

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Postboks 7113 St. Olavs plass
NO-0130 Oslo

Att.:

Besøksadresse:
Karl Johans gate 41 B, Oslo
Telefon: 22 99 59 00
Telefaks: 22 99 59 03
post@sjt.no
www.sjt.no

Saksbehandler: Mathilde K. Berg, 22995964
Vår ref.: 22/1735-6 FELLES-008
Deres ref.:
Dato: 13.10.2022

Kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til høringsutkastet til Network Statement 2024

1. Innledning

Statens jernbanetilsyn (SJT) viser til Bane NOR SFs (Bane NOR) høringsutkast til Network Statement 2024 (NS 2024) som ble sendt på høring 31. august 2022.

SJT som markedsovervåkingsorgan etter jernbaneloven¹ § 11a og jernbaneforskriften² § 1-3 fører tilsyn og kontroll med at Bane NOR oppfyller vilkårene i forskriften. Dette gjelder blant annet krav om nettveiledningen og dens innhold, se særlig jernbaneforskriften kapittel 5.

Gitt vår rolle som markedsovervåkingsorgan, presiserer vi at våre kommentarer til høringsutkastet til NS 2024 ikke er tilsyn med eller godkjenning av innholdet i NS 2024. Innspillet er heller ikke godkjenning av Bane NORs praksis opp mot relevant regelverk slik den er beskrevet i nettveiledningen. Våre kommentarer er kun foreløpige kommentarer og merknader til hvordan utvalgte deler av høringsutkastet forholder seg til det relevante regelverket. Vi understreker at det på et senere tidspunkt kan bli aktuelt å gjennomføre tilsyn for å påse at nettveiledningen inneholder opplysningene og informasjonen som regelverket krever. Det kan også bli aktuelt å føre tilsyn med at Bane NORs praksis er i tråd med relevant regelverk.

Vi ser at enkelte av våre innspill til Network Statement 2023 (NS 2023) er tatt i betraktning i NS 2023 og/eller høringsutkastet til NS 2024. Det synes vi er positivt. Likevel mener vi enkelte deler av nettveiledningen er mangelfulle. Som nevnt i [høringsinnspillet til NS 2023](#), gjelder dette særlig henvisning til regelverket som ble vedtatt i fjor sommer.

Vi understreker at Bane NOR selv har ansvar for å påse at deres praksis er i tråd med regelverket, og at de innholdsmessige kravene til nettveiledningen er oppfylt.

¹ Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.

² Forskrift 30. juni 2021 nr. 2315 om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv.

2. Tilleggshøringer

2.1 Generelt om tilleggshøringer

Vi ser at Bane NOR ofte inkluderer høringer av forskjellige endringer i for eksempel metoder og beregninger av avgifter sammen med høringen av nettveiledningen. Vår oppfatning er at dette ikke nødvendigvis er mest hensiktsmessig. Nettveiledningen i seg selv er et stort dokument, og vi mener det kan være mer hensiktsmessig å sende andre høringer separat fra høringen av nettveiledningen. Dette vil sikre at ikke tilleggshøringene «forsvinner» i høringene av nettveiledningen, og at omfanget av høringene ikke blir for stort til at alle aktørene har tid og mulighet til å se på alt som er blitt sendt på høring. Vi anbefaler Bane NOR å vurdere dette.

2.2 Metodikk for beregninger av avgifter basert på direkte kostnader og påslag

Vi viser til [vårt innspill](#) til disse høringene som ble sendt til Bane NOR 26. september.

2.3 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling

Vi er positive til at Bane NOR legger opp til å gå over til en ny modell for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleier i forbindelse med interessekonflikter mellom søknader om ruteleier, som ser ut til å være enkel og oversiktlig. Det er bra at modellen fanger opp flere virkninger enn tidligere modell, og at den nye modellen også inkluderer en følsomhetsmodul som kan teste om analysen av de samfunnsøkonomiske virkningene er robust.

Modellen ser ut til å være godt dokumentert med hensyn til forutsetninger, kilder til disse og at beregningene er sporbare gjennom beregningsformlene i regnearket. Likevel savner vi en overordnet dokumentasjon av hvordan de ulike økonomiske virkningene er beregnet i modellen. Denne type dokumentasjon bør være lett tilgjengelig for alle aktører, uten å måtte gå via avanserte beregningsformler i regnearket. Dette er viktig for at alle aktører skal forstå rekkevidden av modellen og kan gi relevante innspill til modellen.

Vi er noe usikre på om modellen er tilpasset til å håndtere alle relevante konfliktsituasjoner mellom søknader om ruteleier. Det er blant annet uklart for oss hvordan modellen ivaretar nykommere i markedet i en situasjon med konflikt mellom søknader. Bane NOR må sikre at modellen og beregningsmetoden av samfunnsøkonomiske virkninger i tilstrekkelig grad tar hensyn til nykommere på en ikke-diskriminerende måte. For eksempel med hensyn til de opplysninger som Bane NOR krever om fyllingsgraden av gods og/eller passasjerer i togene som input til modellberegningene av de samfunnsøkonomiske virkningene.

Vi er også usikre på om modellen i tilstrekkelig grad fanger opp virkninger utenfor Norge for grenseoverskridende transport. Bane NOR skal ifølge jernbaneforskriften § 9-5 (2) siste setning også ta hensyn til virkningen av en utelukkelse av tjenester i andre EØS-stater.

Vi kan heller ikke se at modellen er tilpasset til å håndtere konflikter mellom infrastrukturforvalters søknader om infrastrukturkapasitet til vedlikehold og andre aktørers søknader om ruteleier til person- eller godstog. Etter jernbaneforskriften § 8-2 (2) skal infrastrukturforvalter søke om infrastrukturkapasitet for å utføre planlagt vedlikehold. Vedlikehold er rangert sist av prioriteringskriteriene i jernbaneforskriften § 9-5 (1). Vi antar at hvis Bane NOR ønsker å prioritere vedlikehold først, er det naturlig å bruke unntaksbestemmelsen for prioritering mellom søknader i jernbaneforskriften § 9-5 (2). Etter SJTs oppfatning bør da metoden og modellen som infrastrukturforvalter fastsetter for å beregne transportens betydning for samfunnet etter § 9-5 (3) også ta hensyn til dette.

Videre ser vi at modellen og metoden inneholder kun kvantifiserbare økonomiske virkninger. I enkelte tilfeller kan det også være virkninger som ikke kan tallfestes. For å sikre at transporten som har størst verdi for samfunnet prioriteres, ber vi Bane NOR også om å vurdere å lage en metode som også inkluderer relevante virkninger som ikke så lett kan tallfestes. Dette kan være virkninger for samfunnet som følge av styrket konkurranse gjennom nyetablering. Dette kan ha positive virkninger for samfunnet som ikke så lett kan tallfestes, som for eksempel økt effektivitet, flere valgmuligheter for kundene og økt innovasjon når det gjelder utvikling av nye transporttjenester og bedre produksjonsmetoder.

Siden dette er en enkel modell med begrenset antall muligheter til å endre på forutsetninger, er det også viktig at modellen brukes riktig. Bane NOR må sikre at følsomhetsvurderingene er tilpasset den aktuelle konfliktsituasjonen mellom ulike søknader om ruteleier, og at det er mulig å beregne og ta hensyn samfunnsøkonomiske virkninger utenfor modellen ved behov. Det er også viktig at eventuelle sideberegninger og valg man tar i følsomhetsanalysen er godt dokumentert. Vi mener også at innspillene og opplysningene som jernbaneforetakene gir til Bane NOR i en situasjon med kolliderende søknader og hvor modellen brukes, må være dokumentert og sporbare.

Til slutt vil vi presisere at dette ikke innebærer en forhåndsgodkjenning av modellen. Uavhengig av dette høringsinnspillet kan vi når som helst ta metoden og modellen, samt fordelingsbeslutningen som følger av bruk av modellen, opp til vurdering etter reglene i jernbaneforskriften. Det kan enten skje som en sak etter eget initiativ eller etter en klage.

3. Manglende informasjon om forskrifter og oppdateringer etter ny jernbaneforskrift

3.1 Generelt

I juli 2021 fastsatte SJT flere forskrifter som implementerer EU-forordninger i norsk rett. Særlig relevant for nettveiledningen er forskriftene som gjennomfører forordning om metode og beregning av direkte kostnader,³ forordningen om rammeavtaler⁴ og forordningen om tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse.⁵ I tillegg trådte ny jernbaneforskrift i kraft i fjor, som implementerer direktiv 2012/34/EU⁶ og endringsdirektiv 2016/2370/EU⁷ i norsk rett. Direktivene og forordningene er nå også tatt inn i EØS-avtalen og trådte i kraft 1. juni 2022. Som vi også påpekte i innspillet til høringsutkastet til NS 2023, mangler i stor grad henvisninger til det nye regelverket i nettveiledningen. I NS 2024 bør det opplyses om forskriftene, i tillegg til at det bør vises til forskriftene underveis i nettveiledningen der det er relevant.

Vi merker oss at det er vist til forordning (EU) 2015/909 og direktiv 2012/34/EU i kapittel 5.2.1 i høringsutkastet om prinsipper for tjenester og priser. Det synes vi er bra. Likevel mangler flere av de nevnte forskriftene. I tillegg har det kommet en del nye regler i jernbaneforskriften kapittel 3 som vi mener dere også bør informere om i nettveiledningen.

³ Forskrift 8. juli 2021 nr. 2361 om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909 om metode og nærmere regler for beregning av kostnader som oppstår som en direkte følge av den enkelte togtjenesten.

⁴ Forskrift 8. juli 2021 nr. 2363 om gjennomføring av forordning (EU) 2016/545 om framgangsmåter og kriterier med hensyn til rammeavtaler for tildeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet.

⁵ Forskrift 8. juli 2021 nr. 2364 om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester.

⁶ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde.

⁷ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/2370 av 14. desember 2016 om endring av direktiv 2012/34/EU med hensyn til åpning av markedet for innenlands persontransport med jernbane og forvaltning av jernbaneinfrastrukturen.

3.2 Forordning om rammeavtaler

Denne forordningen inneholder regler om fremgangsmåter og kriterier for å inngå rammeavtaler for tildeling av infrastrukturkapasitet. Artikkel 4 i forordningen krever at Bane NOR skal tilpasse nettveiledningen til kravene i forordningen. Dette er ikke gjort i høringsutkastet til NS 2024. Høringsutkastet punkt 3.3.1 om rammeavtaler inneholder kun henvisning til reglene i kapittel 7 i jernbaneforskriften. I tillegg stiller flere bestemmelser i forordningen direkte krav til innhold i nettveiledningen. Artikkel 6 inneholder en rekke momenter i vurderingen som skal gjøres før det inngås en ny rammeavtale. Disse momentene, og eventuelt andre momenter i vurderingen, skal publiseres i nettveiledningen. Se artikkel 6 nr. 1 siste avsnitt. Videre skal metoden for å regne ut makskapasitet i samsvar med artikkel 8 i forordningen beskrives i nettveiledningen, se artikkel 8 nr. 2 siste setning. Artikkel 11 nr. 3 stiller også krav til informasjon i nettveiledningen i forbindelse med tilpasninger av rammekapasitet i rammeavtalen

Bane NOR har allerede en rammeavtale med Flytoget, se NS 2023 og utkastet til NS 2024 punkt 4.4.1. Etter SJTs oppfatning gjelder da kravene til nettveiledningen som fremgår av denne forordningen, se artikkel 14 (1). Selv om dere uttaler i punkt 3.3.1 i høringsutkastet til NS 2024 at Bane NOR har «restriktiv praksis» når det gjelder å inngå rammeavtaler, gjelder slik SJT ser det fortsatt reglene om krav til nettveiledningen som står i forordningen. Vi ber Bane NOR oppdatere nettveiledningen slik at den oppfyller kravene i forordningen om informasjon om rammeavtaler.

3.3 Forordning om serviceanlegg

Forordningen om serviceanlegg inneholder utfyllende regler til jernbaneforskriften kapittel 4 om blant annet prosedyrer for behandling av anmodninger om kapasitet i serviceanlegg, krav til serviceanleggsbeskrivelser og prosedyrer ved konflikter om søknader om tilgang til serviceanlegg. Avsnitt 19 i forordningen forutsetter også at informasjonen i forordningen skal tas inn i nettveiledningen. SJT understreker i år igjen at teksten i del 7 i utkast til NS 2024 må oppdateres slik at den reflekterer kravene gitt i denne forskriften. Se nærmere nedenfor i punkt 7 om våre kommentarer til høringsutkastets kapittel om serviceanlegg.

3.4 Informasjon om Bane NORs plikter etter kapittel 3 i jernbaneforskriften

I jernbaneforskriften fra 2021 ble det tatt inn en del nye bestemmelser i kapittel 3 om særskilte krav til jernbaneforetak og infrastrukturforvalter. Hensikten med nettveiledningen er å sikre transparens og ikke-diskriminerende tilgang til infrastrukturen og serviceanlegg for alle jernbaneforetak.⁸ Vi mener at informasjon om noen av Bane NORs plikter etter kapittel 3 i jernbaneforskriften vil bidra til å sikre transparens og ikke-diskriminerende tilgang til infrastruktur og serviceanlegg, ved at jernbaneforetakene i større grad blir opplyste om sine rettigheter. Dette gjelder særlig dersom Bane NOR utdyper i nettveiledningen hvordan dere ivaretar disse pliktene.

For eksempel bør nettveiledningen vise til kravene til Bane NORs upartiskhet ved trafikkstyring og vedlikeholdsplanlegging i jernbaneforskriften § 3-5, for å sikre at jernbaneforetakene er opplyste om dette. I tillegg bør nettveiledningen inneholde informasjon om den årlige koordineringsmekanismen som Bane NOR skal etablere etter § 3-8. For øvrig forventer vi at Bane NOR inviterer SJT som markedsovervåker til å delta i koordineringsmekanismen i tråd med § 3-8 (1) siste setning.

⁸ Se fortalet til direktiv 2012/34/EU avsnitt 34.

4. Tidsplan for fordelingsprosessen – vedlegg IV i jernbaneforskriften

Vedlegg IV i jernbaneforskriften ble oppdatert med fjerde jernbanepakke i den nye jernbaneforskriften fra i fjor. Vedlegg IV implementerer Annex VII i direktiv 2012/34/EU, som ble tatt inn i direktivet ved kommisjonsbeslutning.⁹ Ifølge fortalet til kommisjonsbeslutningen punkt 8 skal infrastrukturforvalter «adapt their network statements (...) to ensure timely compliance with the new rules on capacity restrictions as introduced by this Decision».

Vi mener det er positivt at Bane NOR har tatt inn noe informasjon om vedlegg IV i høringsutkastet til NS 2024 flere steder, i hovedsak i punkt 4.3 om midlertidige kapasitetsbegrensninger. Det er også fint at det i punkt 4.3.1 er tatt inn en tabell over de ulike kategoriene av midlertidige kapasitetsbegrensninger, noe som gjør det enklere å forstå vedlegg IV.

For øvrig inneholder vedlegg IV i jernbaneforskriften kompliserte bestemmelser, og vi synes det vil være en fordel om Bane NOR skriver mer om de spesifikke kravene i vedlegg IV i nettveiledningen, fremfor kun å vise til vedlegg IV. Dette gjelder for eksempel punkt 4.3.2 og 4.3.4 i utkastet til NS 2024. Eksempelvis kan også tabellen i punkt 4.3.1 knyttes opp mot hvilke regler i vedlegg IV som gjelder for hvilke typer kapasitetsbegrensninger.

Når det gjelder punkt 4.3.2.1 om kriterier for omdirigering ved midlertidige kapasitetsbegrensninger etter punkt 17 i vedlegg IV, viser vi til våre kommentarer i vårt [vedtak av 16. september 2022](#) del 5.6. Vi påpeker i vedtaket blant annet at muligheten for å «omdirigere tog via andre banestrekninger» er ett av kriteriene for omdirigering, noe vi mener er vanskelig å forstå. Vi anbefaler Bane NOR å gjennomgå kriteriene i punkt 4.3.2.1 for å sikre at disse oppfyller vedlegg IV punkt 17 på riktig måte.

Videre følger det av vedlegg IV punkt 6 at Bane NOR skal treffe beslutning om søknader som mottas etter fristen i henhold til en fremgangsmåte beskrevet i nettveiledningen. Slik vi forstår høringsutkastet til NS 2024 er dette tatt inn i punkt 4.5.2. Vi er usikre på om det som står i punkt 4.5.2 er tilstrekkelig til å oppfylle kravet i vedlegg IV punkt 6 om at nettveiledningen skal inneholde en beskrivelse av en «fremgangsmåte». Det står i utkastet i NS 2024 punkt 4.5.1.5 at fristen for å sende inn søknader i den årlige kapasitetsfordelingen er 11. april. Videre står det at fristen for å sende inn søknader etter den ordinære fristen i den årlige kapasitetsfordelingen er 16 oktober. Vi mener Bane NOR i beskrivelsen bør opplyse om hvordan dere vil behandle søknader om infrastrukturkapasitet som søkerne sender inn i perioden mellom 11. april og 16. oktober.

5. Feil bruk av prioriteringskriterier

I høringsutkastet til NS 2024 viser dere i punkt 6.3.3.1 og 6.3.3.2 om forstyrrelser til prioriteringskriteriene i jernbaneforskriften § 9-5. I [Samferdselsdepartementets høringsnotat](#) til den nye jernbaneforskriften understrekes det på side 15-16 at prioriteringslisten i § 9-5 ikke skal «gi noen føringer for den daglige trafikkavviklingen, herunder avvikshåndtering». Prioriteringskriteriene i § 9-5 skal kun benyttes ved fordeling av overbelastet infrastruktur etter at det har oppstått en interessekonflikt.

⁹ Delegeret kommisjonsbeslutning (EU) 2017/2075 av 4. september 2017 om erstatning av vedlegg VII til europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde.

Punkt 6.3.3.1 og punkt 6.3.3.2 i høringsutkastet til NS 2024 er altså etter SJTs oppfatning i strid med dette. Dette påpekte vi også i høringsinnspillet til NS 2023. En prioritering etter kriteriene i jernbaneforskriften i forbindelse med forstyrrelser i den daglige trafikkavviklingen vil gjøre at persontog alltid prioriteres foran godstog ved forstyrrelser. Vi ber Bane NOR om å rette opp nettveiledningen på dette punkt slik at den er i tråd med jernbaneforskriftens bestemmelser og forarbeider.

6. Tjenester og priser

6.1 Rabatter – punkt 5.3.2.4 i NS 2024

Bane NOR skriver på side 62 under punkt 5.3.2.4 at Bane NOR ønsker å ha en gradvis utfasing av rabatten for vesentlig underutnyttede strekninger fra og med 2024 «siden strekningene ikke lenger oppfyller definisjonen av vesentlig underutnyttet». Den opprinnelige rabatten ble fastsatt i 2017 til 75 % rabatt og ble opplyst å skulle gjelde til og med 2025. Vi forstår dette slik at Bane NORs forslag om utfasing i praksis innebærer en videreføring av deler av rabatten utover 2025.

Bane NORs adgang til å yte rabatter er regulert i jernbaneforskriften § 6-4. SJT har tidligere i brev av 7. desember 2017 vært kritiske til Bane NORs utforming av rabatten for vesentlig underutnyttede strekninger.¹⁰ Vi sa blant annet at en differensiering mellom gods- og persontransport når det gjelder rabatter for vesentlig underutnyttede strekninger, ikke var i henhold til regelverket. Potensielt kan en slik differensiering være i strid med kravet til ikke-diskriminering i jernbaneforskriften § 6-1 (2). Vi ga også uttrykk for at vi i utgangspunktet ikke kunne se at regelverket åpner for å gi rabatter for kjøring på deler av infrastrukturen som ikke er definert som vesentlig underutnyttet. Siden Bane NOR mener at strekningene hvor rabatten gjelder ikke lenger oppfyller definisjonen av vesentlig underutnyttet, mener vi Bane NOR bør se på om rabattene bør utfases tidligere, se SJTs tidligere tolkninger av kravene til bruk av rabatter.

Etter det SJT kan se har Bane NOR tatt ut av utkastet til NS 2024 tidligere beskrivelse av hvordan Bane NOR har kommet fram til rabattene og at de kun gjelder godstrafikk. Da Bane NOR legger opp til at rabatten etter det vi forstår fortsatt skal gjelde for 2024, mener vi at dere må ta inn denne informasjonen også i nettveiledningen for 2024. Etter jernbaneforskriften § 5-2 (1) bokstav b skal beregninger av rabatter beskrives i detalj i nettveiledningen. Vi mener det er viktig at dere for søkerne opplyser om de metodene dere i praksis bruker for å beregne avgifter og andre elementer i av avgiftsordningen. Det gjelder selv om vi mener det er tvilsomt om rabatten er utformet i samsvar med regelverket. Poenget er at så lenge dere gir denne rabatten, skal beregningsmetoden framgå av nettveiledningen.

Det er videre uklart for SJT utfra opplysningene i utkastet om Bane NOR legger opp til å forhandle med søkerne/jernbaneforetakene om rabatter. Vi viser i så fall til at forhandlinger mellom søkere og Bane NOR om nivået på infrastrukturavgiftene bare er tillatt dersom de gjennomføres under tilsyn av markedsovervåkingsorganet, se jernbaneforskriften § 11-1 (2). Vi forventer derfor å bli kontaktet av Bane NOR dersom det er aktuelt med slike forhandlinger.

6.2 Andre prisendringer – punkt 5.8.2 i NS 2024

I høringsutkastet til NS 2024 punkt 5.8.2 står det at Bane NOR har påbegynt gjennomgang/revisjon av ytelsesordningen og kapasitetsprisen, og at Bane NOR tar sikte på å informere om eventuelle endringer i høringen av nettveiledningen for 2025.

¹⁰ Brev fra SJT til Bane NOR av 7. desember 2017 med referanse 17/327-18, side 12.

Vi synes det er fint om Bane NOR holder oss orientert i dette arbeidet siden vi som kjent fører tilsyn med at reglene om avgiftsordningen, inkludert bestemmelsene om ytelsesordningen, blir etterlevd. Vi vil også nevne at ytelsesordningen er noe som Bane NOR som infrastrukturforvalter har plikt til å ta opp i koordineringsmekanismen, se jernbaneforskriften § 3-8 (2) bokstav b. Vi viser for øvrig til [vårt tidligere innspill til ytelsesordningen](#), og innspill til AST fra 2017¹¹ og 2014.¹²

7. Tilgang til serviceanlegg

7.1 Overordnet om tilgang til serviceanlegg

Nettveiledningen skal inneholde informasjon om vilkårene for tilgang til alle serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet og for tilbud om tjenester i disse anlegg, eller vise til nettsted der opplysningene er tilgjengelige elektronisk og gratis, se jernbaneforskriften § 5-1 (3). Nettveiledningen skal inneholde et avsnitt om adgang til og innkreving av betaling for bruk av serviceanlegg nevnt i jernbaneforskriftens kapittel 4, se jernbaneforskriften § 5-2 bokstav g. Som nevnt tidligere bør det også vises til de utfyllende reglene i forordningen om serviceanlegg.

Etter jernbaneforskriften § 5-1 (4) er det driveren av serviceanlegget som skal legge fram opplysninger om vilkårene for tilgang til serviceanlegg og tilbud om tjenester i disse, i tillegg til nødvendige tekniske opplysninger. Driveren skal gi disse opplysningene vederlagsfritt til infrastrukturforvalteren, eller vise til et nettsted der opplysningene er tilgjengelig elektronisk. Dette gjelder bare for drivere av serviceanlegg som ikke er kontrollert av infrastrukturforvalter.

Vi gjør oppmerksom på at kommentarene gjelder både Bane NORs plikter som infrastrukturforvalter og som driver av serviceanlegg. Vi forventer at Bane NOR er innforstått med disse to rollene.

7.2 Beskrivelser av serviceanlegg

Bane NOR som driver av serviceanlegg er pliktig til å følge reglene i forordningen om serviceanlegg. Artikkel 4 i forordningen inneholder krav om at drivere av serviceanlegg skal utarbeide en beskrivelse av serviceanleggene og de tjenestene de har ansvar for. Samme bestemmelse stiller også flere krav til innholdet i denne beskrivelsen. Vi har undersøkt et begrenset utvalg av serviceanleggsbeskrivelsene, og vårt inntrykk er at det har blitt gjort minimalt med endringer i beskrivelsene av serviceanleggsbeskrivelsene etter de utfyllende kravene i forordningen trådte i kraft.

Vi ser at det gjennomgående er godt opplyst om kontaktopplysningene til driverne av serviceanleggene, i tillegg til tjenestene som tilbys, beliggenhet og åpningstider. Dette er viktig informasjon for aktørene å vite, og det er bra at denne informasjonen er lett tilgjengelig.

Det er også viktig for aktørene å enkelt finne informasjon om priser på tjenestene som tilbys. Dette er det lite informasjon om i serviceanleggsbeskrivelsene vi har sett på. Det er heller ingen henvisning eller link til Tjenestekatalogen eller andre steder hvor det står informasjon om priser. Vi ser det er noe informasjon om priser i nettveiledningen, men ikke priser for de enkelte

¹¹ Tilgjengelig på våre nettsider: https://www.sjt.no/globalassets/02_jernbane/pdf-jernbane/markedsobservaking/horing---avtale-om-sportilgang-og-bruk-av-tjenester.pdf

¹² Brev av 2. oktober 2014 fra SJT til Jernbaneverket «Forslag til Avtale om sportilgang og bruk av tjenester – Tilbakemelding fra Statens jernbanetilsyn». Saksref. 14/356-4.

tjenestene i serviceanleggene. Dette er et krav etter forordningen om serviceanlegg artikkel 4 nr. 2 bokstav m).

Videre er det også krav i forordningen til at serviceanleggbeskrivelsen skal inneholde opplysninger om prosedyrer for å søke om tilgang og frister for dette, se artikkel 4 nr. 2 bokstav f). Dette er det heller ingen informasjon om i serviceanleggbeskrivelsene vi har sett på, utover en henvisning til å kontakte operatøren. I punktene i kapittel 7 i høringsutkastet som handler om kapasitetsfordeling viser Bane NOR i hovedsak til kapittel 4 i nettveiledningen. Etter det vi kan se beskriver ikke teksten i kapittel 4 i utkastet prosessen for behandling av søknader om tilgang til kapasitet i serviceanlegg

8. Avslutning

Som nevnt innledningsvis er disse kommentarene ikke ment som en godkjenning av innholdet i NS 2024. Kommentarene er kun foreløpige merknader til enkelte deler av utkastet til NS 2024. Vi viser for øvrig til vårt [vedtak av pålegg om endring av Network Statement 2021](#), og våre tidligere høringsinnspill til nettveiledningen.¹³ Dersom det er ønskelig med et møte for å gjennomgå høringsinnspillene våre, det nye regelverket eller eventuelt andre tilgrensende spørsmål, er det bare å ta kontakt med oss.

Med hilsen

Mona Ljunggren

Avdelingsdirektør, Markedsovervåking

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

¹³ Innspillene våre er samlet nederst på denne siden: <https://www.sjt.no/jernbane/markedsovervaking/vedtak-uttalelser-og-rapporter/horingsuttalelser-og-innspill/>