NOR er av den oppfatning at ordlyden «*vesentlig […] underutnyttet*» skal forstås dithen at strekningskapasiteten må være under 50 prosent i løpet av døgnet, når Jernbanedirektoratets datagrunnlag bygger på 70 prosent.
ii. Dokumentasjon på at Dunderlandsbanen ikke lenger er «*vesentlig […] underutnyttet*», sammenliknet med tidligere.

—

Vi gjør oppmerksom på at dette brevet inneholder forretningshemmeligheter, som skal unntas offentlighet. De opplysningene som etter vår vurdering utgjør forretningshemmeligheter er merket med gult i punkt 3.3 ovenfor.

Dersom det er spørsmål til innholdet i dette brevet, kan undertegnede kontaktes.

Med vennlig hilsen
Advokatfirmaet Arntzen Grette



Stein Ove Solberg
advokat