Bane NORs kommentarer til innspill til høringen om påslag på infrastrukturavgifter mai-juni 2026

Innhold

1. Segmentering 2
2. Elastisiteter 9
3. Absolutt tåleevne 14
4. Elastisitet og tåleevne 20
5. Bruk av Ramsey-prinsippet 24
6. Uforutsigbarhet for framtidige avgifter 25
7. Forutsetninger: Transportkostnad, overveltingsgrad 27
8. Rammevilkår for kommersiell persontrafikk 29
9. Rammevilkår for tømmer- og annen godstrafikk 30
10. Ulempe for grensekryssende godstrafikk 32
11. Norge går motsatt vei av Sverige og EU 34
12. Konflikt med politiske mål 36
13. Rettslig ramme 39
14. Innkrevingstidspunkt 40
15. Annet 42

1. Segmentering

Foretak/ Organisasjon	Innspill
Narvik Havn	"Narvik Havn mener modellen i for liten grad reflekterer at malmsegmentet består av produkter med svært ulik verdi, foredlingsgrad og kostnadstoleranse. I forslaget behandles malmtransport i praksis som ett samlet segment, til tross for at det er betydelige forskjeller mellom videreforedlede produkter som pellets og transport av jernslig/råjernmalm. Kvaliteten og foredlingsgraden på jernråstoff varierer betydelig, noe som gir store forskjeller i produktverdi og marginstruktur. For produkter med lavere verdiandel utgjør logistikk- og transportkostnader en betydelig større del av total kostnad. Det er etter Narvik Havns syn ikke faglig tilstrekkelig begrunnet å likestille transport av videreforedlede produkter med høy verdi per tonn og råjernslig med vesentlig lavere foredlingsgrad og høyere kostnadssensitivitet. Like avgiftsnivå gir derfor ikke lik belastning mellom aktørene i segmentet. Avgiftsøkninger vil i slike tilfeller ikke bare påvirke lønnsomheten ved transporten, men kunne påvirke om volum transporteres i det hele tatt. For en eksporthavn som Narvik betyr dette forskjellen mellom videre vekst i korridoren og redusert aktivitet i hele verdikjeden." Forskjellige økonomiske forutsetninger og kostnadssensitivtet: "Trafikken på Ofotbanen betjenes av både statlig dominerte og private aktører med svært ulike økonomiske forutsetninger. Aktører med integrerte verdikjeder, store produksjonsvolumer og langsiktige kontrakter har vesentlig større evne til å håndtere kostnadsendringer enn private aktører som i større grad er eksponert for markedspris, råvarepris og marginpress. I praksis representerer dette svært ulike skalaer. Statlig dominerte volumer fra LKAB utgjør om lag 20–22 millioner tonn årlig, mens private aktører samlet transporterer rundt 2–3 millioner tonn, herunder Kaunis Iron AB. Kostnadsnivået per transportenhet er imidlertid i stor grad likt, noe som gir vesentlig forskjellig relativ belastning på lønnsomheten. Avgiftsøkninger vil derfor slå svært ulikt ut mellom aktørene og særlig påvirke produksjon med høy kostnadssensitivitet og lavere marginer."
Svemin	"Förslaget från Bane NOR har en inneboende svaghet då malmsegmentet i praktiken behandlas som en marknad med i stort sett likartad betalningsförmåga och kostnadsstruktur. Malmsegmentet i norra Sverige är dock inte homogent, snarare präglat av aktörer med olika produkter, olika volymbas, olika logistikstruktur och mycket varierande marginaler. Föreslagen modell ger tyvärr mycket olika utfall för aktörer som verkar under helt olika marknadsmässiga och logistiska förutsättningar. Avgiftshöjningarna påverkar särskilt produktion med hög kostnadskänslighet och lägre marginaler. Svemin uppmanar därför Bane NOR att reformera modellen som bättre kan spegla att malmsegmentet består av produkter med stora skillnader i produktvärde och marginalstruktur. Exempelvis mellan förädlade produkter som järnpellets och transport av fines/rå järnmalm. För produkter med lägre förädlingsvärde utgör logistik- och transportkostnader en betydligt större del av totalkostnaden. Detta faktum behöver tas hänsyn till i sättning av avgiftsnivåerna."
Ofotbanealliansen	"Ofotbanealliansen vil påpeke at modellen i stor grad samler svært ulike transportstrømmer innenfor de samme markedssegmentene. Kombi-, container- og vognlastsegmentet omfatter i praksis markeder med svært forskjellige marginer, kundestrukturer, konkurranseflater og logistiske forutsetninger. Sjømatnæringen, dagligvarelogistikk, containertransport og industrigods reagerer ikke nødvendigvis likt på avgiftsendringer. Etter vårt syn framstår segmenteringen derfor som for grov til å gi et tilstrekkelig presist bilde av

	markedets faktiske konkurransesituasjon og kostnadssensitivitet." "Ofotbanealliansen mener det er en grunnleggende svakhet ved modellen at malmsegmentet i praksis behandles som et marked med tilnærmet lik tåleevne og kostnadsstruktur. Det eksisterer store forskjeller mellom aktørene når det gjelder: ✓ foredlingsgrad, ✓ produktverdi, ✓ volum, ✓ logistikkstruktur, ✓ togutnyttelse, ✓ eierskapsstruktur og økonomisk robusthet, ✓ og eksponering mot markedspris og marginpress. Aktører med videreforedlede produkter, høyere marginer og fullt optimaliserte logistikksystemer har vesentlig andre forutsetninger enn aktører med råjernmalm, høyere kostnadssensitivitet og mindre effektive transportoppsett. Like avgiftsnivå gir derfor ikke lik belastning mellom aktørene. Etter vårt syn reflekterer modellen i for liten grad disse forskjellene." "Ofotbanealliansen registrerer at forskjeller i markedspris og kostnadsstruktur i stor grad er forkastet som kriterium i segmenteringen. Etter vårt syn representerer dette en vesentlig svakhet ved modellen. Det framstår som at segmenteringen i stor grad er basert på transporttype framfor faktiske økonomiske forskjeller mellom markedene. Samtidig er det nettopp forskjeller i lønnsomhet, produktverdi, marginstruktur og samlet logistikkostnad som i praksis avgjør markedets kostnadstoleranse og konkurransekraft. Når slike forhold i begrenset grad inngår i vurderingene, er det risiko for at modellen gir et for teoretisk bilde av markedets faktiske situasjon."
Kaunis Iron	"Kaunis Iron vill uppmärksamma de betydande och oproportionerliga effekter som den föreslagna avgiftsmodellen får för olika aktörer på Ofotbanen. Förslaget utgår i stor utsträckning från övergripande marknadssegment och generella antaganden om betalningsförmåga, men tar i begränsad omfattning hänsyn till de stora skillnader som finns mellan de foretag som verkar inom samma transportkorridor. Aktörerna på Ofotbanen skiljer sig åt i flera avgörande avseenden, däribland produktportfölj, förädlingsgrad, transportvolymer, logistiska förutsättningar, tågutnvttjande, investeringsstruktur och lonsamhet. Dessa skillnader innebar att effekten av förändrade banavgifter varierar kraftigt mellan olika företag, även om de formellt tillhör samma marknadssegment. För Kaunis Iron innebär den föreslagna modellen en betydande kostnadsdkning, samtidigt som andra aktörer inom samma transportkorridor får sänkta avgifter jämfört med tidigare nivåer. Enligt de beräkningar som presenterats innebar modellen att Kaunis Irons avgifter ökar med drygt 30 procent jämfört med 2023 års nivåer, medan annan svensk gruv- och pelletsproducent samtidigt får en avgiftsreduktion på omkring 25 procent, bekräftade vid möte med Bane Nor 2026-06-12 12:00. Dessa utfall illustrerar tydligt att modellen inte på ett tillräckligt satt beaktar de faktiska skillnaderna mellan olika transportköpare. Kaunis Iron producerar en järnråvara med lagre förädlingsgrad Och lagre varde per ton än exempelvis pelletsprodukter. Bolaget har dessutom andra logistiska förutsättningar och är, bland annat till följd av begränsningar i infrastrukturen i Narvik, inte i samma

	utsträckning som andra aktorer i stånd att uppnå motsvarande transporteffektivitet genom längre tåg eller större transportvolymer. Resultatet blir att avgiftsmodellen i praktiken skapar mycket olika ekonomiska konsekvenser för aktörer som verkar på samma järnvägssträcka. Detta väcker frågor om såväl proportionalitet som konkurrensneutralitet. En avgiftsmodell bör eftersträva att behandla likartade transporter på ett likvärdigt satt och samtidigt ta hånsyn till väsentliga skilnader i marknadsförutsättningar och betalningsförmåga. När utfallet blir att vissa aktorer får betydande avgiftssänkningar medan andramöter kraftiga kostnadsökningar riskerar modellen att förstärka befintliga strukturella skilnader snarare ån att skapa rättvisa och förutsägbara villkor. Kaunis Iron anser därför att Bane NOR bör genomföra en fördjupad analys av hur den föreslagna modellen påverkar olika aktörer på Ofotbanen. Särskild vikt bör läggas vid effekterna för foretag med lagre förädlingsgrad, mindre volymbas, begränsande infrastruktur (Bane Nor) Och möjligheter att effektivisera transporterna samt hög exponering mot internationell konkurrens. En sådan analys år nödvändig får att säkerställa att avgiftssystemet inte leder till oskäliga eller konkurrenssnedvridande effekter.
Kaunis Iron	"Kaunis Iron påverkas dessutom sårskilt negativt av de infrastrukturella begränsningar som finns i Narviks hamnområde och anslutande järnvägssystem. Dessa begransningar innebär att bolaget i dagsläget inte har möjlighet att utnyttja samma tåglängder och därmed samma transporteffektivitet som vissa andra aktorer på stråket. Eftersom transportkostnaden fördelas över färre ton per tåg blir kostnaden per transporterad ton högre redan innan eventuella avgiftshöjningar beaktas. Föreslagna höjningar av banavgifterna riskerar därför att få en oproportionerligt stor påverkan på Kaunis Iron jämfört med aktörer som har möjlighet att kåra fullängdståg och därmed uppnå storre stordriftsfördelar. En avgiftsmodell som inte tar hänsyn till sådana strukturella skillnader riskerar att skapa konkurrenssnedvridande effekter mellan användare av samma infrastruktur." "Det ar därför viktigt att Bane NOR beaktar att alla operatörer inte har samma förutsättningar att effektivisera sina transporter eller absorbera ökade avgifter genom högre transportkapacitet. För Kaunis Iron innebär de befintliga begränsningarna att kostnadsökningar får ett direkt och storre genomslag på den totala logistikkostnaden per ton producerad järnmalm. Detta försvagar bolagets konkurrenskraft och minskar möjligheterna att genom investeringar och produktionsökningar bidra till Europas försörjning av strategiska råvaror."

Bane NORs kommentar til høringsinnspillene ovenfor

Det er ikke gjort endringer som følge av høringsinnspillene, selv om Bane NOR er enig i mange av poengene.

Bane NOR har tidligere, i forslaget til påslag for 2025, lagt til grunn at det kunne føre til konkurransevridninger dersom transportstrømmer som påvirkes svært ulikt av en avgift blir plassert i samme segment. Vi argumenterte for at ulik prissensitivitet mellom malmtransportene var relevant for segmentinndelingen og knyttet dette blant annet til ulik kapasitet per tog. Som en praktisk løsning på dette vi la opp til å bruke vektklasser for å tilordne trafikken til ulike markedssegmenter. Vi mente dessuten at det var relevant å se på prissensitiviteten til aktørene som ville være bærere av en avgiftsøkning, slik at ikke kun togselskapenes prissensitivitet var relevant, men også togkundenes. SJT sitt vedtak av 13. desember 2024 er imidlertid tydelig på at tilsynet mener Bane NORs markedssegmentering for 2025 er i strid med jernbaneforskriften. Bane NORs bruk av prissensitivitet som kriterium for markedssegmentering anses som feil, og også at vi har trukket inn økonomiske forhold som gjelder togkundene. SJT skriver bl.a.: "Vår konklusjon er derfor at Bane NOR ved å inndele jernbanetransporttjenester i malm- og mineralsegmentene utfra en skjønnsmessig vurdering av kundenes prisfølsomhet har brutt vilkårene som jernbaneforskriften §§ 6-1 (2) og 6-3 (3) stiller til markedssegmenteringen." Av vedtaket framgår også at markedssegmentets prisfølsomhet skal tas hensyn til først når det kommer til fastsettelsen av påslag, og ikke i forbindelse med markedssegmenteringen.

Videre fikk Bane NOR kritikk for å finmaske inndelingen av systemtog i markedssegmenteringen uten å ha tilsvarende fininndeling for kombitog.

Samlet sett, har Bane NOR i den nye markedssegmentering lagt vekt på å benytte segmenteringskriterier som følger direkte av regelverkets ordlyd og som er i tråd med SJTs vedtak.

Segmentering forts.

Foretak/ Organisasjon	Innspill	Bane NORs kommentar
Kaunis Iron	"Kaunis Iron ser aven betydande brister i att Bane NOR behandlar samtliga typer av malmprodukter som ett och samma marknadssegment. En sådan kategorisering riskerar att ge en missvisande bild av såväl betalningsförmåga som marknadsförutsättningar inom gruv- och mineralnäringen. Malmprodukter skiljer sig avsevärt åt när det gäller förädlingsgrad, marknadsvarde, marginaler och förmåga att bara ökade transportkostnader. Kaunis Irons produkt utgör exempelvis en järnråvara med relativt låg förädlingsgrad och ett betydligt lagre varde per ton än flera andra produkter som omfattas av samma segment. Att utgå från att alla malmprodukter har likartade ekonomiska förutsättningar riskerar därför att leda till felaktiga slutsatser om branschens betalningsförmåga. Skillnaderna blir särskift tydliga vid jämförelser med vidareförädlade produkter såsom järnmalmspellets. Pelletsproduktion innebar omfattande investeringar och en högre grad av industriell förädling, vilket resulterar i ett avsevärt högre produktvärde per ton. Dessa produkter verkar dessutom ofta på andra marknader och har andra kostnadsstrukturer än en järnråvara såsom den som Kaunis Iron producerar. Att behandla dessa produkter som ekonomiskt likvärdiga avgiftssammanhang riskerar att missgynna producenter av råvaror med lagre förädlingsvarde. Även inom gruppen mineraler och malmer finns stora variationer i marknadspriser, lönsamhet och transportekonomi. Vissa produkter har ett mycket högt varde per ton och kan därför absorbera transportkostnadsökningar på ett helt annat sätt än bulkprodukter med låga marginaler. Ett samlat marknadssegment for "malm" riskerar därför att dölja betydande skillnader i priselasticitet och faktisk betalningsförmåga mellan olika produktgrupper.	I markedssegmenteringen har Bane NOR har lagt vekt på om transporttjenestene er substituerbare fra et kundeperspektiv. Når det gjelder ulike typer malmprodukter anser vi at produktene kan fraktes med samme typer tog og at togtjenestene derfor er substituerbare og hører til samme segment. Videre kan markedssegmenteringen ikke speile transportkundenes økonomiske forutsetninger slik Bane NOR tidligere har trodd. Statens jernbanetilsyn skriver i sitt vedtak av 13. desember 2024: "*Økonomiske resultater, markedssituasjon og andre forhold ved kjøperne av transporttjenestene er etter det vi kan se fraværende som segmenteringskriterium i rettskildene."*

	Om syftet med marknadssegmenteringen år att spegla transportkundernas ekonomiska förutsättningar bor modellen utformas med en högre grad av differentiering. Kaunis Iron anser därför att Bane NOR bör genomföra en mer detaljerad segmentering där hänsyn tas till produktens förädlingsgrad, marknadsvärde, konkurrenssituation och möjlighet att bära ökade transportkostnader. En sådan ansats skulle ge en mer rättvisande och transparent grund för avgiftssättningen samt minska risken får att vissa produktgrupper belastas oproportionerligt hårt. En alltför grov segmentering riskerar annars att leda till att producenter av lågvärdiga råvaror får båra kostnader som i praktiken baseras på betalningsförmågan hos helt andra produkter och marknadssegment. Detta står inte i proportion till de faktiska ekonomiska förutsättningarna och riskerar att försvaga konkurrenskraften för viktiga delar av den europeiska råvaruförsörjningen."	
Rana Gruber	I Rapportens punkt 2.4 uttrykker Significance at segmenteringen «has been specified by Bane NOR and reflects differences in transport characteristics, competitive conditions, and policy relevance. The definition of these segments is therefore not an outcome of the study, but a given starting point». Basert på denne forutsetningen opererer Significance med fire markedssegmenter for gods: i. Iron ore transport; ii. Timber transport; iii. Other freight transport using block trains; iv. Other freight transport using combi-trains or wagonload services. Til sammenlikning har Bane NOR i sin markedssegmentering inndelt i fem segmenter innenlands og fire segmenter for internasjonal transport, altså ni segmenter totalt, se Vedlegg 1 tabell 4-1: i. Malm (innenlands og internasjonal); ii. Tømmer- og flis (innenlands og internasjonal); iii. Andre systemtog (innenlands og internasjonal); iv. Kombi- og vognlast (innenlands og internasjonal); iv. Våtbulk/farlig gods (innenlands). Sistnevnte markedssegment – våtbulk/farlig gods – er ikke inntatt i Significance sin rapport. Videre skilles ikke mellom innenlands og internasjonal transport. At Significance ikke har vurdert individuelle	Significance har ikke utelukket noe trafikk, men de har brukt en bredere segmentinndeling. Det har vært nødvendig fordi det ikke er realistisk i en stated preference (SP)-undersøkelse innen godstrafikk på jernbane å innhente tilstrekkelig grunnlag fordelt på en mer finmasket segmentering, noe også svarantallet i denne undersøkelsen viser. Når Bane NOR innhenter data i de godssegmentene vi har brukt, blir data for elastisitet like for noen av segmentene, men kan fortsatt være forskjellig for andre typer data enn elastisitet. Det er altså ingen konflikt mellom de to inndelingene.

	elastisiteter innenfor samtlige markedssegmenter er i strid med Vedtaket, hvor Bane NOR eksplisitt ble pålagt å vurdere samtlige segmenters tåleevne. Dette kan vanskelig sies å være gjort når Significance utelukker mer enn halvparten av segmentene i sin vurdering.	
Vygruppen AS, Vy Tog AS og Vy Tåg AB	"Høringsutkastet gir de enkelte segmentene stor økonomisk betydning, men flere av segmentene er ikke definert med klare og objektive kriterier. Et tydelig eksempel er «turismebaserte tog», som beskrives gjennom eksempler, men ikke gjennom etterprøvbare avgrensningskriterier. Det fremgår ikke tydelig hva som skiller denne kategorien fra annen kommersiell persontrafikk uten trafikkavtale. Samtidig får segmenteringen direkte avgiftsmessige konsekvenser: turismebaserte tog uten trafikkavtale gis 0 i påslag, mens annen kommersiell persontrafikk ilegges påslag. Dette skaper to problemer. For det første blir det vanskelig å etterprøve om segmenteringen faktisk er saklig og konsistent. For det andre reiser det spørsmål om likebehandling, siden sammenlignbare kommersielle tjenester behandles ulikt uten at forskjellen er tydelig dokumentert. Etter jernbaneforskriften og artikkel 32 i direktivet er likebehandling og ikke-diskriminering grunnleggende vilkår for påslag. Etter vårt syn svekker den uklare segmenteringen grunnlaget for å ilegge påslag på kommersiell persontrafikk ytterligere."	Bane NOR mener at segmenteringen er klart beskrevet i rapporten om markedssegmentering. Vi tar med oss videre at segmentinndelingen kan defineres tydeligere.

2. Elastisiteter

Foretak/ Organisasjon	Innspill	Bane NORs kommentar
Flytoget	"Det er lagt til grunn en prisfølsomhet på -0,38 for Flytoget. Dette er basert på en rapport utarbeidet av konsulentselskapet Significance. Flytoget har bedt Vista Analyse foreta en vurdering av Flytogets priselastisitet. Rapporten er datert 09.06.26, og er vedlagt. Konklusjonen i denne vurderingen er at Flytogets priselastisiteten ligger i området -1 til -1,5. Det pekes på svakheter i undersøkelsen fra Significance, da spesielt lav svarprosent, skjev fordeling av respondenter mellom Flytoget og regiontog, samt at ikke eksisterende alternativer er inkludert som alternativ. Ramsey-formelen gir et påslag på kr 5,06 ved en elastisitet på -0,38. Med elastisitet på -1 blir det kr 1,93 og ved -1,5 kr 1,29." "Flytoget har grunn til å tro at prisfølsomheten som er lagt til grunn er basert på en undersøkelse belemret med svakheter, og er dermed for lav. Ifølge Ramsey-formelen har priselastisitet en betydelig innvirkning på avgiftsnivået."	Det er gjort endringer som følge av høringsinnspillet. Bane NOR er enig med Flytoget i at det er en svakhet ved å bruke elastisiteten fra Significances rapport i beregningen av påslag for segmentet "Til/fra hovedflyplass". Den nevnte elastisiteten gjenspeiler ikke i hvilken grad Flytoget mister kunder som følge av prisøkning, men i hvilken grad jernbanen mister kunder. Samtidig kan ikke resultatet fra Vista Analyse brukes direkte i vår analyse på grunn av metodeforskjeller og forskjellig måleenhet. I endelig rapport om påslag har Bane NOR beskrevet hvordan elastisiteten etter ny vurdering er satt til -0,69. Dette bidrar til lavere påslag for Flytoget.
LKAB	"Förslaget utgår från att malmtransporter har låg priselasticitet och hög betalningsförmåga, vilket leder till höga avgiftspåslag enligt Ramsey Boiteux-principen. För LKAB innebär detta i praktiken att verksamheter utan transportalternativ belastas med högre kostnader. LKAB vill understryka att våra transporter kännetecknas av stora volymer, höga vikter och långa avstånd, vilket gör järnväg till det enda realistiska transportslaget. Höjda avgifter fungerar därför inte som ett styrmedel utan utgör en ren kostnadsökning som direkt påverkar produktion, export och konkurrenskraft. Eftersom alternativa transporter saknas kan kostnadsökningar endast hanteras genom minskade volymer eller produktion."	Bane NOR er enig i at mangel på transportalternativer ikke nødvendigvis gir høy tåleevne, men tåleevne slik vi har brukt det i fastsettelsen av påslag tar flere hensyn. For det første estimeres relativ tåleevne gjennom elastisitet. Elastisiteten brukes i Ramsey-Boiteux-beregningen. Deretter evalueres resultatet mot absolutt tåleevne basert på kriterier som redegjort i endelig versjon av påslagsrapporten (resultat før skatt, EBIT og totalrentabilitet).

Norskog	"I datagrunnlaget som ligger til grunn for beregningen er elastisiteten satt til -0,70 for kombi- og vognlast og -0,22 for tømmer- og flistog. Når påslaget beregnes etter Ramsey-Boiteux-prinsippet, får dette direkte betydning for resultatet. Lavere elastisitet betyr i praksis at segmentet anses som mindre prisfølsomt og dermed i stand til å bære et høyere påslag. Det er dette som gir det store utslaget for tømmer. NORSKOG mener at et så kraftig avvik i avgiftsnivå må være langt bedre dokumentert før det kan legges til grunn." "I høringsforslaget er elastisiteten for tømmer- og flistog satt til -0,22, med henvisning til rapporten Rail price elasticities in Norway. NORSKOG stiller spørsmål ved hvor robust dette tallet faktisk er, ettersom det danner grunnlag for en egen elastisitet for tømmer. Rapporten bygger på en spørreundersøkelse der det totalt ble samlet inn 131 svar, men der bare 60 svar var gode nok etter filtrering til å inngå i det videre analysegrunnlaget. Av disse 60 svarene er kun 2 observasjoner klassifisert som "Timber" i tabell 27. Etter NORSKOGs syn er dette et svært svakt grunnlag for å legge fast en egen elastisitet for tømmersegmentet. Rapporten oppgir hverken konfidensintervall, feilmargin eller noen særskilt usikkerhetsanalyse for elastisiteten på -0,22, og den estimerer heller ikke en egen atferdsmodell for tømmeraktører. Tømmerelastisiteten fremstår derfor som et modellert anslag, ikke som en direkte og robust måling av prisfølsomheten i tømmermarkedet. Rapporten viser også at det ikke lyktes å etablere en tilstrekkelig robust modell basert på faktisk observert transportatferd. Elastisitetene bygger derfor i stor grad på svar i hypotetiske valgsituasjoner, kombinert med bruk av den nasjonale godsmodellen. Etter NORSKOGs syn svekker dette grunnlaget for å bruke elastisiteten på -0,22 som et sikkert uttrykk for prisfølsomheten i tømmersegmentet."	Bane NOR forstår at det fremstår som et svakt grunnlag å estimere en egen elastisitet for tømmertransporter når det kun var to svar innen dette segmentet i stated preference-undersøkelsen. Estimatet hviler imidlertid ikke på de to besvarelsene alene, men er kombinert med bruk av transportmodellen NGM (nasjonal godstransportmodell). NGM er utviklet basert på data om faktiske godstransporter og markedsatferd for ulike typer varer, herunder tømmer. Resultatet ligger innenfor hva andre studier har funnet.

Posten Bring	"Vi registrerer at Bane NOR baserer seg på prinsipper fra Ramsey-Boiteux-teori og estimerte elastisiteter. Dette er anerkjente metoder, men de har klare begrensninger i praktisk anvendelse. Særlig vil vi fremheve at elastisitetsanslag er basert på modellering og undersøkelser, og ikke på faktisk markedsadferd. Forutsetningen om kostnadsovervelting fremstår som lite robust i et konkurranseutsatt marked. Etter vårt syn reflekteres heller ikke multimodal konkurranse mellom transportformer (vei og sjø) i tilstrekkelig grad. Det norske markedet er dessuten lite og strukturelt sårbart. Samlet sett mener vi at modellen gir et for teoretisk og optimistisk bilde av markedets tåleevne, og at den derfor ikke gir et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for økninger i avgiftsnivået. "	Bane NOR anerkjenner at metoden har enkelte svakheter, men samtidig er det vanskelig å se for seg alternative metoder som ikke krever mer bruk av skjønnsmessige vurderinger. Elastisitetsanslag er riktignok basert på modellering og undersøkelser. Vi vil for det første hevde at transportmodellen er utviklet basert på markedsatferd, og for det andre at undersøkelsen blant godskunder nettopp er innrettet for å avdekke deres markedsatferd med fokus på transportprisers betydning for valg av transportmiddel. Når det gjelder forutsetningen om kostnadsovervelting vil vi bemerke at beregningsmodellen fungerer slik at lavere overveltingsgrad medfører høyere påslag. Dette fordi prisendringen for togkundene da blir mindre. Modellen tar kun hensyn til etterspørselssiden og ignorerer tilbudssideeffekter. For å ikke undervurdere effekter av en avgiftsøkning mener Bane NOR at det er den mest konservative og nøytrale forutsetningen å sette overveltingsgrad lik 1.
SJ Norge	"Bane NOR har fått Significance til å etablere elastisiteter for ulike markedssegmenter. For persontrafikk har Significance vektet resultatene ut ifra hvor mange potensielle togreisende bor og jobber i ulike distanser fra stasjonene. Dette gjør at særlig elastisiteten for lokal/regionaltrafikk blir kunstig høy sammenlignet med tidligere studier." "Selv om vi ser at Significances vekting kan ha noe for seg for å vurdere togets konkurranseflater mot andre transportmidler overordnet, mener vi at det blir feil å benytte denne her. Vektingen forutsetter at toget har en realistisk sjanse til å attrahere reisende som bor langt fra stasjonen, og har en reell konkurranseflate mot andre (kollektiv)transportmidler. I alle storbyområdene hvor toget er til stede, er det etablert rute-, billett- og takstsamarbeid med kollektivselskapene. Dette betyr at pris ikke er en konkurranseflate mot andre kollektivtransportmidler. Etter vår mening, blir derfor Significances	Det er riktig at vektingen forutsetter at toget har en realistisk sjanse til å attrahere reisende som bor langt fra stasjonen, men det er helt i tråd med innretningen på studien. Deltakerne er de som har gjennomført en togreise nylig eller som har gjennomført en reise hvor tog er et realistisk alternativ. Det er deres etterspørsel som står i fare for å falle bort ved prisøkninger. Selv om det er et billett- og takstsamarbeid i storbyområdene, er analysen gjennomført som om prisen på togreiser endrer seg og alt annet holdes likt, en "ceteris paribus"-forutsetning som ligger i definisjonen av elastisitet.

	estimat for elastisiteten for lokal/regionaltrafikk feil, og belastningen på andre persontogsegmenter for høy."	
Rana Gruber	Paradoksalt nok skiller Significance mellom innenlands og internasjonal «iron ore transport» i sin konkrete vurdering, hvor det påpekes at det er store forskjeller på disse markedene, se Rapportens punkt 10.3.1 og 10.3.2. Ettersom disse to markedene etter Significance sin forståelse skulle plasseres i ett segment, ble det foretatt en vektet snittberegning for å avgjøre egnet elastisitet. Resultatet var en samlet elastisitet på -0.018, som Bane NOR tilsynelatende ukritisk har lagt til grunn både for malm innenlands og internasjonal, se Vedlegg 1 tabell 4-1. Når man derimot sammenligner den gjennomsnittsberegnede elastisiteten med elastisiteten på foretaksnivå, tegnes et annet bilde: i. Rana Gruber (innenlands): -0.059 ii. Kaunis (internasjonal): -0.037 iii. LKAB (internasjonal): -0.0065 Det er betydelige forskjeller på elastisiteten på foretaksnivå, og da også innenlands versus internasjonal malmtransport. Dette er ulikheter som ikke er fanget opp i Bane NORs Vedlegg 1, som igjen viser at utredningen bygger på vilkårlighet.	Bane NOR anerkjenner at det er forskjeller i elastisitet på foretaksnivå. Også innen andre segmenter kan man sikkert finne forskjeller i elastisiteter på foretaksnivå. SJTs vedtak er imidlertid tydelig på at elastisitet ikke er et gyldig segmenteringskriterium. Videre er det ikke vilkårlighet, men prinsipper, som ligger til grunn for utredningen. Vilkårlighet ville være hvis vi akkurat i dette tilfellet skulle tilpasse segmenteringen til resultatene av elastisitetsberegningene.

Rana Gruber	«Rana Gruber vil i tillegg gjøre Bane NOR oppmerksom på at Significance har lagt feil forutsetninger til grunn hva gjelder lastvekt per vogn. I Rapportens punkt 10.3.1 forutsettes det at CargoNet-vognene lastes med om lag 100 tonn malm per vogn, og at det er behov for 480 lastebiler med en kapasitet på 50 tonn hver for å erstatte et tog bestående av 40 vogner som tar seks turer i døgnet. Den faktiske lastvekten er imidlertid 69 tonn per vogn. Det samlede transportvolumet per tog er dermed om lag 30 prosent lavere enn det Significance har lagt til grunn, og antallet lastebiler som ville vært nødvendig for å erstatte togkapasiteten er vesentlig lavere enn de oppgitte 480 – særlig dersom det brukes lastebiler med en kapasitet på 62 tonn slik Kaunis opererer med, se Rapporten punkt 10.3.2. En korreksjon av denne størrelsesorden innebærer at substituerbarheten med lastebil er vesentlig høyere enn det Significance har beregnet, og elastisiteten for malmsegmentet innenlands må følgelig justeres tilsvarende oppover.»	Vi takker for opplysningene. Innspillet har ført til at forutsetningene som ble brukt i beregningen av elastisitet for malmtransportene er endret. Dette er oppdatert i endelig rapportversjon om påslag (publisert som vedlegg til Network Statement).
Vygruppen AS, Vy Tog AS og Vy Tåg AB	"Det fremgår videre at elastisitetene som legges til grunn er basert på analyser fra Significance (2026). I referanselisten omtales dette imidlertid som «rapportutkast 18.05.2026». Dette innebærer at sentrale parametere i modellen bygger på et analysegrunnlag som ikke fremstår som endelig ferdigstilt eller kvalitetssikret. Når elastisiteter samtidig er et nøkkelparameter i fastsettelsen av påslag, svekker dette både tilliten til modellresultatet og modellens etterprøvbarhet som beslutningsgrunnlag."	Vi kan opplyse om at Significance formidlet de endelige resultatene til Bane NOR før rapporten var formelt ferdigstilt, og dessuten leverte et oppdatert rapportutkast 20.05.2026. Ved en forglemmelse ble ikke referanselista oppdatert. Det er ingen avvik mellom elastisitetene i Significance-rapporten som ble ettersendt i høringsperioden og de elastisitetene som Bane NOR la til grunn for høringsversjonen av påslag. Alle forutsetninger, beregninger og resultater er de samme.

3. Absolutt tåleevne

Foretak/ Organisasjon	Innspill	Bane NORs kommentar
CargoNet	"Bane NOR har ikke opplyst nærmere om kriteriene for å konkludere med manglende absolutt tåleevne, eller forankret sitt skjønn i en dokumentert metode el., slik man har gjort for den relative tåleevnen. Vi kan heller ikke se at Bane NOR har vurdert den fremtidige effekten av foreslåtte påslag, på resultatene til de segmentene man har konkludert med at vil tåle påslagene. Det er heller ikke mulig å ettergå om Bane NOR har holdt Jernbaneforetakenes egne produktivitetsøkninger utenfor vurderingen, i tråd med § 6-3 (1), 4. setning. Dette er, for det første, ikke tråd med prinsippet om «innsyn», som skal ligge til grunn for fastsettelse av påslag, jf. jernbaneforskriften § 6-3. EU-Kommisjonens skriver i sin fortolkningsmeddelelse til Direktiv 2012/34 at innsynsprisippet pålegger Bane NOR å være «transparent regarding the principles and methodology that they have applied for defining" påslaget. For det andre minner vi om at EU-Kommisjonen påpeker at vurderingstemaet for tåleevne er om en effektiv operatør vil kunne «pay the mark-up and still make a reasonable profit on the provision of its transport services». Videre skriver EU-Kommisjonen at infrastrukturforvalter «may not impose a markup that would make it unprofitable for an efficient RU to operate in that market." CargoNet kan ikke finne spor av om dette er vurdert av Bane NOR. Som forklart nedenfor vil CargoNet ikke kunne drive lønnsomme tjenester innen hverken industritog-, eller kombinasjonstransportsegmentet dersom BaneNOR pålegger de foreslåtte påslag. Bekymring for dette er også nevnt av Significance, i deres rapport av 1. juni 2026, uten at det en gang blir nevnt av Bane NOR. Vurderingene fremstår dermed ikke i tråd med jernbaneforskriften kap. 6, men heller vilkårlig og ikke tilstrekkelig opplyst, i strid med fvl. § 17, og grunnleggende forvaltningsrettslige prinsipper. "	Etter høringen har Bane NOR tydeliggjort kriteriene som er anvendt for absolutt tåleevne (resultat før skatt, EBIT og totalrentabilitet) slik at dette er bedre dokumentert i den endelige rapportversjonen om påslag. Kriteriene er også justert litt, blant annet som følge av flere innspill som uttrykte bekymring for om vurderingene fanger opp den økonomiske situasjonen for foretakene godt nok. Grunnen til at vi ikke spesifikt nevner at Significance skriver om vurdering av markedets tåleevne – med henvisning til EU-kommisjonens retningslinjer – er at Bane NOR har tatt det som en selvfølge at vi følger disse retningslinjene, og vi har også selv vist til retningslinjene, samt EU-direktivet de handler om og jernbaneforskriften som omhandler det samme. Dette er noe vi selvfølgelig gjør, uavhengig av at Significance også nevner det.

Posten Bring	"Vi merker oss at Bane NOR har identifisert manglende tåleevne i kombi- og vognlastsegmentet. Samtidig mener vi at vurderingene i for stor grad er gjort på et overordnet nivå. Lønnsomheten i enkeltrelasjoner er ofte marginal og fanges ikke opp. Dette medfører at samlet risiko i verdikjeden undervurderes. Realiteten er at tilbudet av banetransport generelt er sårbart for kostnadsendringer, beslutninger om ruter og frekvens er svært følsomme, og lønnsomheten i transport og godstransport på bane er gjennomgående lav. Dette innebærer at selv mindre endringer i avgiftsnivå kan få betydelige konsekvenser for både tilbud og volum."	Bane NOR forstår bekymringen om at tåleevnevurderinger på et overordnet nivå kan undervurdere avgjørende økonomiske forhold som er på et lavere detaljnivå. Samtidig står tåleevnevurderingen på flere ben. Den relative tåleevnen mellom segmenter (elastisitet) er basert på data fra stated preference-undersøkelsen som blant annet var innrettet mot å avdekke betydningen av ulike faktorer i valg av transportmidler. Den viste at kombi- og vognlastsegmentet er mer sensitivt for prisendringer enn andre godssegmenter. Dette gjør at segmentet i utgangspunktet får lavt påslag i beregningsmodellen. Evalueringen av absolutt tåleevne for de beregnede påslagene kommer i tillegg til dette.
Vygruppen AS, Vy Tog AS og Vy Tåg AB	"Vurderingen av absolutt tåleevne er avgjørende etter jernbaneforskriften § 6-3, som krever at det må godtgjøres at markedet tåler de foreslåtte påslagene. Svakheten ved modellgrunnlaget blir særlig tydelig i denne vurderingen. Bane NOR erkjenner at Ramsey-modellen kun gir relativ tåleevne, og at absolutt tåleevne derfor må vurderes særskilt. Samtidig fremgår det at tilgjengelige regnskapstall ikke er segmentert på de definerte markedssegmentene, men i realiteten foreligger på aggregert selskapsnivå. Dette innebærer at vurderingen av tåleevne ikke er basert på de faktisk berørte markedssegmentene, men på overordnede gjennomsnittsbetraktninger. Tåleevnevurderingen kan dermed ikke knyttes direkte til de enkelte markedssegmentene, men fremstår som indirekte og skjønnsbasert. Etter vårt syn representerer dette en grunnleggende metodisk svakhet, fordi modellen fastsetter påslag på segmentnivå, mens bæreevnen vurderes på et mer aggregert nivå. Dette svekker muligheten til å dokumentere at de aktuelle segmentene faktisk tåler påslagene, slik jernbaneforskriften § 6-3 krever. For passasjertrafikk, hvor datagrunnlaget i mindre grad er segmentert enn for godstrafikken, er dette særlig problematisk. Det er derfor et	Bane NOR er enig med Vy i at det er utfordrende å vurdere tåleevnen til trafikken i segmentene fordi det i en del tilfeller er vanskelig å knytte regnskapstall til den aktuelle trafikken. Etter høringen har det lyktes oss å knytte tilgjengelige regnskapstall til trafikk i persontogsegmentene i større grad, slik at usikkerheten er redusert. Blant annet har vi blitt gjort oppmerksom på opplysninger i noter til regnskap i Brønnøysundregistrene. Videre vil vi minne om at tåleevne står på flere ben. Før evalueringen av absolutt tåleevne, er relativ tåleevne (elastisitet) ivaretatt i den Ramsey-baserte påslagsberegningen. Også når det gjelder relativ tåleevne har høringen gitt innspill som forbedrer datagrunnlaget. Det gjør at påslag for kommersiell persontrafikk i endelig versjon også ble lavere før vurderingen av absolutt tåleevne.

	svært begrenset empirisk grunnlag for å konkludere om absolutt tåleevne på segmentnivå for kommersiell persontrafikk." "På bakgrunn av de metodiske svakhetene i vurderingen av absolutt tåleevne, slik de er beskrevet over, er det etter vårt syn ikke tilstrekkelig dokumentert at kommersiell persontogtrafikk uten trafikkavtale har reell tåleevne for påslag. Dette gjelder særlig for lokal/regional trafikk og fjerntog som opererer på kommersielle vilkår, uten offentlig kjøp eller kompensasjonsmekanismer. For disse segmentene må avgiftsøkninger bæres fullt ut i markedet, enten gjennom økte billettpriser eller reduserte marginer. Samtidig er dette de mest konkurranseutsatte delene av personmarkedet, med direkte konkurranse fra buss, bil og til dels fly. Etter vårt syn innebærer dette at påslag i disse segmentene i særlig grad utfordrer kravet i jernbaneforskriften § 6-3 om at markedet må tåle påslagene, og at jernbanens konkurranseevne skal ivaretas. Dette er etter vårt syn et hovedproblem i lys av jernbaneforskriften § 6-3 første ledd, som krever at det må godtgjøres at markedet faktisk tåler de foreslåtte påslagene. Når Bane NOR ikke har segmenterte data for å vurdere den faktiske økonomiske bæreevnen i kommersiell persontogtrafikk, er det vanskelig å se at dette vilkåret er oppfylt. Det gjelder særlig fordi denne trafikken ikke har offentlig kompensasjon og heller ikke noen kontraktsmessig skjerming mot økte avgifter."	
Flytoget	"Flytoget har siden innføringen av ruteplan for 2012 gradvis mistet kunder og inntekter til subsidierte togalternativer. Markedsandelen har vært jevnt fallende etter den tid, og dette har utfordret selskapets lønnsomhet." [*Underbygget av statistikk i høringsinnspillet.*] "Flytoget ber om at selskapets finansielle utvikling, basert på negativ markedsutvikling, bør vektlegges ytterligere ved ileggelse av påslagsavgifter."	Det er gjort endringer som følge av høringsinnspillet. Etter høringsinnspill fra Flytoget og andre har Bane NOR revurdert sitt opplegg for vurdering av absolutt tåleevne. Blant annet ble det lagt inn en vekting slik at siste års driftsresultat ble vektlagt mest, og deretter gradvis lavere vekt på årene bakover i tid. For bl.a. Flytoget førte dette til reduksjon i påslag i forhold til resultatet av Ramsey-beregningen.

CargoNet	"Bane NOR sitt forslag for påslagssatser vil også har en dramatisk effekt på industritogsegmentet da Cargonet er nødt til å videreføre påslaget til sine kunder. For en kunde som Rana Gruber (malmtransport) så vil det foreslåtte påslagselementet utgjøre størrelsesorden MNOK [ ] for en 4 måneders periode i R26 og MNOK [ ] fra R27. Påslagene vil oppleves som dramatisk for Rana Gruber og naturlig nok så tvil om videre virksomhet dersom de implementeres. For andre industritogkunder som Borregaard og Norske Skog (tømmer) og OLT (flydrifstoff) vil foreslått kostnadspåslag også utgjøre milionbeløp, og med stor sannsynlighet igangsette prosesser rundt alternative fremføringsopplegg."	Selv om det ikke nødvendigvis endrer CargoNet sin vurdering av påslagene for industritog, vil vi nevne at påslag for malm er redusert noe i forhold til høringsversjonen, blant annet som følge av innspill fra Rana Gruber om forutsetninger som lå til grunn for beregningen. Videre er påslag for farlig gods justert ned som følge av endringer i kriteriene for tåleevnevurdering.
SJ Norge	"Bane NOR opplyser om at segmentet turismebaserte tog under annen persontransport vurderes å ikke ha tåleevne for påslag. Det vises til manglende lønnsomhet over tid for togselskaper innenfor dette segmentet. Dette segmentet har, etter vår forståelse, over tid bestått av en aktør, TM Togdrift. Foruten at dette er en aktør (som vurderingen etter regelverket ikke skal baseres på), tar denne vurderingen ikke innover seg at Flåmsbana fra R28 vil være en del av dette segmentet. Som nevnt over, kan billettinntektene for Flåmsbana gjenfinnes i Flåmsbana AS' regnskap, og dette selskapet kan ikke sies å ikke ha tåleevne. Om det er togoperatøren som skal vurderes, er det i Flåmsbanas tilfelle Vygruppen, og heller ikke dette selskapet kan vurderes å ikke ha tåleevne dersom andre deler av selskapets virksomhet som ikke er omfattet av offentlig kjøp vurderes å ha tåleevne. SJ Norge mener derfor at segmentet turismebaserte tog under annen persontransport for R28 må vurderes til å ha tåleevne for påslag."	Bane NOR er klar over at det skjer en endring i dette segmentet i perioden som påslagene er ment å gjelde for. Samtidig er det rimelig å holde fast ved én tåleevnevurdering for hele perioden og gjøre en ny vurdering ved neste korsvei.

Jernbanedirektoratet	"Grunnlaget for vurderingene hvorvidt markedssegmenter har tåleevne for påslag, er ifølge forslaget «lange tidsserier med økonomiske resultater for togselskaper i segmentet (proff.no og allabolag.se)». Vi ønsker å kommentere at historiske data ikke alene bør brukes for å vurdere tåleevnen. Det bør med fordel også inngå kjente regelverks- eller avgiftsendringer der disse endrer konkurranseflaten mellom de ulike transportformene eller det samlede transportvolumet innenfor et markedssegment som sådan, for eksempel reglene for økt totalvekt for utvalgte vogntog."	Konkurranseflaten mellom tog og andre transportmidler per segment skal gjenspeiles i elastisitetene og dermed påvirke den relative fordelingen av påslag mellom segmenter.
Vygruppen AS, Vy Tog AS og Vy Tåg AB	"Bane NORs egne beregninger viser at samlet avgiftsnivå øker betydelig for kommersiell persontrafikk uten trafikkavtale. Samtidig fremgår det at de foreslåtte påslagene etter vurdering av tåleevne utgjør henholdsvis 3,24 kr/togkm for lokal/regional trafikk og 3,68 kr/togkm for fjerntog (jf. tabell 5-5). Disse påslagene kommer i tillegg til grunnprisen og bidrar samlet til en vesentlig økning i avgiftsnivået sammenlignet med dagens nivåer. Selv om påslagene isolert sett kan fremstå som moderate, må de vurderes i sammenheng med det samlede avgiftsnivået. Bane NORs egne sammenstillinger av grunnpris og påslag viser at lokal/regional trafikk uten trafikkavtale øker fra om lag 4,62 til 12,71 kr/togkm, mens fjerntog innenlands øker fra om lag 5,50 til 13,08 kr/togkm, og internasjonal trafikk fra om lag 4,14 til 13,29 kr/togkm. Dette innebærer en betydelig relativ kostnadsøkning for kommersielle togtilbud som fullt ut må bære økte infrastrukturkostnader i egen økonomi. For slike tilbud vil økte avgifter måtte håndteres enten gjennom høyere billettpriser eller lavere marginer. Begge deler svekker tilbudets konkurranseevne i markedet. I praksis innebærer dette en reell risiko for at marginalt lønnsomme avganger blir ulønnsomme, at frekvens reduseres, eller at nye tilbud ikke etableres. Dette gjelder særlig i markeder hvor tog møter direkte konkurranse fra buss og bil, og hvor prissettingen i stor grad bestemmes av alternative transportformer. Etter jernbaneforskriften § 6-3 annet ledd kan avgiftsnivået ikke være så høyt at et markedssegment som ellers kunne ha betalt grunnavgiften,	Når det gjelder den delen av personmarkedet som opererer fullt ut på kommersielle vilkår har vi gjort en endring etter høringen som kan være relevant å nevne i denne sammenheng. Parameteren transportpris er nå mer nyansert slik at den bedre tar hensyn til forskjeller mellom trafikk med offentlig kjøp og rent kommersiell persontrafikk. Dette bidrar til at påslag for denne trafikken blir lavere enn i høringsversjonen. Ramsey-Boiteux-prinsippet skal ivareta at jo sterkere trafikken påvirkes av avgiftsendringer, jo lavere skal påslaget være. Kommersiell lokal/regional- og fjerntogtrafikk er blant de med høyest elastisitet (i absoluttverdi) av segmentene i beregningen.

	hindres i å bruke infrastrukturen. Etter vårt syn er det en klar risiko for at de foreslåtte påslagene, sett i sammenheng med økningen i samlet avgiftsnivå, vil kunne ha nettopp en slik effekt for kommersiell persontrafikk uten trafikkavtale. Dette understøttes også av EU-regelverket, hvor det fremgår at påslag bare kan anvendes dersom markedet kan bære dem, og at avgifter ikke må utformes på en måte som i praksis utgjør en barriere for markedsadgang eller etablering av nye tjenester. Den dokumenterte usikkerheten knyttet til både tåleevne og markedsforhold, kombinert med det økte avgiftsnivået, tilsier etter vårt syn at risikoen for tilbudsreduksjon er reell og ikke tilstrekkelig vurdert i høringsutkastet."	
Posten Bring	"For godstransport vil kostnadsbildet fortsatt påvirkes av blant annet nivået på grunnpris, planlagt utfasing av rabatter og den samlede strukturen i avgiftsregimet. Dette innebærer at den reelle kostnadsbelastningen for brukerne av jernbanen vil øke, selv uten nye påslag i denne omgang. Etter vår vurdering kommer dette ikke tydelig nok frem i forslaget."	Bane NOR ser at den samlede effekten av grunnpris, påslag og utfasing av rabatt kunne ha kommet bedre fram i forslaget.

4. Elastisitet og tåleevne

Foretak/ Organisasjon	Innspill	Bane NORs kommentar
Rana Gruber	«Bane NOR har heller ikke hensyntatt Significance sin uttrykkelige bekymring for at påslag ikke må beregnes basert på elastisitet alene, men at det må tas hensyn til foretakenes virksomhet for øvrig. Se i den forbindelse følgende uttalelse i Rapportens punkt 10.3.3 om malmsegmentet: «Using these small elasticities with elasticities from other segments of the rail market in a relative market-can bear test would imply that iron ore transports would get a relatively high markup. However, besides this relative market-can-bear test, there also is a consideration/argument based on the absolute capacity of a segment to bear the markup. […] So, if there would be situations where the end customers of the iron ore transport by rail would become unprofitable as a result of a high markup, and stop mining, this could be a reason not to levy these markups. We cannot judge whether this would be the case in the national or international iron ore segments, but the iron ore producers themselves have said in our interviews with them that this could happen. So at least, this aspect of absolute capacity to bear the markup should be taken into consideration, together with the relative capacity to bear the markup» (våre understrekinger). Vi kan ikke se at Bane NOR i sine vurderinger i Vedlegg 1 har tatt hensyn til dette sentrale elementet. Tvert imot synes det motsatte å være tilfelle, se punkt 2.3 ovenfor om ukritisk bruk av Significance sin elastisitetsberegning. Konsekvensen av høye påslag vil for Rana Gruber for det første være at selskapet må vurdere å transportere malmen fra gruve til havn langs landeveien, i stedet for på tog. Både miljømessig og samfunnsøkonomisk vil dette være en langt dårligere løsning, og stikk i strid med offisiell norsk politikk. Bane NOR fremstår imidlertid som totalt uinteressert i å hensynta slike effekter i sine vurderinger. Videre vil høye transportkostnader svekke Rana Grubers konkurranseevne i de svært konkurranseutsatte, internasjonale markedene selskapet selger	Bane NOR har hele tiden vært helt på linje med Significance når det gjelder å ikke basere påslag kun på elastisitet, men også vurdere absolutt tåleevne. Grunnen til at vi ikke spesifikt nevner at Significance skriver om vurdering av markedets tåleevne – med henvisning til EU-kommisjonens retningslinjer – er at Bane NOR har tatt det som en selvfølge at vi følger disse retningslinjene, og vi har også selv vist til retningslinjene, samt EU-direktivet de handler om og jernbaneforskriften som omhandler det samme. Dette er noe vi selvfølgelig gjør, uavhengig av at Significance også nevner det. Tåleevne i form av elastisitet tas inn i påslagsberegningen, og det gjøres i tillegg en etterfølgende vurdering basert på absolutt tåleevne for de beregnede påslagene. I endelig rapportversjon er det for øvrig et segment hvor Bane NOR har valgt å ikke bruke Significance sitt estimat, noe vi begrunner der. Vi mener ellers at Significance-rapporten har redegjort for hvordan elastisitetene er framkommet og sannsynliggjort at de er på et rimelig nivå. Bane NOR er på ingen måte uinteressert i miljømessige og samfunnsøkonomiske vurderinger, men vi kan ikke se at regelverket gir rom til å for eksempel hensynta politiske mål i avgiftsfastsettelsen. Likevel, regelverket er tuftet på formål om optimal utnyttelse av jernbanen. Gjennom å bruke Ramsey-metoden, kombinert med vurdering av absolutt tåleevne, minimerer vi virkningen av avgiftene på togtilbudet og ivaretar dermed samfunnsøkonomiske hensyn og indirekte også miljømessige hensyn.

	sine produkter. Per dags dato befinner Rana Gruber seg i en krevende økonomisk situasjon grunnet svekket dollarkurs og reduserte jernmalmpriser, kombinert med økte kostnader til blant annet diesel. Høye transportkostnader på toppen av dette kan medføre en nedskalering, og i verste fall nedleggelse, av virksomheten på Mo. Sett i lys av at dagens rabattordning utfases i 2028, innebærer de varslede påslagene at disse konsekvensene ikke bare er sannsynlige, men faktisk høyst reelle. Significance fremstår også som bekymret for at Bane NOR ikke vil ta tilbørlig hensyn til foretakenes virksomhet, når de velger å gjenta bekymringen i Rapportens aller siste setning avslutningsvis i punkt 11: «These elasticities can therefore be used with confidence in policy analysis, appraisal, and evaluation of pricing strategies, including the assessment of mark-ups in the rail sector. At the same time, it is important to recognise the segment-specific differences in sensitivity, particularly the existence of captive markets where pricing decisions are constrained not by competition between transport modes but by the economic viability of the underlying activity» (vår understreking). At Vedlegg 1 ikke inneholder noen vurdering av foretakenes virksomhet, og at de foreslåtte elastisitetene brukes uten noen nærmere begrunnelse, illustrerer godt hvor reell Significance sin bekymring faktisk viser seg å være.»	
Vygruppen AS, Vy Tog AS og Vy Tåg AB	«For lokal/regional trafikk uten trafikkavtale er konkurransen fra buss og bil i mange markeder direkte og sterk. For fjerntog uten trafikkavtale er buss og bil sentrale konkurrenter, og på enkelte strekninger også fly. Når tog pålegges økte infrastrukturavgifter i slike markeder, må kostnadsøkningen enten veltes over i billettpris eller tas i margin. Begge deler svekker jernbanens evne til å konkurrere. Dette er vanskelig å forene med jernbaneforskriftens uttrykkelige krav om at påslagene skal sikre optimal konkurranseevne for jernbanens markedssegmenter. Buss er her særlig viktig. I mange av markedene hvor kommersiell persontogtrafikk opererer, er buss det nærmeste substituttet for passasjerene. Buss er ikke underlagt en tilsvarende direkte og segmentspesifikk prising av infrastrukturbruken. Resultatet er at påslag	En viktig grunn til at Ramsey-Boiteux-metoden er en anbefalt metode for beregning av påslag, er at segmenter med sterk konkurranse fra andre transportmidler vil få lave påslag, slik at jernbanens konkurransekraft opprettholdes. Angående overveltingsgrad: Slik modellen er formulert, bidrar forutsetningen om full overvelting ikke til å undervurdere den reelle markedseksponeringen, tvert imot. Modellen ignorerer tilbudssidevirkninger og håndterer kun etterspørselsvirkninger. Lavere overveltingsgrad vil da kun føre til at det fremstår som at togtrafikken påvirkes i mindre grad av påslag, noe som fører til at påslaget blir høyere. Derfor anser Bane NOR at en overveltingsgrad lik 1 i denne

	på jernbanen skaper en direkte konkurranseulempe for tog. Når Bane NOR samtidig legger til grunn full overvelting i disse segmentene, undervurderes den reelle markedseksponeringen. Dette svekker modellens relevans og påslagenes legitimitet ytterligere.»	modellen er den mest nøytrale og konservative forutsetningen.
Posten Bring	"Godstransport på jernbane opererer i direkte konkurranse med veitransport. I dette markedet er pris, kvalitet, fleksibilitet og frekvens avgjørende, samtidig som marginene er lave. I en slik situasjon vil selv mindre kostnadsøkninger raskt kunne påvirke etterspørselen, og volum kan bli flyttet til alternative transportformer. Vi mener at modellforutsetningene knyttet til betalingsvilje og elastisitet ikke i tilstrekkelig grad reflekterer denne konkurransesituasjonen. Konsekvensen er at risikoen for volumtap undervurderes."	Det er gjennomført stated preference-undersøkelse som nettopp fokuserer på valg av transportmiddel under ulike forutsetninger, og som har til hensikt å avdekke hvor prisfølsomt etterspørselen etter jernbanetransport er innenfor hvert markedssegment.
NHO Logistikk og Transport	Bane NOR viser i sitt høringsgrunnlag til at påslag kan benyttes dersom markedet tåler det. NHO LT mener imidlertid at vurderingen av markedets tåleevne i for stor grad er basert på teoretiske modeller og i for liten grad på de kommersielle realitetene som operatører og vareeiere møter hver dag. For kombinerte transporter konkurrerer jernbanen direkte med lastebiltransport. Kundene kjøper ikke togkilometer eller infrastrukturkapasitet; de kjøper transporttjenester. Selv relativt små kostnadsøkninger kan derfor være tilstrekkelig til at gods flyttes fra bane til vei. Etter vår vurdering undervurderer Bane NOR risikoen for at økte avgifter vil føre til nettopp den utviklingen norske myndigheter har forsøkt å motvirke gjennom en årrekke. Både regjeringen og Stortinget har gjentatte ganger understreket behovet for å overføre mer gods fra vei til bane. Store offentlige ressurser er brukt på støtteordninger, miljøtiltak og ulike virkemidler for å styrke jernbanens konkurransekraft. Det fremstår derfor som et paradoks at Bane NOR samtidig ønsker å øke kostnadene for de samme aktørene som skal bidra til å realisere disse målene."	Bane NOR har vurdert tåleevnen til kombi- og vognlasttrafikken slik at dette segmentet ikke kan ha påslag. Der er vi enige med NHO Logistikk og Transport. Når det gjelder de teoretiske modellene det vises til så er det nettopp endring i godskundenes pris for transporttjenester som er kjernen i analysen, ikke togkilometer eller infrastrukturkapasitet. Konkurransen mot lastebiltransport er spesifikt adressert i datainnsamlingen blant godskundene.

Ofotbanealliansen	"Tåleeven og markedsrealitet: Ofotbanealliansen stiller spørsmål ved om modellen i tilstrekkelig grad reflekterer hvordan markedene faktisk fungerer i den nordlige transportkorridoren. Etter vårt syn framstår vurderingen av «tåleevne» i stor grad basert på overordnede segmentbetraktninger, uten at det tydelig framgår hvordan forskjeller i logistikkstruktur, markedsposisjon og total transportøkonomi er vurdert mellom ulike transportstrømmer. For flere varestrømmer i nord vil økte avgifter ikke nødvendigvis påvirke betalingsviljen isolert sett, men den samlede konkurransekraften til transport via Ofotbanen. Manglende alternativer betyr heller ikke nødvendigvis høy tåleevne. For deler av næringslivet i nord vil økte kostnader i stedet påvirke valg av transportkorridor, investeringer og framtidige transportvolumer." "Konkurranseflate for varetransporten: Store deler av varetransporten på Ofotbanen opererer i et marked hvor transportløsningene kontinuerlig vurderes opp mot alternative korridorer, transportformer og totale logistikkostnader. For transportstrømmer med høy konkurranseflate vil selv moderate kostnadsøkninger kunne påvirke hvilke transportløsninger og korridorer som velges over tid. Dette gjelder blant annet sjømat, containertransport, dagligvarelogistikk og annen intermodal vareflyt til og fra Nord-Norge."	Bane NOR står ikke fritt til å velge hvilke hensyn vi vil ta, på hvilket nivå (enkelttransport vs. segment) eller på hvilket trinn i prosessen. I tråd med regelverket og slik Bane NOR forstår Statens jernbanetilsyns (SJT) tolkning av dette, skal segmentinndelingen gjøres først og uten hensyn til tåleevne, og deretter skal det gjøres tåleevnevurdering på segmentnivå uten å se på enkelttransporter. I sitt vedtak av 13. desember 2024 skriver SJT bl.a.: "Som omtalt i punkt 4.4.3 i varselet vurderer vi fortsatt at Bane NOR ikke kan inndele jernbanetransportmarkedene i ulike markedssegmenter etter tåleevne målt ved hverken jernbaneforetakenes eller deres kunder økonomiske resultater. Etter en korrekt inndeling i markedssegmenter, skal Bane NOR beregne om og hvor høy påslagssats hvert markedssegment tåler utfra den Ramsey-baserte beregningsmåten de har opplyst om at de bruker for å finne påslagssatsene for de ulike segmentene." Bane NOR vil også vise til EU-direktiv 2012/34 artikkel 32 (1) og jernbaneforskriften § 6-3 (1) hvor det står at man må godtgjøre at markedet tåler å betale foreslåtte påslag. Det er altså ikke relevant å se på enkelttransporter, men hele markedet. Denne forståelsen støttes av EU-kommisjonens retningslinjer (C/2025/2606) for tolkning av EU-direktivet: "*The reference to 'the market' should be interpreted with respect to the market segment to which the mark-up applies rather than to specific RUs* [railway undertakings]."

5. Bruk av Ramsey-prinsippet

Foretak/ Organisasjon	Innspill
Narvik Havn	"Narvik Havn mener det er problematisk å anvende Ramsey-Boiteux-prinsippet direkte på jernmalmtransport i nord, hvor det i praksis ikke eksisterer reelle alternative transportformer til jernbane. Manglende alternativer betyr ikke nødvendigvis høy tåleevne. For eksportrettet råvareindustri vil høyere baneavgifter i stedet kunne påvirke: • produksjonsvolum, • investeringsevne, • levetid for gruveprosjekter, • og valg av eksporthavn og transportkorridor."
Kaunis Iron	I Bane NOR förslag utgår avgiftsmodellen från antagandet att malmtransporter utgör ett marknadssegment med låg priselasticitet och hög betalningsförmåga. Detta leder till att malmtransporter föreslås bära de högsta avgiftspåslagen enligt den så kallade Ramsey-Boiteux-principen, dår aktörer med begränsade eller obefintliga transportalternativ bedöms vara mindre priskänsliga och därmed kan belastas med högre avgifter. Kaunis Iron anser att denna tillämpning år problematisk för gruv- och malmtransporter i norra Europa. Verksamheten kännetecknas av mycket stora volymer, höga vikter och långa transportavstånd, vilket i praktiken innebär att det saknas realistiska alternativ till järnvägstransporter. Att höja avgifterna i ett segment där alternativa transportlösningar inte finns tillgängliga skapar därför inte någon effektiv styrning av transportmarknaden. I stället innebår det ökade kostnader for produktion och export, samtidigt som konkurrenskraften försvagas." (...) "Att använda sig av Ramsey-Boiteux-principen som grund i marknadssegmentering och prissättning resulterar i att de godsslag som inte har något alternativt transportsätt än järnväg i princip kan få hur höga banavgifter som helst. Kaunis Irons pellet feed kan inte använda annat transportsätt än järnväg. De flesta andra godsslag har andra alternativ än järnväg. Det finns ej heller någon jämförbar järnvägssträcka i Europa for järnmalmsprodukter att använda som benchmark. Notera att över 90% av järnmalmsprodukterna i Europa transporteras på Malmbanan. Det ar viktigt att BaneNOR och SJT förstår dynamiken på en global marknad."
Svemin	"I förslaget från Bane NOR är utgångspunkten att malmtransporter är ett marknadssegment med låg så kallad priselasticitet (icke priskänslig) och hög betalningsförmåga, vilket resulterar i de högsta avgiftspåslagen. Den så kallade Ramsey–Boiteux-principen tillämpas och utgår ifrån att aktörer med få eller inga transportalternativ är mindre priskänsliga. De har således inget val än att betala mer för sina befintliga transporter då det inte finns några realistiska transportalternativ. Svemin anser att denna princip är mycket problematiskt att tillämpa för malmtransporter i norra Europa orsakade av volymer, vikt och avstånd. Att höja banavgifter där alternativ saknas är inte en effektiv styrning, det blir bara en kostnadshöjande faktor på produktion och export, samt försvagning av konkurrenskraften. Höjda järnvägsavgifter kan av svensk järnmalmsproduktion inte mötas genom andra transportval, bara genom färre transporter, minskad produktion eller att transporten uteblir. En sådan utveckling vore allvarlig, inte minst för uteblivna

	investeringar och i förlängningen minskad strategisk gruvdrift för hela Europa. För svensk gruvnäring, med strategisk europeiskt värde, kan denna typ av avgiftshöjningar vara skillnaden mellan fortsatt tillväxt och minskad aktivitet i hela värdekedjan."
Bane NORs kommentar til innspillene ovenfor Bane NOR er enig i at mangel på transportalternativer ikke nødvendigvis gir høy tåleevne, men tåleevne slik vi har brukt det i fastsettelsen av påslag tar flere hensyn. For det første estimeres relativ tåleevne gjennom elastisitet. Elastisiteten brukes i Ramsey-Boiteux-beregningen. Deretter evalueres resultatet mot absolutt tåleevne basert på kriterier som redegjort i endelig versjon av påslagsrapporten (resultat før skatt, EBIT og totalrentabilitet).	

6. Uforutsigbarhet for framtidige avgifter

Foretak/ Organisasjon	**Innspill**
Ofotbanealliansen	"Ofotbanealliansen registrerer at enkelte segmenter i dag vurderes å ha manglende tåleevne for påslag. Samtidig framgår det tydelig av modellen at dette kan endres dersom Bane NOR på et senere tidspunkt vurderer markedet annerledes. Dette skaper betydelig usikkerhet for operatører, vareeiere og næringsliv som er avhengig av langsiktige investeringer og stabile logistikkopplegg. Selv om påslaget i enkelte segmenter i dag er satt til null, innebærer modellen i praksis at avgiftsnivået senere kan økes betydelig uten at de grunnleggende prinsippene i modellen endres. Manglende forutsigbarhet vil i seg selv kunne svekke investeringer, langsiktige transportavtaler og utviklingen av nye transportvolumer på bane."
Postnord	"Selv om Postnord er fornøyde med at Bane NOR foreslår å sette påslaget for kombiog vognlasttrafikk til 0 kr/togkm, er vi bekymret for at den foreslåtte modellen på sikt åpner for å innføre avgifter også på kombitog dersom framtidige vurderinger av betalingsevne endres. En slik utvikling vil kunne svekke jernbanens konkurransekraft overfor veitransport og bidra til at gods flyttes fra bane til vei." "Innføring av mulige infrastrukturpåslag vil skape ytterligere usikkerhet og svekke tillitt til jernbane som fremtidig løsning for fremføring av gods. Vi mener derfor at myndighetene og Bane NOR bør gi tydelige signaler om at kombi- og vognlasttrafikk også framover skal skjermes mot infrastrukturpåslag."

CargoNet	"Bane NOR baserer forslaget til påslag på en modell som har «tåleevne» som grunnprinsipp. Det er i høringsnotatet vurdert at per i dag – og ut R28 – så har ikke kombitransport tåleevne for et slikt påslag (som er beregnet i modellen til å være på NOK 2,69 pr. togkilometer). Men dette innebærer også at Bane NOR har mulighet til å pålegge dette markedssegmentet en slik avgift så snart det er vurdert å ha «tåleevne», og i prinsippet er det heller ingen begrensing på hvor høy en slik avgift kan være. Dette gir en uforsvarlig usikkerhet relatert til avgiftsnivået både for operatørene og kundene som ikke kan aksepteres."
NHO Logistikk og Transport	"Forslaget skaper også en betydelig usikkerhet for både operatører og kunder. Bane NOR legger opp til en modell hvor fremtidige avgiftsnivåer i stor grad kan påvirkes av vurderinger av markedets tåleevne. For virksomheter som skal investere i lokomotiver, vogner, terminalutstyr, digitale løsninger og langsiktige logistikkopplegg, er forutsigbarhet en avgjørende faktor. Dersom det skapes usikkerhet om fremtidige avgifter og rammevilkår, vil dette svekke investeringsviljen og gjøre det vanskeligere å bygge robuste og langsiktige transportløsninger på bane."
Posten Bring	"Forslaget fra Bane NOR viser at avgiftsmodellen fortsatt er under utvikling, at nivåer kan endres relativt hyppig og at bruk av påslag fremover fortsatt er aktuelt. Dette skaper usikkerhet. Manglende forutsigbarhet er i seg selv en barriere for økt bruk av jernbane."

Bane NORs kommentar til innspillene over:

Bane NOR vet at forutsigbarhet er viktig for bransjen. Flere innspill tar opp uforutsigbarhet i avgiftene, og noen knytter det til tåleevnevurderinger. Vi har flere kommentarer til dette. For det første forholder vi oss til jernbaneforskriften som sier at markedssegmenteringen skal revurderes minst hvert femte år (§ 6-3 fjerde ledd). Vårt utgangspunkt er at avgiftene derfor ikke bør endres oftere enn hvert femte år - kun hvis det er større endringer i markedene som tilsier det. Vår plan var at påslag introdusert i 2024 i hovedsak skulle ligge fast t.o.m. 2028, men dette ble stanset av SJTs vedtak av 13. desember 2024. For det andre har markedets tåleevne alltid vært en del av de vurderingene som må gjøres ved fastsettelse av påslag, jf. jernbaneforskriften § 6-3 (1). Det kan tenkes at den metoden Bane NOR nå har anvendt har gitt inntrykk av økt usikkerhet for raskere avgiftsendringer framover. Tidligere har Bane NOR startet med å vurdere hvilke segmenter som har tåleevne for påslag, og deretter beregnet påslag kun for de segmentene som ble vurdert å ha tåleevne. Blant annet kombisegmentet ble da utelukket tidlig i prosessen. I SJTs vedtak er denne framgangsmåten vurdert som feil. SJT skriver: "SJT understreker at for å bruke Ramsey-metodikken, er det helt vesentlig at alle markedssegmenter, og dermed alle jernbaneforetakenes transporttjenester omfattes av analysen og ikke faller ut, før Ramsey-formelen brukes til å fordele Bane NORs forutbestemte påslagsramme/inntektsmål innenfor hva segmentet tåler." Som følge av dette har Bane NOR tatt med alle segmenter med elastisitet forskjellig fra null (begrunnes bl.a. i EU-kommisjonens retningslinjer C/2025/2606) inn i beregningen. Evaluering av absolutt tåleevne i etterkant av beregningen må derfor gjøres mer omfattende enn ved tidligere framgangsmåte. Denne metodiske endringen gir ingen prinsipiell økt uforutsigbarhet.

Foretak/ Organisasjon	Innspill	Bane NORs kommentar
Narvik Havn	"Narvik Havn mener modellen i for liten grad tar hensyn til framtidige industriprosjekter og nye transportstrømmer i nord (...) For prosjekter i etablerings- og investeringsfase er konkurransedyktige og forutsigbare logistikkostnader avgjørende for investeringsbeslutninger. Økte og usikre transportkostnader kan redusere sannsynligheten for realisering av nye eksportstrømmer gjennom Narvik og dermed svekke framtidig trafikkgrunnlag før aktiviteten i det hele tatt er etablert."	Det er Bane NORs ambisjon at infrastrukturavgiftene skal være forutsigbare. Det er ikke et plutselig skifte med høye økninger nå, men en videreføring av en avgiftsmodell introdusert i 2019 bestående av en grunnpris (avgift baserte på "direkte kostnader") og påslag. At påslag ikke har vært innkrevd i en periode er en følge av stansvedtak fra Statens jernbanetilsyn 13. desember 2024.

7. Forutsetninger: Transportkostnad, overveltingsgrad

Foretak/ Organisasjon	Innspill	Bane NORs kommentar
SJ Norge	"Slik vi forstår det har Bane NOR beregnet transportkostnad for persontransport, offentlig tjenesteytelse ved å ta utgangspunkt i salgsinntekter som rapportert på proff.no for togselskapene Go-Ahead Norge, SJ Norge, Vygruppen og Vy Tog. Disse inntektene er deretter fordelt mellom lokal/regionaltrafikk og fjerntog basert på antall passasjerkm i de ulike segmentene, og omregnet til en kostnad per bruttotonnkm. Siden det ikke er togselskaper som kun driver kommersiell trafikk er det brukt samme kostnad for andre persontog som for tog som har offentlig kjøp. Vi mener dette gir feil forhold mellom flere ulike markedssegmenter, men særlig for andre persontog. De nevnte togselskapenes salgsinntekter inneholder både billettinntekter, vederlag fra Jernbanedirektoratet og inntekt fra annen virksomhet (se note 2 i Go-Aheads regnskap for 2024, note 4 og note 25 i Vygruppens regnskap, samt note 2 og 16 i Vy Togs regnskap). I tillegg har Go-Ahead Norge et avvikende regnskapsår på 18 måneder i 2023, og det har motregnet deler av vederlag mot kostnader til Entur og Norske tog (se note 2 i Go-Ahead Norges regnskap for 2024). Dette er informasjon som er	Bane NOR takker for nyttig informasjon i dette innspillet. Som følge av dette beregnet vi transportkostnader på nytt ved hjelp av mer detaljerte regnskapstall. Vi skilte også mellom offentlig kjøp og kommersiell trafikk i den nye beregningen, slik at vederlag ikke blir med i grunnlaget for transportpris for kommersiell trafikk. Dette fører isolert sett til lavere påslag for kommersielle persontog enn det som ble beregnet til høringsforslaget.

	tilgjengelig i notene til de ulike togselskapene (i regnskapene som er offentlig tilgjengelig på Brønnøysundsregistrenes nettsider), og Bane NOR kunne også hentet inn vederlagstall fra Jernbanedirektoratet. Ut fra logikken i beregningen, kan det gi et riktig bilde å bruke sum billettinntekter og vederlag for offentlig kjøpte togtilbud. Men etter vårt syn bør dette fordeles etter bruttotonnkm direkte, heller enn via passasjerkm, da sum billettinntekter + vederlag skal dekke kostnadene ved å produsere togtilbudet og at produksjonskostnadene er relativt like for segmenter med offentlig kjøp. For andre persontog blir det imidlertid feil å legge til grunn en transportkostnad som er beregnet basert på blant annet vederlag. Ved kommersiell drift mottas ikke vederlag, og transportinntektene bør tilsvare billettinntektene. En enkel tilnærming til dette kan være å bruke billettinntekter for togoperatører som viser dette i regnskapene (som regel tilsvarer vederlag om lag 50 prosent av den totale transportinntekten)."	
Vygruppen AS, Vy Tog AS og Vy Tåg AB	"Enda mer problematisk er antakelsen om full overvelting (overveltingsgrad = 1) for kommersiell trafikk. I samme avsnitt skriver Bane NOR at overveltingsgraden i teorien varierer med konkurranseforhold og kundenes betalingsvilje. Dette innebærer at Bane NOR erkjenner at variabelen ikke er konstant, men likevel behandler den som konstant i selve modelleringen. For kommersiell persontrafikk, som møter reell konkurranse fra buss, bil og til dels fly, er dette en særlig sterk og lite realistisk antakelse. Konsekvensen kan være at modellen systematisk overvurderer betalingsevnen i de mest konkurranseutsatte passasjersegmentene, og dermed også nivået på påslagene."	Bane NOR forstår bekymringen om antakelsen at overveltingsgrad er lik 1. I beregningsmetodikken vil imidlertid en lavere overveltingsgrad føre til at en avgiftsøkning i mindre grad vil påvirke etterspørselen etter togtransporten, og påslaget blir da høyere. Modellen skal jo minimere virkningen på etterspørselen. Modellen ignorerer eventuelle tilbudssidevirkninger av at operatøren får høyere kostnad ved lavere overveltingsgrad. Vi anser derfor forutsetningen om overveltingsgrad lik 1 som den mest konservative og nøytrale forutsetningen.

8. Rammevilkår for kommersiell persontrafikk

Foretak/ Organisasjon	Innspill	Bane NORs kommentar
SJ AB	"Utifrån nuvarande kostnadsnivåer och kända trafikupplägg bedömer vi att förslaget innebär en betydande kostnadsökning. För trafiken till/från Oslo uppskattas ökningen till cirka [ ] MNOK per år, medan övrig kommersiell trafik påverkas med omkring [ ] MNOK per år. Även om delar av denna kostnadsökning i vissa fall kan rymmas inom befintliga kalkyler, innebär den sammantaget en påtaglig risk för att trafik som idag bedrivs på kommersiella villkor får en försämrad lönsamhet. Detta gäller särskilt i segment där konkurrensen från andra trafikslag är stark." "På längre sikt ser vi en tydlig risk att detta kan resultera i trafikreduktion eller i vissa fall nedläggning av utbud"	
Vygruppen AS, Vy Tog AS og Vy Tåg AB	"Den togtrafikken som rammes hardest av de foreslåtte påslagene er den som også selv blir sittende igjen med tapene som påføres som følge av mangelfulle leveranser av infrastruktur og tjenester fra Bane NOR. I motsetning til den offentlig kjøpte persontogtrafikken kan ikke den kommersielle persontogtrafikken og godstrafikken prise kostnadsrisikoen for avvik på infrastrukturen inn som en del av prisen på leveransen til Jernbanedirektoratet som oppdragsgiver. Bane NORs høringsforslag medfører derfor en ytterligere forverring av de allerede dårlige rammebetingelsene for disse trafikktypene." "Kommersiell persontogtrafikk uten trafikkavtale er den delen av personmarkedet som i praksis opererer fullt ut på markedsmessige vilkår. Det er her det ikke foreligger offentlig kjøp, offentlig kompensasjon eller indirekte skjerming gjennom kontraktsmekanismer. Det er derfor også dette segmentet som er mest følsomt for kostnadsøkninger. Modellen retter seg samtidig mot de segmentene som i størst grad opererer på markedsmessige vilkår, og som dermed har minst robusthet mot kostnadsøkninger. Når den nye modellen for første gang i praksis innfører påslag på denne delen av personmarkedet, skjer det overfor det segmentet som tåler det minst sikkert ut fra de data og vurderinger som foreligger. Dette er særlig viktig fordi EU-kommisjonens retningslinjer uttrykkelig peker på at track access charges påvirker lønnsomhet, tilbud, markedsadgang og billettpriser, og at høye avgifter kan være en barriere for nye eller kommersielt drevne tjenester. Påslag på kommersiell persontogtrafikk rammer derfor ikke bare et ordinært segment, men den delen av personmarkedet som står nærmest direktivets mål om markedsåpning og konkurranse." .	

Bane NORs kommentar til innspillene ovenfor Bane NOR vil først bemerke at vi er enige i at den offentlige kjøpte trafikken har andre rammebetingelser enn den kommersielle trafikken og følgelig ulik tåleevne for påslag. Metoden som er brukt, gjør også at påslag for kommersiell persontrafikk er vesentlig lavere. Så vil vi kommentere litt om bakgrunnen for at vi har beregnet påslag for kommersiell persontrafikk. Et av de mest grunnleggende prinsippene i jernbaneforskriften er likebehandling; at avgiftene skal være ikke-diskriminerende. Dette sikres gjennom å bruke en systematisk metode og minst mulig bruk av skjønn. I Statens jernbanetilsyns vedtak angående Bane NORs påslag for 2024-2025 kritiseres Bane NOR for å bruke for skjønnsmessige vurderinger. Det gjelder blant annet i vurderingene Bane NOR gjorde av å sette påslag til 0 i en rekke segmenter og utelate disse segmentene fra Ramsey-Boiteux-beregningen, noe som kan gi risiko for å unnlate å sette (lave) påslag i disse segmentene og føre til at andre segmenter belastes med et uriktig høyt påslag. Når Bane NOR nå har inkludert alle segmenter med elastisitet forskjellig fra null i beregningen, fører dette til at flere segmenter enn tidligere får påslag. Ramsey-Boiteux-metoden ivaretar at trafikk som påvirkes i større grad av avgiftene, skal ha lavere avgift. Når det gjelder den delen av personmarkedet som opererer fullt ut på kommersielle vilkår har vi gjort en endring etter høringen som kan være relevant å nevne i denne sammenheng. Parameteren transportpris er nå mer nyansert slik at den bedre tar hensyn til forskjeller mellom trafikk med offentlig kjøp og rent kommersiell persontrafikk. Dette bidrar til at påslag for denne trafikken blir lavere enn i høringsversjonen.

9. Rammevilkår for tømmer- og annen godstrafikk

Foretak/ Organisasjon	Innspill	Bane NORs kommentar
NHO Logistikk og Transport	"NHO LT mener det er nødvendig å se denne saken i sammenheng med den faktiske situasjonen i godstransporten på jernbane. De siste årene har bransjen vært preget av betydelige utfordringer knyttet til infrastruktur, punktlighet og regularitet. Ras, stengninger, kapasitetsbegrensninger og forsinkelser har påført både operatører og vareeiere betydelige kostnader. Samtidig har godsoperatørene gjennomgående hatt svak lønnsomhet, og flere aktører har enten gått konkurs eller trukket seg ut av markedet. Dette er ikke et marked som kjennetegnes av høy inntjening eller stor økonomisk robusthet. Tvert imot er det en næring som over lang tid har kjempet for å opprettholde konkurransekraften mot veitransporten."	At det er utfordringer knyttet til infrastrukturen er vi enige i. Når det gjelder beskrivelsen av godsoperatørenes økonomiske situasjon, ser vi at det er utfordringer innen flere segmenter. NHOs beskrivelse stemmer særlig overens med hva Bane NOR konstaterer innen kombi- og vognlastsegmentet. Bane NOR har konkludert med at kombi- og vognlastsegmentet ikke har tåleevne for påslag.

Borregaard	"Foreslåtte forslag til påslag på kr 10,45 per togkm fra 2028 vil føre til en betydelig økning av kostnadene for transport av tømmer og flis på jernbane fra 2028. Dette vil være negativt for utviklingen av gods på bane, med potensiell og sannsynlig vridning av transport til vei over tid."	Påslag for tømmersegmentet var tidligere satt til null påslag utfra vurderinger fra tidlige 2020-tall. Nå er det to endringer siden den gang: Bedre økonomi innen tømmer (betydelig økte tømmerpriser), og Bane NORs nye metode hvor alle segmenter skal inngå i beregningen (ikke settes til null i utgangspunktet). Det er mer bruk av systematisk metode og mindre grad av skjønn i forutsetninger. Til sammen har dette gitt resultatene. Det er en liten reduksjon i påslag for tømmer siden høringen, men fortsatt i samme størrelsesorden. Her kan vi framstå som at vi ukritisk bruker resultatene som metoden gir, men det er vi nødt til å gjøre så lenge vi ikke kan se at det er feil i forutsetningene. Vi står ikke fritt til å velge å se bort fra resultater, så lenge disse er korrekte.
Norskog	"Tømmer skiller seg fra mye annet jernbanegods ved at verdien per transportert enhet er lav. Transportkostnaden utgjør ofte over 30% av råvareverdien, og økte fraktkostnader slår relativt sett langt hardere ut enn for høyverdigods. For tømmer, flis og annet lavverdig virke er det lite rom for store kostnadsøkninger før lønnsomheten i transporten og resten av verdikjeden blir svekket."	Påslag for tømmersegmentet var tidligere satt til null påslag utfra vurderinger fra tidlige 2020-tall. Nå er det to endringer siden den gang: Bedre økonomi innen tømmer (betydelig økte tømmerpriser), og Bane NORs nye metode hvor alle segmenter skal inngå i beregningen (ikke settes til null i utgangspunktet). Det er mer bruk av systematisk metode og mindre grad av skjønn i forutsetninger. Til sammen har dette gitt resultatene. Det er en liten reduksjon i påslag for tømmer siden høringen, men fortsatt i samme størrelsesorden. Her kan vi framstå som at vi ukritisk bruker resultatene som metoden gir, men det er vi nødt til å gjøre så lenge vi ikke kan se at det er feil i forutsetningene. Vi står ikke fritt til å velge å se bort fra resultater, så lenge disse er korrekte.

10. Ulempe for grensekryssende godstrafikk

Foretak/ Organisasjon	Innspill
Svemin	"Särskilt anmärkningsvärt är att segmentet ”malmtransporter (internationell)”, som svensk gruvnäring tillhör i detta fall, föreslås få betydligt högre avgifter än de nationella malmtransporterna. Svemin ser stora risker med att särbehandla nationella malmtransporter som ett eget segment. I synnerhet på Ofotbanen där malmtrafiken utgör en sammanhängande transportkedja från den svenska sidan i form av Malmbanan. Gränsöverskridande trafik bör inte bör ges högre avgifter än motsvarande nationell trafik. Föreslagen segmentering kommer att skapa hinder för internationell handel och gruvutveckling i norra Europa. Svemin uppmanar därför Bane NOR att säkerställa att internationell malmtrafik inte missgynnas i avgiftsmodellen."
LKAB	"Det är särskilt anmärkningsvärt att internationella malmtransporter föreslås få högre avgifter än nationella. LKAB:s transporter utgör en sammanhängande logistikkedja mellan Malmbanan och Ofotbanen. Att införa olika avgiftsnivåer för nationell och gränsöverskridande trafik riskerar att skapa konstgjorda hinder i en i praktiken integrerad transportkorridor. LKAB anser att gränsöverskridande malmtrafik inte bör missgynnas i förhållande till nationell trafik."
Kaunis Iron	"Kaunis Iron ser med stor oro på att segmentet "malmtransporter (internationell)" föreslås belastas med väsentligt högre avgifter än motsvarande nationella malmtransporter. En sådan uppdelning riskerar att skapa en omotiverad särbehandling av gränsöverskridande transporter trots att de i praktiken utgör en integrerad del av samma logistiska system och värdekedja. För järnmalmstransporterna mellan Sverige och Narvik finns ingen tydlig funktionell skillnad mellan nationell och internationell trafik. Transporterna sker på en sammanhängande järnvägskorridor där Malmbanan i Sverige och Ofotbanen i Norge tillsarnmans utgår Europas viktigaste transportstråk för järnmalm. Den gränsöverskridande delen av transporten ar inte ett separat marknadssegment utan en nödvändig förutsättning för att råvaror från norra Sverige ska kunna nå internationella marknader via hamnen i Narvik. Mot denna bakgrund framstår det som svårt att motivera varför internationella malmtransporter skulle ha en högre betalningsförmåga eller båra högre avgifter än motsvarande nationella transporter. De marknadsmässiga förutsättningarna är i grunden desamma, och transporterna år beroende av samma infrastruktur och samma logistiska floden. En avgiftsmodell som särskilt belastar internationell trafik riskerar därför att skapa konkurrenssnedvridande effekter utan att bidra till ett effektivare nyttjande av infrastrukturen. Kaunis Iron anser vidare att en sådan segmentering står i kontrast till de transport- och näringspolitiska ambitioner som finns inom både Norden och Europeiska unionen. Under lång tid har betydande resurser investerats för att stärka gränsöverskridande transporter, undanröja administrativa hinder och skapa väl fungerande internationella transportkorridorer. Att införa

	avgiftsstrukturer som i praktiken gör internationella transporter dyrare än nationella riskerar att motverka dessa mål och skapa nya barriärer för handel och industriell utveckling. Konsekvenserna blir särskilt allvarliga i norra Europa dår gruvnäringen är beroende av effektiva transportlösningar för att kunna konkurrera på den globala marknaden. Högre avgifter för internationell malmtrafik innebar ökade kostnader för exportorienterade företag, försämrad konkurrenskraft och minskad attraktivitet för framtida investeringar. Detta riskerar i sin tur att påverka hela värdekedjan, från gruvproduktion och logistik till vidareförädling och sysselsättning. För Kaunis Iron, vars verksamhet år helt beroende av en fungerande och konkurrenskraftig transportkorridor till Narviks hamn, ar det avgörande att avgiftsmodellen utförmas på ett konkurrensneutralt Sätt. Gränsöverskridande malmtransporter bör inte belastas med högre avgifter än motsvarande nationella transporter enbart på grund av att de passerar en nationsgräns. Kaunis Iron uppmanar därför Bane NOR att ompröva den föreslagna segmenteringen och säkerställa att internationell malmtrafik behandlas på likvärdiga villkor som nationell trafik. En sådan ansats skulle båttre Stödja en integrerad nordisk transportmarknad, fråmja investeringar i den nordiska gruvnäringen och bidra till en långsiktigt tryggad försörjning av strategiskt viktiga råvaror för Europa."
Bane NORs kommentar til innspillene ovenfor Avgiftssystemets rolle må være å kunne bidra til finansiering av jernbaneinfrastrukturen på en samfunnsøkonomisk måte som optimerer bruken av jernbanen, innenfor jernbaneforskriftens krav. Innenfor disse rammene har Bane NOR utarbeidet påslag som samlet sett gir en lavere belastning på malmtrafikken på Ofotbanen enn vår forrige påslagsmodell som var i bruk t.o.m. 2023. Det er ingen bakenforliggende intensjon om å gi internasjonal transport dårligere vilkår enn innenlandske transporter. Innenlands og internasjonal malmtransport fikk i vår modell helt like beregningsresultat målt i kroner per brutto tonnkilometer. Det er tonn per togkilometer som medfører at internasjonal malmtransport får høyere avgift enn innenlands malmtransport målt i kroner per togkilometer. Merk også at mens påslag for internasjonal malmtransport går ned, øker den for innenlands malmtranport.	

11. Norge går motsatt vei av Sverige og EU

Foretak/ Organisasjon	Innspill
Narvik Havn	"Narvik Havn mener det er svært uheldig at Norge foreslår økte baneavgifter samtidig som Trafikverket reduserer jernbaneavgiftene i Sverige med 30 %" "Narvik Havn mener at jernbanetransport mellom Norge og Sverige i størst mulig grad bør ha sammenlignbare og konkurransedyktige rammevilkår. For en sammenhengende eksportkorridor vil store forskjeller i avgiftsnivå direkte påvirke konkurransekraften mellom transportkorridorene. Samtidig har EU, som følge av dagens geopolitiske og økonomiske situasjon, oppfordret medlemslandene til å vurdere midlertidige reduksjoner i ulike infrastrukturavgifter for å styrke konkurransekraft, industri og logistikkflyt."
Svemin	"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. För en sammanhängande gränsöverskridande exportkorridor, som Malmbanan och Ofotbanen utgör, kommer sådana skillnader att skapa konkurrenssnedvridande effekter. Samtidigt har EU, mot bakgrund av den nuvarande geopolitiska situationen, med särskild påverkan på energi- och transportkostnader, uppmanat medlemsstaterna att införa tillfälliga sänkningar av olika infrastrukturavgifter för att värna europeisk industri och konkurrenskraft. I detta avseende innebär den föreslagna avgiftshöjningen för internationell malmtrafik en motsatt riktning för en strategisk viktig export- och malmkorridor i norra Europa."
LKAB	"Bristande samordning i den gränsöverskridande korridoren: Samtidigt som Bane NOR föreslår avgiftshöjningar planerar Trafikverket att sänka banavgifterna i Sverige för malmtransporter. För en integrerad transportkorridor innebär detta risk för snedvridningar och ineffektiva styrsignaler. Mot bakgrund av EU:s ambition att stärka industrins konkurrenskraft framstår förslaget som kontraproduktivt för en strategiskt viktig exportkorridor."

Kaunis Iron	" Samtidigt som Bane NOR foreslår betvdande höjningar av banavgifterna får internationella malmtransporter har Trafikverket i Sverige föreslagit att banavgifterna för malmtrafik ska sankas med cirka 30 procent från och med 2028." "Detta illustrerar två fundamentalt olika synsatt på hur strategiskt viktiga godstransporter bor behandlas. Trafikverkets förslag bygger på en ambition att stärka järnvägens konkurrenskraft, främja effektiva godstransporter och skapa långsiktigt hållbara villkor for svensk basindustri. Bane NOR förslag innebär däremot en ökad kostnadsbelastning for samma typ av transporter på den norska delen av transportkedjan. För Malmbanan och Ofotbanen, som tillsammans utgör en sammanhängande gränsöverskridande exportkorridor, riskerar denna utveckling att skapa obalanser och konkurrenssnedvridande effekter. Transportköparen moter i praktiken en och samma logistikkedja från gruva till utskeppningshamn, men får samtidigt hantera två avgiftssystem som utvecklas i helt olika riktningar. Detta skapar osäkerhet och försärnrar förutsägbarheten får långsiktiga investeringar i produktion, logistik och transportkapacitet." För Kaunis Iron är en väl fungerande och kostnadseffektiv transportkorridor till Narvik avgörande for verksamhetens konkurrenskraft. Om kostnaderna på den norska delen av korridoren ökar samtidigt som Sverige bedömer att motsvarande transporter bår ges lågre avgifter för att stärka industrins konkurrenskraft, uppstår en situation dår effekten av de svenska åtgärderna delvis eller helt riskerar att neutraliseras. Detta är särskilt problematiskt eftersom transportkedjan endast år så stark som sin svagaste länk. Skillnader i avgiftsnivåer mellan två nationella infrastrukturförvaltare år i sig inte ovanliga. När det gäller Malmbanan och Ofotbanen handlar det dock om en unik och integrerad internationell transportkorridor dar den svenska och norska infrastrukturen är ömsesidigt beroende av varandra."
Bane NORs kommentar til innspillene ovenfor Avgiftssystemet skal bidra til finansiering av jernbaneinfrastrukturen på en samfunnsøkonomisk måte som optimerer bruken av jernbanen, innenfor jernbaneforskriftens krav. Innenfor disse rammene har Bane NOR utarbeidet påslag som samlet sett gir en lavere belastning på malmtrafikken på Ofotbanen enn vår forrige påslagsmodell som var i bruk t.o.m. 2023. Kombitogtrafikken skal fortsatt ikke betale påslag. Bane NOR vil presisere at innføringen av nye påslag på infrastrukturavgifter nå må ses i sammenheng med avgiftsmodellen gjennom mange år. Det er ikke et plutselig skifte med høye økninger nå, men en videreføring av en avgiftsmodell introdusert i 2019 bestående av en grunnpris (avgift baserte på "direkte kostnader") og påslag. At påslag ikke har vært innkrevd i en periode er en følge av stansvedtak fra Statens jernbanetilsyn 13. desember 2024.	

12. Konflikt med politiske mål

Foretak/ Organisasjon	Innspill	Bane NORs kommentar
Norskog	"NTP 2025–2036 er ikke formulert på samme måte som tidligere planer når det gjelder overføring av gods fra vei til bane. Likevel er det tydelig at jernbanen fortsatt spiller en viktig rolle for godstransporten. Det står at jernbanen har et fortrinn i frakt av store mengder gods over lange avstander, og at etterspørselen etter gods på jernbane har et potensial for vekst dersom det settes inn riktige tiltak. Samtidig understrekes det at satsing på drift og vedlikehold skal bidra til økt driftsstabilitet og mer forutsigbarhet for godstransporten, og at andre virkemidler, som økonomiske støtteordninger, skal bidra til å styrke vilkårene for godstransport på jernbane. Dette kommer frem av side 51, 52 og 53 i NTP 2025-2036. Det vil være vanskelig å forene disse føringene med et forslag som gir tømmer- og flistog en så markant kostnadsøkning. Tømmertransport på bane er nettopp et segment der jernbanen ofte har sitt tydeligste fortrinn, ved store volumer over lange avstander. Når NTP samtidig peker på behovet for vekst, forutsigbarhet og styrkede vilkår for jernbanegods, fremstår det lite treffsikkert å tillegge tømmer- og flistog en kraftig økning i avgifter."	Avgiftssystemets rolle er å bidra til optimalisering av bruken av jernbanen og til finansiering av jernbanen, og dermed også til å tilrettelegge for blant annet godstrafikk på bane. Avgiftssystemet er regulert gjennom jernbaneforskriften og EU-direktiv 2012/34. Vi kan ikke se at regelverket gir rom for å eksempelvis hensynta politiske mål i avgiftsfastsettelsen. Likevel, regelverket er tuftet på formål om optimal utnyttelse av jernbanen. Gjennom å bruke Ramsey-metoden minimerer vi virkningen av avgiftene på togtilbudet og ivaretar dermed et samfunnsøkonomisk hensyn. Påslag for tømmersegmentet var tidligere satt til null påslag utfra vurderinger fra tidlige 2020-tall. Nå er det to endringer siden den gang: Bedre økonomi innen tømmer (betydelig økte tømmerpriser), og Bane NORs nye metode hvor alle segmenter skal inngå i beregningen (ikke settes til null i utgangspunktet). Det er mer bruk av systematisk metode og mindre grad av skjønn i forutsetninger. Til sammen har dette gitt resultatene. Det er en liten reduksjon i påslag for tømmer siden høringen, men fortsatt i samme størrelsesorden. Her kan vi framstå som at vi ukritisk bruker resultatene som metoden gir, men det er faktisk det vi er nødt til å gjøre så lenge vi ikke kan se at det er feil i forutsetningene. Vi står ikke fritt til å velge å se bort fra resultater, så lenge disse er korrekte.
Posten Bring	"Etter vårt syn står forslaget i klar spenning med nasjonal transportpolitikk. Det er et tydelig politisk mål å øke godstransport på bane, samtidig som avgiftssystemet utvikles i retning av høyere kostnader. Dersom avgiftsnivået bidrar til at gods flyttes fra bane til vei,	Avgiftssystemets rolle er å bidra til optimalisering av bruken av jernbanen og til finansiering av jernbanen, og dermed også til å tilrettelegge for blant annet godstrafikk på bane. Avgiftssystemet er regulert gjennom jernbaneforskriften og EU-direktiv 2012/34. Vi kan ikke se at regelverket gir rom for

	vil dette føre til økte utslipp og redusert samfunnsøkonomisk effektivitet."	å legge for eksempel politiske mål direkte inn i avgiftsfastsettelsen. Likevel, regelverket er tuftet på formål om optimal utnyttelse av jernbanen. Gjennom å bruke Ramsey-metoden minimerer vi virkningen av avgiftene på togtilbudet og ivaretar dermed et samfunnsøkonomisk hensyn. Det er begrenset i hvilken grad man har anledning til å ta hensyn til samfunnsøkonomiske konsekvenser i videre forstand.
Kaunis Iron	Den geopolitiska utvecklingen under de senaste åren har påtagligt förändrat förutsättningarna för europeisk industri, gruvnäring och internationell handel. Kriget i Mellanöstern, Rysslands invasion av Ukraina, ökade spänningar i världshandeln, osäkra globala leveranskedjor samt Europas växande fokus på forsorjningstrygghet och strategisk autonomi har tydliggjort vikten av en konkurrenskraftig och robust råvaruproduktion inom Europa. I detta sammanhang har den svenska gruvnäringen fått en allt större strategisk betydelse. Europeiska unionen har identifierat behovet av att minska beroendet av import av kritiska råvaror och industrimineral från tredje land samt stärka den inhemska produktionen av de råvaror som år nödvändiga för energiomställningen, den gråna industrin, infrastrukturen och försvarsindustrin. Järnmalm utgör en central del av denna råvaruförsörjning. Kaunis Iron verkar i en region som har stor betydelse för Europas tillgång till järnmalmsprodukter, men verksamheten präglas samtidigt av särskilda utmaningar. Företaget bedriver verksamhet i en geografiskt avlägsen del av Europa med långa transportavstånd till marknader och utskeppningshamnar. Därmed utgår transportkostnader en betydligt storre andel av den totala kostnadsbilden än för många andra industriverksamheter. Förändringar i banaygiftec, energikostnader och logistikkostnader får därför ett direkt genomslag på bolagets konkurrenskraft. Samtidigt verkar Kaunis Iron på en global marknad dår bolaget konkurrerar med stora internationella gruvföretag i länder som	Kaunis har mange gode poenger her. Bane NOR mener at avgiftssystemet skal ivareta optimering av bruken av jernbanen, og at politiske mål utover dette ikke kan tas spesifikt hensyn til innenfor rammen av avgiftsfastsettelse. Samlet sett er det lavere påslag på Ofotbanen i den nye avgiftsmodellen enn den gamle. Vi erkjenner at Kaunis Iron kommer dårligere ut enn enkelte andre aktører, og vi har begrunnet vår segmentering gjennom flere andre svar i dette dokumentet. Bane NOR har videre, i tillegg til den Ramsey-baserte påslagsberegningen, evaluert absolutt tåleevne per segment. Kriteriene for tåleevnevurderingen ble skjerpet etter høringen, noe som har ført til at påslaget ble noe redusert i segmentet internasjonal malmtransport.

	Australien, Brasilien, Kanada och Sydafrika. Dessa aktörer har ofta andra geografiska förutsättningar, storre produktionsvolymer och i många fall lägre transportkostnader. För att europeisk gruvproduktion ska kunna konkurrera på lika villkor kravs därför att de transportkorridorer som år avgörande får exporten fungerar effektivt och kostnadsmässigt konkurrenskraftigt. Mot denna bakgrund är det särskilt bekvmmersamt att den föreslagna avgiftsmodellen riskerar att öka kostnadsbelastningen for internationella järnmalmstransporter på Ofotbanen. För Kaunis Iron finns inga realistiska alternativ till järnvägstransporter via Malmbanan och Ofotbanen for att nå hamnen i Narvik och dårifrån den internationella marknaden. Varje kostnadsökning på denna transportsträcka påverkar dårför bolagets konkurrenskraft direkt. Den geopolitiska utvecklingen talar för att Europa bör stärka förutsättningarna för den egna råvaruproduktionen och de transportkorridorer som möjliggör export och vidareförädling inom Europa. Avgiftsmodeller som ökar kostnaderna för strategiskt viktiga råvaruflöden riskerar att motverka dessa ambitioner och försvåra de investeringar som kravs for att säkra Europas långsiktiga råvaruförsörjning. Kaunis Iron anser därför att den geopolitiska situationen och den ökade betydelsen av europeisk råvaruförsörjning måste beaktas vid utformningen av framtida banavgifter. För Europas viktigaste järnmalmskorridorer bör målsättningen vara att stärka konkurrenskraften, investeringarna och försörjningstryggheten — inte att öka kostnadsbördan for de foretag som bidrar till dessa mål.	
Kaunis Iron	"Kaunis Iron vill även uppmärksamma att den föreslagna avgiftshöjningen går i motsatt riktning mot de ambitioner som under senare år uttryckts på europeisk nivå. Mot bakgrund av den geopolitiska utvecklingen, störningar i globala leveranskedjor, ökade energi- och transportkostnader samt Europas växande behov av strategiska råvaror har EIJ återkommande betonat vikten av att stärka den europeiska industrins konkurrenskraft och motståndskraft.	Avgiftssystemet skal bidra til finansiering av jernbaneinfrastrukturen på en samfunnsøkonomisk måte som optimerer bruken av jernbanen, innenfor jernbaneforskriftens krav. Innenfor disse rammene har Bane NOR utarbeidet påslag som samlet sett gir en lavere belastning på malmtrafikken på Ofotbanen enn vår forrige påslagsmodell som var i bruk t.o.m. 2023.

	Som en del av detta har medlemsstaterna uppmuntrats att använda tillgängliga styrmedel för att minska kostnadsbelastningen på näringslivet, bland annat genom att se över olika typer av infrastrukturavgifter och transportrelaterade kostnader. Syftet har varit att säkerställa att europeiska foretag kan fortsätta investera, producera och konkurrera på globala marknader under en period präglad av betydande osäkerhet och hårdnande internationell konkurrens. Mot denna bakgrund framstår den föreslagna höjningen av banavgifterna för internationell malmtrafik som särskilt problematisk. Förslaget innebar ökade kostnader for en av Europas viktigaste transportkorridorer för järnmalm och strategiska råvaror, samtidigt som både EU och medlemsstaterna eftersträvar åtgärder som stärker försörjningstrygghet, industriell utveckling och europeisk konkurrenskraft."	

13. Rettslig ramme

Foretak/ Organisasjon	Innspill	Bane NORs kommentar
Vygruppen AS, Vy Tog AS og Vy Tåg AB	"Jernbaneforskriften setter klare vilkår for bruk av påslag. Etter § 1-1a skal forskriften bidra til et hensiktsmessig person- og godstogtilbud, der kapasitet og øvrige ressurser utnyttes på en effektiv, samfunnsnyttig og sikker måte. Etter § 6-3 første ledd kan påslag bare fastsettes dersom markedet tåler det, og påslagene må bygge på prinsippene om effektivitet, innsyn og likebehandling, samtidig som de skal sikre optimal konkurranseevne for jernbanens markedssegmenter. Etter § 6-3 annet ledd kan avgiftsnivået ikke være så høyt at et markedssegment som ellers kunne ha betalt grunnavgiften, hindres i å bruke infrastrukturen. Etter § 6-3 tredje og fjerde ledd skal markedssegmentene også analyseres særskilt og publiseres i netterklæringen. Det samme følger av direktiv 2012/34/EU artikkel 32, som uttrykkelig	Det har vært helt avgjørende for Bane NOR at fastsettelsen av påslagene skal oppfylle den rettslige rammen som Vy her beskriver. Vi har lagt stor vekt på likebehandlingsprinsippet og har derfor brukt en gjennomgående systematisk metode både i markedssegmentering og påslagsberegning. Datagrunnlaget er forbedret siden 2024-2025, særlig i den nye estimering av elastisiteter, hvor konkurranseforholdet til andre transportmidler er helt sentralt. I tillegg til den relative tåleevnen (elastisitetene) som har betydning for fordeling av påslag mellom segmenter, er tåleevnevurdering utført i forhold til nivået

	åpner for påslag kun dersom markedet kan bære dem, og kun på grunnlag av effektive, transparente og ikke-diskriminerende prinsipper, samtidig som jernbanens markedssegmenter skal sikres optimal konkurranseevne. Bestemmelsen sier også at avgiftsnivået ikke kan utelukke segmenter som minst kan betale de direkte kostnadene og en markedsmessig avkastning. EU-kommisjonens retningslinjer fra 2025 presiserer videre at påslag ikke kan utgjøre en barriere for markedsadgang, og at gebyrnivåene direkte påvirker lønnsomhet, billettpriser og konkurransen mellom jernbane og andre transportformer. Det rettslige utgangspunktet er dermed strengt. Det er ikke nok at en modell kan generere et tall; det må kunne dokumenteres at det konkrete påslaget er forenlig med kravene til tåleevne, konkurranseevne, likebehandling og markedsadgang. Etter vårt syn er det ikke godtgjort for kommersiell persontogtrafikk i det foreliggende høringsutkastet."	på de beregnede påslagene per segment. Den sistnevnte vurderingen er vi klar over at ikke var så godt dokumentert i høringsutkastet. I endelig versjon er kriteriene tydeliggjort og i tillegg skjerpet, dels som følge av høringsinnspill fra flere aktører på dette punktet.

14. Innkrevingstidspunkt

Foretak/ Organisasjon	**Innspill**	**Bane NORs kommentar**
Rana Gruber	"Bane NOR varsler at det vil gjenoppta innkreving av påslag 1. september 2026 for R26 og R27 (punkt 1.2), med henvisning til Network Statement 2026 og 2027. Vår vurdering er at en eventuell innkreving vil være i strid med jernbaneforskriften § 5-2 bokstav b), jf. § 5-1 (1) og § 6-3 (6). Ny markedssegmentering og beregningsmetode for påslag utgjør endringer av grunnleggende elementer som oppstiller skjerpede prosedyrekrav, se Vedtakets punkt 12.4 med henvisning til Generaladvokatens uttalelse i sak C-538/23, samt siterte brev fra Statens jernbanetilsyn til Bane NOR av 5. desember 2022: «I jernbaneforskriften § 6-3 (6) er det derfor en regel om at endringer i 'de grunnleggende elementene' i påslagene, skal 'offentliggjøres senest tre	Rana Gruber mener at jernbaneforskriften § 6-3 (6) om varsling av endringer i påslag og reglene i jernbaneforskriften kapittel 5 om nettveiledningen er til hinder for at Bane NOR gjenopptar innkreving av påslag i 2026 og i 2027. Vi har vurdert dette, men etter vårt syn er ikke disse reglene til hinder for å gjenoppta innkreving av påslag fom. 1. september 2026. Endringene i påslag har skjedd som følge av et pålegg fra SJT. Det er hverken noe i tilsynets vedtak eller de nevnte reglene som er til hinder for å gjenoppta innkreving av påslag når pålegget har blitt oppfylt. Det følger også av jernbaneforskriften § 5-1(2)

	måneder før fristen for offentliggjøringen av nettveiledningen'. SJT mener dette betyr at Bane NOR, i de tilfellene hvor det er snakk om endring av grunnleggende elementer, må være ferdig med å definere markedssegmenter, vurdere tåleevne og fastsette påslag 15 måneder før oppstart av ruteplanen som de nye påslagene gjelder for. Det vil si at for R24 skulle endringen av de grunnleggende elementene i påslagene vært ferdigstilt september 2022.» Endringer av grunnleggende elementer for R26 og R27 skulle altså vært offentliggjort i henholdsvis september 2024 og september 2025. Uansett skulle avgiftene vært offentliggjort i henholdsvis desember 2024 og desember 2025. Resultatet av Bane NORs nyeste markedssegmentering ble først offentliggjort 20. mai 2026 som vedlegg til høringsbrevet om påslag, hvor malmsegmentet har blitt endret. At Bane NORs markedssegmentering og påslagsberegning ikke var ferdigstilt innen fristene i jernbaneforskriften for R26 og R27 illustreres for øvrig godt av SJTs innvilgelse av utsatte frister for oppfyllelse av påleggspunktene 5, 6 og 9 av 17. april 2026 (ref.: 23/2216-208), til henholdsvis 30. juni 2026 og 30. juli 2026, som nettopp knytter seg til markedssegmentering og påslag. For R26 og R27 er det følgelig altfor sent å gjøre slike endringer nå med virkning for disse periodene. Vi forventer derfor at Bane NOR ikke forsøker å kreve inn påslag for R26 og R27."	siste punktum at netterklæringen skal ajourføres og endres ved behov. Vi viser videre til at det har blitt varslet om dette påslag tidligere og at vi har holdt alle berørte parter informert om at vi skal gjenoppta innkreving av påslag når pålegget er oppfylt.

15. Annet

Foretak/ Organisasjon	Innspill	Bane NORs kommentar
Rana Gruber	"Vi er bekymret for at Bane NOR fremdeles sammenblander markedssegmenteringen og påslagsberegningen som to prosesser som kan gjennomføres parallelt eller i vilkårlig rekkefølge. Etter vårt syn er dette en misforståelse av den logiske, metodiske og rettslige rekkefølgen mellom de to. Påslaget skal fastsettes per segment, og en korrekt påslagsberegning forutsetter følgelig at segmenteringen allerede er endelig avklart. Gjennomføres påslagsberegningen før segmenteringen er på plass, oppstår en reell risiko for at segmenteringsarbeidet påvirkes av ønsket om et bestemt utfall i påslagsberegningen. Vi ser nå at denne risikoen har materialisert seg ved at Significance og Bane NOR opererer med forskjellige markedssegmenter."	Vi kan forsikre om at markedssegmenteringen har kommet først, og deretter påslagsberegningen. En eventuell forskjell i segmentering, hvor Significances segmenter i noen tilfeller er bredere enn Bane NORs, er utelukkende begrunnet i hvor detaljert det har vært mulig å estimere elastisiteter.
Rana Gruber	"Et ytterligere eksempel på at Bane NOR har en selektiv og vilkårlig tilnærming til Rapporten, er at Bane NOR ikke en gang vurderer om pris per bruttotonnkilometer er et egnet verktøy for å beregne korrekt påslag. Ifølge Significance vil nemlig et totalkostnadsprinsipp være bedre egnet for godstransport, se Rapportens oppsummering på s. 4: «For the freight models, additional testing was undertaken to determine the most appropriate formulation of the cost variable. This showed that total transport cost provides the most consistent and robust results compared to cost expressed per tonne or per tonne-kilometre». Det fremstår igjen som om Bane NOR ikke ønsker, eller ikke har rukket, å ta stilling til hva Significance faktisk anbefaler, eller i alle fall ikke å implementere Rapportens anbefalinger i Vedlegg 1. I stedet for å foreta en grundig vurdering, virker det som om Bane NOR – igjen – har forhåndsbestemt seg for et gitt resultat, og vilkårlig plukket ut de vurderingene som Significance har foretatt som passer inn i Bane NORs strategi, som en form for bekreftelse på at resultatet er riktig. Dette er en vesentlig svakhet ved Vedlegg 1."	Her ser det ut til å foreligge en misforståelse. Significance skriver om totalkostnad i forbindelse med spesifikasjonen av modellen for å beregne elastisitet for godssegmentene utfra dataene de har innsamlet. Det handler altså kun om måten variablene er representert på i den atferdsmodellen de bruker for å estimere elastisitetene. Estimatene for elastisitetene for godstrafikken måles derimot på tonnkilometer, se f.eks. sammendraget, tabell 40 eller konklusjonskapittelet i Significance-rapporten. Derfor er det nødvendig å bruke tonnkilometer i Bane NORs beregning av påslag - det er et faglig faktum. Bane NOR skriver i rapporten om påslag: "Enheten for påslaget skal være kroner per togkilometer, slik at enheten for grunnpris og påslag blir den samme. Elastisiteter som anvendes i beregningen av påslag er imidlertid mer beskrivende for endring i etterspørsel målt i tonnkilometer. Derfor er bruttotonnkilometer brukt i selve

		beregningen, og resultatene deretter omregnet til kilometersatser."
Rana Gruber	"Totalinntrykket som danner seg, er at Bane NOR fortsatt forsøker å forsvare egen posisjon og egne, ønskede resultater, fremfor å foreta et grundig og forsvarlig arbeid for å oppfylle Vedtaket."	Det er synd at Rana Gruber oppfatter det slik. Bane NOR har lagt stor vekt på å oppfylle vedtaket. De resultatene vi har kommet fram til både når det gjelder markedssegmentering og påslag er et resultat av at vi strengt har fulgt regelverket og SJTs tolkning av dette slik vi forstår den fra vedtaket.
SJ AB	”Mot denna bakgrund vill SJ AB betona vikten av att avgiftsnivåerna utformas med hänsyn till: -trafikens faktiska betalningsförmåga -konkurenssituationen mellan trafikslag -de samhällsekonomiska effekterna av förändrat trafikutbud"	Bane NOR har brukt en metodikk hvor konkurransen mellom trafikkslag gjenspeiles i elastisiteter som brukes i beregningen og de beregnede påslagene per segment deretter evalueres opp mot trafikkens faktiske betalingsevne før man konkluderer med en påslagssats for segmentet. Videre er Ramsey-Boiteux-metoden valgt nettopp for å minimere avgiftens virkning på trafikktilbudet.
Jernbanedirektoratet	Infrastrukturforvalter kan innkreve påslag på infrastrukturavgifter for å oppnå inntil full deknin"g for sine kostnader. Vi legger til grunn at kostnadene det siktes til å dekke gjennom påslag, er reelle kostnader for at togoperatører kjører tog i dag og ikke inkluderer rent regnskapsmessige verdiforringelser av anlegg, produksjonslinjer m.v."	Kostnader som påslag kan bidra til å dekke, er kostnader som er knyttet til den såkalte minste pakka med tjenester (jernbaneforskriften § 4-1).

Vygruppen AS, Vy Tog AS og Vy Tåg AB	"Ved omdannelsen av Jernbaneverket til Bane NOR ble det forutsatt at det skulle etableres en tydelig kunde/ leverandør relasjon mellom togselskapene og Bane NOR. Som del av det å etablere en kunde/ leverandør relasjon, skulle infrastrukturavgiftene ut fra et ytelses mot ytelse prinsipp ansees som betaling for Bane NORs leveranser av infrastruktur og tjenester til togselskapene. Se Meld. St. 27 (2014-2015), punkt 4.7. Det har perioden fra Bane NOR ble etablert og frem til i dag skjedd en vesentlig økning i prisene togselskapene betaler til Bane NOR for leveransene av infrastruktur og tjenester. I motsetning til det som normalt er tilfelle i en kunde/ leverandør relasjon der prisen på tjenestene gjenspeiler kvaliteten på disse, gjenspeiler ikke Bane NORs økte priser på infrastruktur og tjenester en økning i kvaliteten på leveransene til togselskapene. Det at Bane NOR ikke følger opp forutsetningene i Meld. St. 27 om å skulle forholde seg til togselskapene som kunder blir ytterligere tydeliggjort gjennom det aktuelle høringsforslaget. Dette ved at Bane NOR i høringsforslaget ikke en gang gjør et forsøk på å forklare hvorfor man mener det er grunnlag for å øke prisene i en situasjon der det over tid har vært en negativ utvikling i kvaliteten på infrastrukturen og tjenestene Bane NOR leverer."	Ja, det ble forutsatt at det skulle etableres en tydelig kunde-leverandør-relasjon mellom togselskapene og Bane NOR. Det ble også bestemt at det skulle innføres kjørevegsavgift. Det ble i den forbindelse nevnt at slike ordninger synliggjør kostnaden ved å benytte infrastrukturen (Meld.St. 27 (2014-2015). Her vil vi minne om at nivået på kjørevegsavgifter er langt under kostnadene til drift og vedlikehold av infrastrukturen. Vi vil også peke på at påslag i sum med det nye forslaget vil bli omtrent på nivå med hva det var i 2023. Samtidig er fordelingen av påslag mellom segmenter endret siden den gang, og Vy har rett i at avgiftssatsene øker for noen persontogsegmenter.

NHO Logistikk og Transport	"Forslaget fremstår særlig oppsiktsvekkende i lys av at Statens jernbanetilsyn i desember 2024 påla Bane NOR å stanse innkrevingen av påslag og gjennomføre nye vurderinger av både markedssegmentering og avgiftsgrunnlag. Samtidig er det velkjent at Samferdselsdepartementet tidligere har uttrykt betydelig skepsis til nivået på de foreslåtte avgiftene og bidratt til å redusere dem. Når Bane NOR nå på nytt forsøker å etablere et system for økte påslag, oppfattes dette av våre medlemmer som et forsøk på å gjeninnføre en avgiftsbelastning som både tilsynsmyndigheter og politiske myndigheter tidligere har funnet grunn til å gripe inn mot."	Bakgrunnen for at Bane NOR kom med et nytt forslag til påslag nå var nettopp at Statens jernbanetilsyn (SJT) påla Bane NOR å stanse innkrevingen og gjennomføre nye vurderinger av markedssegmentering og påslagsberegning. Det overrasker oss at det oppfattes som oppsiktsvekkende at vi har innrettet oss etter SJTs pålegg. Vi kjenner oss heller ikke igjen i at Samferdselsdepartementet (SD) skal ha uttrykt betydelig skepsis til nivået på avgiftene. Ramme for avgiftene er avtalt årlig mellom SD og Bane NOR. Når det gjelder nivået på kjøreveisavgiftene som Bane NOR legger opp til framover, så er de samlede påslagene på nivå med hva disse avgiftene var i 2023. Bane NOR har ikke ønsket en plutselig økning, men en videreføring som vi opprinnelig hadde planlagt å ha helt siden 2024. Det har unntaksvis vært en periode med stans i innkreving av påslag på grunn av stansvedtak fra Statens jernbanetilsyn. Vedtaket dreide seg ikke om nivået som sådan, men om hvorvidt Bane NOR hadde oppfylt jernbaneforskriftens krav bl.a. til metodikk.
CargoNet	"Overordnet må det også påpekes at, i parallell med Bane NORs foreslåtte reinnføring av påslag, så gjennomføres det også en årlig nedjustering av rabattordningen for baneavgifter på banestrekk som er vurdert som «vesentlig underutnyttede». Rabattordningen ble innført som en incentivordning i 2023 og gjelder både for grunnavgift og påslagsavgiftene. For 2026 er rabatten på 30%, mens den vil bli nedjustert til 15% for 2027 - før den opphører fra 2028. Dette vil for operatørene og kundene gi en dobbel kostnadseffekt ved gjenninnføring av påslag fra 1. september 2026, i forhold til tidligere års avgiftsnivåer."	Bane NOR må følge samme prinsipp for fastsettelse av påslag i alle segmenter, og mener at påslag må beregnes uavhengig av redusert rabatt. Effekten av rabatten er en utfordring i seg, men kan ikke påvirke fastsettelsen av påslag.

Vygruppen AS, Vy Tog AS og Vy Tåg AB	"En sentral forskjell mellom dagens ordning og det nye høringsutkastet er at påslag går fra å være et selektivt virkemiddel til å bli et generelt, modellstyrt virkemiddel som i prinsippet omfatter hele markedet. I tidligere modell, slik den fremgår av Network Statement 2026, var påslag i praksis begrenset til noen få segmenter: trafikk med avtale hvor vederlag justeres ved endring i avgifter (PSO), jernmalm og liknende transporter A og B, øvrig malm og mineraler og tilbringertransport til hovedflyplass. «Andre persontog» var ikke blant segmentene som faktisk ble ilagt påslag. I den nye modellen inngår derimot samtlige segmenter i beregningen, og det foreslås påslag også for kommersiell lokal/regional trafikk og fjerntog uten trafikkavtale. Dette er ikke bare en teknisk justering, men en vesentlig systemendring. Påslag går fra å være et målrettet virkemiddel overfor noen utvalgte segmenter til å bli et bredt markedsgrep med direkte konsekvenser for den delen av personmarkedet som opererer fullt ut på kommersielle vilkår. Dette skjer uten at det foreligger et tilsvarende styrket datagrunnlag eller en tydeligere dokumentasjon av at kommersiell persontogtrafikk faktisk tåler det. Etter vårt syn skjerpes derfor kravene til dokumentasjon og rettslig begrunnelse ytterligere. Dette innebærer at den delen av personmarkedet som opererer fullt ut på markedsvilkår, for første gang foreslås belastet med påslag på et grunnlag som samtidig er svakere dokumentert enn det endringen tilsier."	Den prinsipielle endringen som Vy beskriver er bevisst valgt fra Bane NORs side for å sikre likebehandling og for øvrig oppfylle påleggene i SJTs vedtak fra desember 2024. Vi har tatt grep for å styrke datagrunnlaget siden 2024-2025. Vi mener videre at markedssegmenteringen er godt dokumentert i en egen rapport, og at data og beregningsmetode for påslag er tilstrekkelig forklart i rapporten om påslag. Vi er enige i at evalueringen av absolutt tåleevne kunne vært bedre dokumentert i høringsversjonen. Dette er forbedret i endelig versjon.

Vygruppen AS, Vy Tog AS og Vy Tåg AB	"Bane NOR presenterer Ramsey-Boiteux som hovedmodell for fastsettelse av påslag. Samtidig fremgår det uttrykkelig at modellen ikke brukes for trafikk med offentlig kjøp, fordi overveltingen der er satt til null. For slike segmenter beregnes påslag i stedet ut fra andel togkilometer. Høringsutkastet opplyser samtidig at trafikk med offentlig kjøp utgjør om lag 73 % av togkilometerne i datagrunnlaget. Det betyr at den teoretiske hovedmodellen bare brukes på en minoritet av markedet. Når hovedmodellen i praksis ikke anvendes på den største delen av trafikken, svekkes modellens forklaringskraft og normative styrke. Dette er særlig viktig fordi høringsutkastet samtidig bruker modellresultatene som begrunnelse for å innføre nye påslag på kommersiell persontogtrafikk. Etter vårt syn er det metodisk problematisk å gi modellen så stor vekt når den i realiteten er supplert med separate fordelingsregler og etterfølgende skjønnsmessige korreksjoner."	Når det gjelder bruk av en annen metode for offentlig kjøpt trafikk enn for øvrig trafikk, er dette i tråd med EU-kommisjonens retningslinjer fra 2025: "*This means that PSO services do not follow the usual market logic, and it might not be appropriate to apply concepts like elasticity of demand. Nevertheless, PSO services typically represent a significant share of all rail services and network capacity use and it is legitimate to seek their contribution to network cost recovery via payment of a mark-up. A low level of mark-ups for PSO services may have the effect of shifting a high proportion of the burden of network funding onto open-access services, thereby compromising their economic viability and ability to compete with other modes.*" Kommisjonen antyder videre at en metode kan være å se på gjennomsnittet av hva andre segmenter betaler og sette påslag for PSO som er "*at least proportional to their use of the network*".
Vygruppen AS, Vy Tog AS og Vy Tåg AB	"Høringsutkastet viser ikke hvordan modellresultatene påvirkes av endringer i sentrale forutsetninger som elastisiteter, overveltingsgrad og relative transportkostnader. Når modellen samtidig bygger på flere estimater og sterke antakelser, er dette en betydelig svakhet. Uten sensitivitets- og robusthetsanalyser er det vanskelig å vurdere om de foreslåtte påslagene er stabile eller om de i stor grad drives av usikre parametre. Etter vårt syn svekker dette ytterligere modellens egnethet som beslutningsgrunnlag."	Bane NOR er enig i at slike analyser gjerne kunne ha vært publisert sammen med høringen. Vi beklager at det ikke var tilfelle, og tar det med oss til senere. Bane NOR er åpen om at modellen bygger på til dels usikre parameterverdier. Samtidig mener vi at det vanskelig lar seg gjøre å fremskaffe et bedre datagrunnlag.
Vygruppen AS, Vy Tog AS og Vy Tåg AB	På denne bakgrunn mener vi at påslag for kommersiell persontogtrafikk uten trafikkavtale må settes til 0 kroner. Dette gjelder både lokal/regional trafikk uten trafikkavtale og fjerntog uten trafikkavtale. Høringsutkastet dokumenterer etter vårt syn ikke i tilstrekkelig grad at kravene i jernbaneforskriften § 6-3 er oppfylt for disse segmentene, herunder kravene til tåleevne, konkurranseevne, likebehandling og vern mot at avgiftsnivået hindrer bruk av infrastrukturen. Det samme følger av artikkel 32 i direktiv 2012/34/EU og EU-kommisjonens retningslinjer fra	Bane NOR står ikke fritt til å velge et avgiftsnivå uavhengig av de analysene som er gjort. Med mindre det er feil i forutsetningene må vi bruke de resultatene som analysen førte til. Ny vurdering av absolutt tåleevne er gjort, og beskrevet i endelig versjon av påslagsrapporten. Vi mener at segmentinndelingen står seg, men tar med oss videre at segmentdefinisjonene kan tydeliggjøres.

	2025. Vi ber derfor om at: 1. Påslag for kommersiell persontogtrafikk settes til 0 kroner, herunder for både lokal/regional trafikk og fjerntog. 2. Bane NOR gjennomfører en ny og etterprøvbar vurdering av absolutt tåleevne på segmentnivå før eventuelle fremtidige påslag vurderes. 3. Bane NOR dokumenterer sensitivitetsanalyser for elastisiteter, overvelting og kostnadsforutsetninger. 4. Bane NOR tydeliggjør og objektiviserer segmentdefinisjoner, særlig skillet mellom turismebaserte tog og annen kommersiell persontrafikk. 5. Eventuelle fremtidige påslag for persontrafikk vurderes først etter en konkret analyse av konkurranseflater mot buss, bil og fly, i tråd med forskriftens og EU-regelverkets krav til konkurranseevne og markedsadgang.	Verken jernbaneforskriften eller EU-regelverket krever en konkret metode for påslagsberegning eller analyse av konkurranseflater. Ramsey-Boiteux-metoden med bruk av elastisiteter er i praksis en anbefalt metode for påslag. "*Article 32(1) of Directive 2012/34/EU allows recovering the costs incurred by the infrastructure manager through the implementation of a charging scheme derived from Ramsey-Boiteux pricing and applied to a set of market segments which have to be defined by the IM and controlled by the regulatory body.*" (sitat fra IRG Rail-rapporten *Initial approach to market segment definition and criteria for an assessment of mark-ups in consideration of Directive 2012/34/EU,* 2016). For å estimere elastisiteter til beregningen undersøkes nettopp konkurranseflaten mellom jernbanen og andre transportmidler.
Ofotbanealliansen	"Ofotbanens rolle som grensekryssende eksportkorridor: Ofotbanealliansen mener det er problematisk at geografiske forhold i liten grad er tillagt vekt i modellen. Ofotbanen er ikke en ordinær innenlandsk jernbanestrekning, men en grensekryssende eksport- og logistikkorridor mellom Norge, Sverige og Finland med stor betydning for næringsliv, vareforsyning og eksport i hele nordområdene. Korridoren er avgjørende både for sjømat, dagligvarelogistikk, containertransport, industrigods og malmtransport mellom Nord-Norge og markedene i Europa. Transportene opererer samtidig i direkte konkurranse med alternative korridorer og eksporthavner i Sverige og Finland. Etter vårt syn reflekterer modellen i for liten grad den faktiske konkurransesituasjonen for jernbanetransport i nordområdene og Ofotbanens rolle som internasjonal logistikkorridor."	Bane NOR kan være enig i at Ofotbanens rolle som internasjonal logistikkorridor i liten grad er reflektert i modellen for påslag - i hvert fall ikke spesifikt adressert. Avgiftssystemets rolle må være å kunne bidra til finansiering av jernbaneinfrastrukturen på en samfunnsøkonomisk måte som optimerer bruken av jernbanen, innenfor jernbaneforskriftens krav. Blant annet skal avgiftene være basert på de samme prinsippene over hele jernbanenettet. Innenfor disse rammene har Bane NOR utarbeidet påslag som samlet sett gir en lavere belastning på malmtrafikken på Ofotbanen enn vår forrige påslagsmodell som var i bruk t.o.m. 2023, og hvor kombitogtrafikken fortsatt ikke betaler påslag.