

Påslag for den minste pakken med tjenester

Juli 2026



Innhold

1	Sammendrag.....	5
2	Innledning	7
2.1	Bakgrunn	7
2.2	Samråd med berørte parter	7
3	Metode.....	9
3.1	Regelverk	9
3.2	Rammeverk for beregning av påslag	9
3.3	Andre land	11
4	Markedssegmenter.....	14
5	Data	16
5.1	Databehov	16
5.2	Sammenstilling av data	16
5.3	Bruttotonnkilometer og togkilometer	18
5.4	Elastisitet	18
5.5	Overveltingsgrad	19
5.6	Relativ transportkostnad per bruttokilometer	20
5.7	Økonomisk ramme for påslag	21
6	Beregning og resultater	22
6.1	Beregningsresultater	22
6.2	Tåleevne	22
6.3	Sammenlikning mot prismodell 2019–2023	25
6.4	Konklusjon	29
7	Referanser	30

1 Sammenndrag

Bane NOR har revidert prismodellen for påslag på kjøreveisavgiften.

Styrende for revisjonen har vært jernbaneforskriften, EU-direktiv 2012/34, EU-kommisjonens retningslinjer for tolkning av direktivet (EU-kommisjonen, 2025), og Statens jernbanetilsyns vedtak av 13. desember 2024 hvor Bane NOR ble pålagt blant annet å beregne påslag på nytt.

Nye påslag for rutetermin R26 fra 1. september 2026 og ruteterminene R27 og R28 er vist i Tabell 1-1. De nye påslagene vil først innkreves fullt ut f.o.m. rutetermin R28. Satser for påslag har vært varslet i Network Statement for 2026 og 2027. Endring i påslag for rutetermin R26 og R27 blir en korreksjon av de varslede påslagene, slik at det ikke innkreves høyere påslag enn tidligere varslet i Network Statement 2026 og 2027. I tilfeller hvor nye påslagssatser er lavere enn varslet, vil nye påslagssatser gjelde. I tilfeller hvor nye påslag er høyere enn varslet, innkreves kun opp til tidligere varslet sats.

Tabell 1-1 Påslag per kjørte togkilometer

Segment	Påslag for R28 Kr/togkm	Tidligere varslet for R26-R27	Påslag for R26-R27 Kr/togkm
Kombi- og vognlasttog	0	0	0
Tømmer- og flistog	9,12	0	0
Malmtransport innenlands (tidligere i segment «med høyere priselastisitet»)	118,47	139,85	118,47
Malmtransport internasjonal (tidligere i segment «med lav priselastisitet»)	204,04	550,81	204,04
Malmtransport internasjonal (tidligere i segment «med høyere priselastisitet»)	204,04	139,85	139,85
Våtbulk/farlig gods	6,74	0	0
Andre systemtog (tidligere segment «øvrige malm og mineraler»)	13,18	8,39	8,39
Andre systemtog (øvrige)	13,18	0	0
Persontog med offentlig kjøp	10,85	11,75	10,85
Til/fra hovedflyplass	Inaktiv	4,48	3,13
Turismebaserte tog med trafikkavtale	Inaktiv	0	0
Lokal/regional trafikk, ikke trafikkavtale	2,19	0	0
Fjerntog, ikke trafikkavtale	2,87	0	0
Turismebaserte tog, ikke trafikkavtale	0	0	0

Påslagssatsene har framkommet gjennom en metode som overordnet består av følgende steg:

- Inndeling av all trafikk på det norske jernbanenettet i markedssegmenter. Markedssegmenteringen er beskrevet i en egen rapport (Bane NOR, 2026).
- Sammenstilling av data om segmentene, herunder trafikkdata, grunnpris, godskundenes og passasjerens gjennomsnittlige transportpris, og etterspørselastisitet med hensyn på endringer i transportpris. Elastisitetene er estimert gjennom en egen undersøkelse utført av Significance på oppdrag for Bane NOR. Undersøkelsen er dokumentert i en egen rapport (Significance, 2026).
- Beregning av påslag for alle segmenter.
- Fastsettelse av påslag basert på de beregnede påslagene og en systematisk vurdering av segmentenes tåleevne for påslag.

Nærmere beskrivelse av metode, forutsetninger og datagrunnlag finnes i denne rapporten.

En tidligere versjon av rapporten har vært på høring blant togselskaper, større godskunder m.fl. Høringsinnspill har ført til noen endringer til den endelige versjonen.

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

Denne rapporten beskriver Bane NORs påslag på infrastrukturavgifter for perioden rutetermin 2026 fram til rutetermin 2029.

Avgifter for den minste pakken med tjenester, enkelt sagt for å kunne kjøre på sporet, er regulert av jernbaneforskriften og EU-direktiv 2012/34. Bane NOR som infrastrukturforvalter innkrever en grunnpris fra alle som kjører på sporet. Utover grunnprisen har infrastrukturforvalter anledning til å innkreve et påslag. Mer om regelverk for påslag finnes i denne rapporten kapittel 3.

Bane NOR innførte i 2019 en prismodell for påslag som gjaldt til og med 2023. I henhold til jernbaneforskriftens krav om revurdering av markedssegmenter minst hvert femte år, ble det utarbeidet forslag til en ny prismodell som skulle gjelde fra rutetermin R24 og med noen justeringer fra R25. Etter dialog med Samferdselsdepartementet ble påslagene i R24 halvert i forhold til Bane NORs forslag. Like før oppstart av rutetermin R25 fattet Statens jernbanetilsyn (SJT) et vedtak hvor Bane NOR ble pålagt blant annet å stanse innkreving av påslag og gjøre en ny vurdering av markedssegmentering og påslag.

Fastsettelse av påslag forutsetter at trafikken på jernbanenettet først er delt inn i markedssegmenter (jernbaneforskriften § 6-3). Bane NORs markedssegmentering for perioden R26 fram til R29 er beskrevet i en egen rapport. Markedssegmenteringen har vært på høring blant togselskapene, godskunder og Jernbanedirektoratet våren 2026.

Tema for den foreliggende rapporten er påslag for segmentene i den nye markedssegmenteringen. Rapporten inkluderer beskrivelse av metode, datagrunnlag og resultater.

De vurderingene som er gjort i denne rapporten og rapporten om markedssegmentering har til hensikt å svare ut påleggene om nye vurderinger i SJTs vedtak, samt vilkårene for illeggelse av påslag i jernbaneforskriften.

De nye påslagene vil først innkreves fullt ut f.o.m. rutetermin R28. Satser for påslag har vært varslet i Network Statement for 2026 og 2027. Endring i påslag for rutetermin R26 fra 1. september 2026 og for R27 blir en korleksjon av de varslede påslagene, slik at det ikke innkreves høyere påslag enn varslet i Network Statement 2026 og 2027. I tilfeller hvor nye påslagssatser er lavere enn varslet, vil nye påslagssatser gjelde. I tilfeller hvor nye påslag er høyere enn varslet, innkreves kun opp til tidligere varslet sats. Fra R28 vil påslagene innkreves fullt ut i tråd med denne rapporten.

2.2 Samråd med berørte parter

En tidligere versjon av denne rapporten med forslag til påslag har vært på høring blant person- og godstogselskaper og større godskunder. tillegg til disse, sendte også noen bransje- og interesseorganisasjoner innspill i høringen. I alt mottok Bane NOR 17 høringssvar samt kommentarer fra Jernbanedirektoratet. Det har også vært avholdt møter med parter som ønsket det.

Bane NOR har hatt en gjennomgang av alle høringssvarene og oppdatert rapporten, slik at denne rapporten er en oppdatert versjon i forhold til den versjonen som var på høring.

Endringer som er gjort som følge av høringsinnspill er:

- Elastisiteter for segmentene til/fra hovedflyplass og malmtransport er justert som følge av informasjon mottatt i høringen.

- Transportpriser for persontog er korrigert slik at transportpris for kommersielle transporttjenester ikke inkluderer inntekter fra vederlag, til forskjell fra transporttjenester med offentlig kjøp. Grunnlaget for transportpriser for turismebaserte tog er også forbedret.
- Beskrivelse av vurdering av tåleevne er lagt inn, noe som ble etterlyst i flere høringsinnspill. Kriteriene for tåleevne er dessuten gjort strengere ved at totalrentabilitet er lagt til som kriterium, og tillegg er regnskapstall for senere år konsekvent tillagt større vekt enn tidligere år for bedre å kunne ta hensyn til trender som kan ha betydning for de nærmeste årene. Disse konkrete endringene ble ikke foreslått i høringen, men mange av innspillene uttrykte bekymring for avgiftsnivået. Endringene har ført til at noen av påslagene er redusert i forhold til beregnet påslag, som følge av tåleevnevurderingene.

3 Metode

3.1 Regelverk

Det følger av jernbaneforskriften § 6-1 (1) at infrastrukturforvalter beregner, fastsetter og innkrever avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur.

Jernbaneforskriften gjennomfører EU-direktiv 2012/34/EU. I jernbaneforskriften er påslag omtalt i § 6-3. Mens infrastrukturforvalter skal ta betalt for direkte trafikkavhengige kostnader (grunnpris), er påslag noe infrastrukturforvalter har anledning til å innkreve for å dekke sine kostnader.

Viktige prinsipper for fastsettelse av påslag finnes i § 6-3 (1): «*Det kan fastsettes påslag på infrastrukturavgifter for å oppnå full dekning for infrastrukturforvalters kostnader. Påslag kan bare fastsettes hvis markedet tåler det. Påslag må fastsettes på grunnlag av prinsippene om effektivitet, innsyn og likebehandling, og sikre optimal konkurranseevne for jernbanens markedssegmenter. Jernbaneforetaketenes egne produktivitetsøkninger skal holdes utenfor.*»

Videre framgår det av § 6-3 at det er en forutsetning å analysere hvilke markedssegmenter påslag er relevant for. Markedssegmenteringen må revurderes minst hvert femte år, jf. § 6-3 (4).

Påslag skal ikke settes slik at det utelukker markedssegmenter som ellers kunne betale grunnpris, jf. § 6-3 (2). EU-kommisjonen ga i 2025 ut retningslinjer (2025/2606) med tolkning av EU-direktiv 2012/34. Av retningslinjene går det fram at optimal kapasitetsutnyttelse er et mål med avgiftene.

Bane NOR legger opp til å dekke en andel av sine kostnader for minstepakken – utover grunnpris – gjennom påslag. Analyse av markedssegmenter er gjennomført. Satsene utarbeides i tråd med jernbaneforskriften § 6-3.

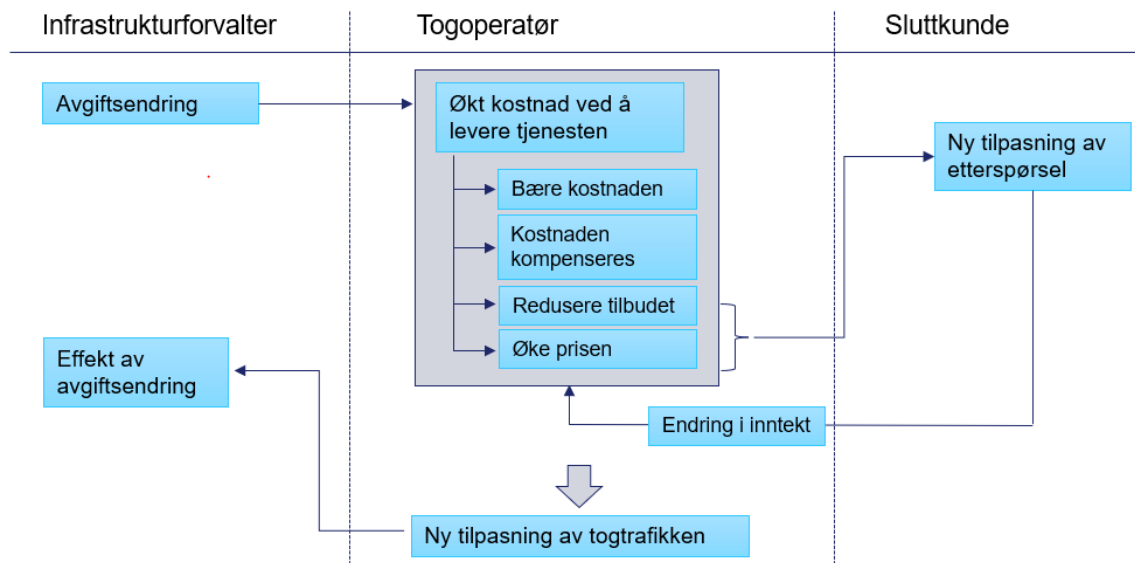
3.2 Rammeverk for beregning av påslag

Bane NOR har tidligere fastsatt grunnpris for å kjøre på sporet, jf. Network Statement 2025 og framover. Grunnprisen ble fastsatt til direkte trafikkavhengig kostnad slik EU-direktivet og jernbaneforskriften krever, det vil si en form for marginalkostnadsprising. Grunnprisen vil ikke kunne dekke infrastrukturforvalters kostnader ved å tilby tjenesten. Dette er begrunnelsen for at det i regelverket åpnes for å kunne ta påslag utover marginalkostnad.

Ifølge samfunnsøkonomisk teori vil avvik fra marginalkostnadsprising føre til et samfunnsøkonomisk tap. I en nestbestelsning minimeres tapet dersom man påvirker aktørenes tilpasninger minst mulig. Dette er et mål i fastsettelsen av påslag. Det kan gjøres gjennom at trafikk som vil bli svært påvirket av endringer skal betale lite eller ikke noe påslag, mens trafikk som påvirkes i mindre grad kan ha mer påslag. Graden av påvirkning kalles en elasticitet. Påslag skal da være omvendt proporsjonal med elasticiteten, slik det såkalte Ramsey-Boiteux-prinsippet uttrykker. Prinsippet er en anbefalt metode for avgiftsfastsettelse som anvendes av flere europeiske infrastrukturforvaltere på jernbanen og som også brukes innen andre sektorer med naturlige monopoler.

Før vi går nærmere inn på Ramsey-formelen for avgiftsfastsettelse, vil vi som et bakteppe se på mulige virkninger av avgiftsendringer som skissert i Figur 3-1. Hvis infrastrukturforvalteren endrer infrastrukturavgiften (første kolonne i figuren), endres togselskapenes kostnad ved å levere sine transporttjenester til kundene av jernbanen (andre kolonne i figuren). Togselskapene kan tilpasse seg en avgiftsøkning på ulike måter, og tilpasningsmulighetene er forskjellig i ulike markedssegmenter. I boksen under «Togoperatører» vises eksempler på tilpasninger: bære kostnaden, få kostnaden kompensert, redusere togtilbudet eller øke prisen overfor kundene. Dersom operatøren har mulighet til å ta kostnaden uten å endre på tilbud eller priser, eller dersom kostnaden blir kompensert slik som i trafikkavtaler med offentlig kjøp, blir det ingen virkning på

trafikken. Men en avgiftsøkning kan også slå ut i redusert tilbud eller økt pris overfor passasjerer og godskunder. Da kan en avgiftsøkning påvirke trafikken.



Figur 3-1 Tilpasninger til avgiftsendringer

Hvor mye sluttkundene (passasjerer og godskunder) endrer sin etterspørsel etter togtransport som følge av en bestemt avgiftsøkning, kommer an på deres priselastisitet, hvor stor del avgiften utgjør av prisen for transporten, og i hvilken grad togselskapet velter avgiftsøkningen over i prisen.

Elastisiteter som man kan finne gjennom for eksempel stated preference-undersøkelser måler som regel sluttkundenenes respons på transportprisen som de står overfor. For å komme fram til etterspørselens elastisitet med hensyn på *avgiftsendringen*, må man gange sluttkundenenes priselastisitet med avgiftsandelen og overveltighetsgraden.

Ramsey-formelen kan formuleres slik:

Formel 1
$$Kjøreveisavgift_i = Grunnpris_i * \frac{1}{1 - \frac{\lambda}{\varepsilon_i}}$$

Formel 2
$$\varepsilon_i = \varepsilon_{SKI} * Andel_i * Overvelt_i$$

Med kjøreveisavgift menes her summen av grunnpris og påslag. Fotskrift *i* viser til segment.

λ er en konstant som kan betraktes som en skalaparameter. Verdien på λ framkommer ved å løse ligningssystemet.

ε_i er absoluttverdien av elastisiteten for segment *i*, det vil si hvor stor responsen i togselskapenes etterspørsel etter togkilometer er ved endring i kjøreveisavgift. Denne elastisiteten er igjen avhengig av togkundenenes respons på endring i kostnad for transporten (ε_{SKI}), hvor stor andel kjøreveisavgiften utgjør av transportkostnaden ($Andel_i$), og i hvilken grad avgiften som togselskapet står overfor veltes over på togkunden ($Overvelt_i$).

$Andel_i$ kan finnes basert på historiske data og holdes konstant i beregningen. Alternativt kan det tas høyde for at andelen som kjøreveisavgiften utgjør av transportkostnaden endrer seg med endring i kjøreveisavgift, jf. Formel 3. Dette kan gi bedre presisjon i beregningen.

Formel 3
$$Andel_i = \frac{Kjøreveisavgift_i}{Kostnad_i}$$

Formel 1, Formel 2 og Formel 3 kan kombineres for å komme fram til følgende uttrykk for Ramsey-Boiteux-formelen:

Formel 4
$$Kjøreveisavgift_i = Grunnpris_i + \lambda * \frac{Kostnad_i}{\varepsilon_{SKi} * Overvelt_i}$$

Grunnpris er en «nedenfra og opp»-beregning» hvor data om kostnadene ved å drifte og vedlikeholde infrastrukturen er avgjørende for resultatet. Gjeldende grunnpris og metodebeskrivelse for den finnes som nevnt i Network Statement fra 2025 og framover. Påslag er derimot en «oven fra og ned»-beregning hvor en gitt ramme fordeles ved hjelp av Ramsey-Boiteux-prinsippet. Bane NOR avklarer økonomisk ramme for infrastrukturavgiftene i dialog med Samferdselsdepartementet. Avgiftene skal summere seg opp til ramma:

Formel 5
$$\sum_i Kjøreveisavgift_i = Ramme$$

Formel 4 og Formel 5 utgjør det ligningssystemet som Bane NOR har brukt i beregningen av påslag. Det består av $i + 1$ ligninger til å finne verdien av λ og påslaget for hvert segment i .

Ramsey-Boiteux-formelen fungerer ikke dersom overveltingsgraden i et segment er null. Det kan være tilfellet for segmenter hvor togselskapene har en trafikkavtale med staten om offentlig kjøp, hvor endringer i avgifter kompenseres. Påslag for segmenter hvor dette er tilfellet, må derfor beregnes på en annen måte. I tråd med forslag i EU-kommisjonens retningslinjer 2025/2606 har Bane NOR valgt å beregne påslag i slike tilfeller basert på segmentets andel av trafikken, målt ved togkilometer.

3.3 Andre land

EU-direktiv 2012/34 er styrende for infrastrukturforvalters fastsettelse av avgiftene i mange europeiske land. Infrastrukturforvalterne publiserer informasjon om avgifter årlig i sine Network Statements. Dette kan finnes på den enkelte infrastrukturforvalters nettsider. Rail Net Europe (RNE) har også en nettside med koblinger til sine medlemmers Network Statements.

I Tabell 3-1 har vi sammenstilt informasjon om påslag i de ulike landene. Dette er basert på landenes Network Statement og på kommunikasjon i et europeisk faglig nettverk som Bane NOR er deltaker i.

Tabell 3-1 Påslag i andre land

Land, infrastrukturforvalter	Har påslag?	Metodikk
Belgia, Infrabel	Ja. Kun for persontog.	Bruker Ramsey-Boiteux. Grunnlag for elastisiteter hentes fra litteraturstudie.
Estland, Eesti Raudtee	Ja. Ikke alle godssegmenter, og ikke persontog utenom PSO.	Såkalt historisk betalingsevne til grunn og blir justert for kommende periode basert på prognoser om togkilometer og brutto tonnkilometer.
Frankrike, SNCF Réseau	Ja. Kun for persontog.	Bruker ikke Ramsey-Boiteux-metode med elastisitet da det er vanskelig i praksis. Avgift beregnes med en Ramsey-inspirert metode. Tåleevne testes i etterkant ved hjelp av en modellering av et standard persontogtilbud. For PSO er påslag en andel av faste kostnader. For

		andre persontog vurderes tåleevne utfra analyse av økonomiske resultater.
Tyskland, DB InfraGo	Ja. Alle segmenter.	Bruker Ramsey-Boiteux. Ulik tilnærming for å estimere elastisiteter for ulike segmenter. For langdistanse persontrafikk brukes transportmodell som er understøttet av SP-undersøkelser. I godstransport er elastisitetene basert på empiriske studier utført av ulike konsulentselskap. Ramsey-Boiteux og elastisiteter brukes ikke for lokal persontrafikk (offentlig kjøp). Der er utgangspunktet en historisk verdi som justeres årlig basert på tilgjengelig finansiering av trafikken.
Italia, RIF	Ja. Alle segmenter.	I 2023-2024 utarbeidet to universiteter noen rapporter på oppdrag for RIF. Det beskrives det en kompleks firetrinnsmodell, modell for jernbaneforetakenes driftskostnader, og modell for jernbaneforetakenes atferd. En Ramsey-liknende optimeringsbetingelse brukes for å beregne påslagene.
Latvia, LatRailNet	Ja. Ikke for persontog med offentlig kjøp.	I påslagsberegningen brukes en modell basert på ekspertvurderinger og trafikkdata. Man forsøker å finne punktet hvor jernbaneforetakenes trafikk og infrastrukturforvalterens inntekt maksimeres. I spesielle tilfeller brukes alternative tilnærminger, særlig dersom det er åpenbart at segmentet ikke tåler påslag.
Portugal, Infraestruturas de Portugal (IP)	Ja. Kun for noen av segmentene i persontrafikk, og ikke for gods.	Fordi data om elastisiteter ikke tilgjengelig, anvendes ikke Ramsey-Boiteux-metoden. Segmentenes tåleevne ble evaluert ved hjelp av offentlig tilgjengelige finansielle data for jernbaneforetakene.
Østerrike, ÖBB	Har ikke hatt påslag siden 2022	Ramsey-Boiteux-metoden ble brukt for å beregne påslag. Kombisegmentet var utelatt fra beregningen. Det er pågående saker om ÖBBs søknad om godkjenning av påslag. Under COVID ble det ikke innkrevd påslag. Etter at tiltaket utløp tok ÖBB sammen med transportmyndigheter en beslutning om å fortsette å holde avgiftene lavene og ikke kreve inn påslag.
Nederland, ProRail	Innkreves ikke for tiden. Hadde påslag for alle segmenter.	ProRail hadde påslag t.o.m. 2024 ifølge Network Statement. Deres samferdselsdepartement har besluttet at det ikke er behov for påslag nå. ProRails tidligere påslag var beregnet med Ramsey-Boiteux-metoden. Elastisitetene var basert på transportmodellberegninger og verifisert ved hjelp av litteraturstudie.
Tsjekkia, SŽCZ	Ja. Kun for godstrafikk.	<i>Informasjonen er fra 2024.</i>

Ungarn, MÁV	Ja. For persontog og noen godssegmenter	<i>Informasjonen er fra 2024.</i>
Sverige, Trafikverket	Nei	Påslag utredes for tiden.
Danmark, BaneDanmark	Ikke påslag, men broavgift	Avgift for spesifikke prosjekter, slik regelverket åpner for.
Finland, Finnish Transport Infrastructure Agency	Nei	
Kroatia, HŽ Infrastruktura	Nei	
Polen, PKP	Nei	
Slovakia, ZSR	Nei	
Slovenia, SŽ	Nei	
Spania, ADIF	Ukjent	<i>Noe uklart, men det ser ikke ut til å være påslag for tiden ifølge Network Statement.</i>

4 Markedssegmenter

Tabellene under viser resultatet av markedssegmenteringen. Det er også angitt to endringer som skjer fra og med rutetermin R28. Segmentet til/fra hovedflyplass blir da inaktivt og trafikken vil bli integrert i den øvrige regionale trafikken. Samtidig utløper konsesjonsavtalen for Flåmsbana, og eventuelle turismebaserte tog på strekningen vil plasseres i segmentet turismebaserte tog under «annen persontransport».

Tabell 4-1 Markedssegmentering for godstransport

Innenlands trafikk	Internasjonal trafikk (til/fra Sverige)	Forklaring
Kombi- og vognlasttog	Kombi- og vognlasttog	<i>Alle kombitog og vognlasttog</i>
Tømmer- og flistog	Tømmer- og flistog	<i>Tømmertog, flistog og tømmer- og flistog</i>
Malmtransport	Malmtransport	<i>Malmtransporter, pr i dag på Nordlandsbanen (innenlands) og Ofotbanen (internasjonal)</i>
Våtbulk/farlig gods		<i>Hele tog med farlig gods. Flydrivstoff, saltsyre m.m.</i>
Andre systemtog	Andre systemtog	<i>Annen tørrbulk enn malm, f.eks. kalkstein og sand. Andre systemtog, som flaskevann, avfall m.m.</i>

Tabell 4-2 Markedssegmentering for persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse

Innenlands trafikk	Internasjonal trafikk (til/fra Sverige)	Forklaring
Lokal/regional trafikk		<i>L-, R- og RE-tog på trafikkavtaler med offentlig kjøp fra JDIR</i>
Fjerntog – Dagtog	Fjerntog – Dagtog	<i>F-tog på trafikkavtaler med offentlig kjøp fra JDIR</i>
Fjerntog – Nattog	Fjerntog – Nattog	<i>F-tog på trafikkavtaler med offentlig kjøp fra JDIR</i>
Til/fra hovedflyplass. Inaktivt segment fra R28		<i>Pr i dag Flytoget</i>
Turismebaserte tog. Inaktivt segment fra R28		<i>Pr i dag Flåmsbana, som har trafikkavtale men ikke offentlig kjøp.</i>

Tabell 4-3 Markedssegmentering for annen persontransport

Innenlands trafikk	Internasjonal trafikk (til/fra Sverige)	Forklaring
Lokal/regional trafikk	Lokal/regional trafikk	<i>Eventuelle avganger utover avtalt gjennom trafikkavtaler, og som ikke er turisttog</i>
Fjerntog – Dagtog	Fjerntog – Dagtog	<i>Avganger som ikke er avtalt gjennom trafikkavtaler. For eksempel Halden – Göteborg/ Malmö.</i>
Fjerntog – Nattog	Fjerntog – Nattog	<i>Avganger som ikke er avtalt gjennom trafikkavtaler.</i>
Turismebaserte tog	Turismebaserte tog	<i>Pr i dag Arctic Train / Northern Lights Train på Ofotbanen (internasjonal) og Golden Train på Raumabanen (innenlands). Fra R28 også Flåmsbana (innenlands).</i>

I praksis har ikke skillet mellom dag- og nattog betydning for fastsettelsen av påslag i denne omgang. For det første er fjerntogtrafikken i stor grad trafikk med offentlig kjøp. Som nevnt i kapittel 3 settes påslag for trafikk med offentlig kjøp utfra segmentets andel av togkilometer, og det blir dermed samme påslagssats for all trafikk i denne kategorien. For det andre er fjerntog som ikke har trafikkavtale i all hovedsak dagtog per i dag.

Med internasjonal trafikk menes at *togtransporten* krysser riksgrensa. Innenlands togtrafikk kan være del av en internasjonal transportkjede – altså slik at passasjerer eller gods krysser grensen på annen måte enn med tog, men transporteres med tog i Norge. Sistnevnte regnes ikke som internasjonal trafikk i denne sammenheng.

5 Data

5.1 Databehov

For å beregne påslag er det behov for data om de variablene som inngår i Formel 4 og Formel 5, samt hvor stor andel av kjørte togkilometer som utgjøres av trafikk med avtale om offentlig kjøp. Vi trenger da:

- togkundernes respons på endring i kostnad for transporten (ε_{SKI})
- overveltingsgrad ($Overvelt_i$)
- kostnad for transporten ($Kostnad_i$)
- ramme for påslag
- bruttotonnkilometer, togkilometer og andel togkilometer som utgjøres av trafikk med avtale om offentlig kjøp

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.

5.2 Sammenstilling av data

I tabellen under vises datagrunnlaget. Hvordan datagrunnlaget har framkommet er beskrevet i de neste avsnittene.

Togkilometer og bruttotonnkilometer for internasjonal transport gjelder den innenlandske delen av transporten.

Andel togkilometer med offentlig kjøp basert på togkilometer fra Tabell 5-1 er 73 prosent.

Tabell 5-1 Data til beregning av påslag

Segment	Togkilometer, årlig gjennomsnitt	1000 brutto-tonnkilometer, årlig gj.snitt	Elastisitet	Over-veltings-grad	Relativ transport-kostnad
Godstransport					
Kombi- og vognlasttog, innenlands	5 860 102	5 107 389	-0,70	1	1,99
Kombi- og vognlasttog, internasjonal	539 568	527 734	-0,70	1	1,99
Tømmer- og flistog, innenlands	617 735	671 044	-0,22	1	1,89
Tømmer- og flistog, internasjonal	366 606	437 343	-0,22	1	1,89
Malmtransport, innenlands	135 219	297 410	-0,028	1	1,00
Malmtransport, internasjonal	256 658	1 180 093	-0,028	1	1,00
Våtbulk/farlig gods, innenlands	74 262	62 094	-0,25	1	2,64
Andre systemtog, innenlands	111 117	67 177	-0,25	1	3,50
Andre systemtog, internasjonal	7 771	6 918	-0,25	1	3,50
Persontransport, offentlig tjenesteytelse					
Lokal/regional trafikk, innenlands, offentlig kjøp	27 231 818	6 881 250	-0,70	0	8,50
Fjerntog, innenlands, offentlig kjøp	7 404 459	2 126 872	-0,73	0	8,89
Fjerntog, internasjonal, offentlig kjøp	189 413	51 664	-0,73	0	8,89
Til/fra hovedflyplass, innenlands	4 421 703	1 035 793	-0,69	1	7,65
Turismebaserte tog, innenlands	91 534	32 666	-0,54	1	19,36
Andre persontog					
Lokal/regional trafikk, innenlands	221 637	52 596	-0,70	1	4,49
Lokal/regional trafikk, internasjonal	69 272	13 129	-0,70	1	4,49
Fjerntog, innenlands	82 355	23 656	-0,73	1	4,70
Fjerntog, internasjonal	143 390	43 085	-0,73	1	4,70
Turismebaserte tog, innenlands	22 551	3 995	-0,54	1	19,36
Turismebaserte tog, internasjonal	20 438	2 886	-0,54	1	19,36
Sum	47 867 606	18 624 793			

5.3 Bruttotonnkilometer og togkilometer

Datakilde er Bane NORs systemer. I TIOS (trafikkinformasjons- og oppfølgingssystem) registreres data om alle togavganger. Avganger som er kjørt, antall kilometer, bruttotonnkilometer, hvor toget har kjørt, togselskap, segment med mer er data som importeres daglig fra TIOS til datasettet KYT (kjøreveisavgift, ytelsesordning og tjenester i serviceanlegg). I KYT kombineres trafikkdataene med reglene og satsene i avgiftssystemet, slik at man får ut fakturagrunnlag. I KYT er det også mulig å definere datauttak med ønskede avgrensninger og dimensjoner til mange ulike statistikk- og analyseformål. For å komme fram til gjennomsnittlig antall bruttotonnkilometer og togkilometer per år i de nye markedssegmentene er det tatt utgangspunkt i KYT-data om faktisk kjørte togkilometer og bruttotonnkilometer fra og med rutetermin R19 til og med rutetermin R25. Noen nødvendige tilpasninger er gjort:

- I Bane NORs systemer er togavgangene registrert innenfor de segmentene som har vært brukt tidligere, noe som ikke alltid korresponderer direkte med de segmentene vi skal bruke i beregningen av påslag. Derfor har det vært behov for å omstrukturere dataene med hensyn til segmenttilhørighet.
- Enkelte togprodukter har hatt oppstart i løpet av perioden, og gjennomsnittlig trafikk per år beregnes da for de relevante årene.
- Persontrafikk til og fra utlandet var underlagt restriksjoner under Covid19-pandemien. Turismebaserte tog innenlands var også sterkt påvirket av pandemien da kundegrunnlaget uteble. For begge disse typene trafikk er perioden R22 til R25 lagt til grunn fordi særlig R20- og R21-data ikke bidrar til det vi vil anse som et representativt årlig gjennomsnitt.

5.4 Elastisitet

I beregningen av påslag inngår elastisiteter som uttrykker i hvilken grad passasjerer og godskunder endrer sin etterspørsel etter togtransport som følge av endringer i prisen for transporten.

Elastisiteter som Bane NOR har brukt er basert på estimerer utarbeidet av Significance (2026). Metode, SP-undersøkelsene, estimeringsmodeller og beregning av elastisiteter for alle segmentene er dokumentert i deres rapport.

For persontransport er det gjennomført Stated Preference (SP)-undersøkelse (mer om undersøkelsesmetoden nedenfor), og data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen er brukt som vektorer for å komme fram til representative estimerer. For godstransport er det også gjennomført SP-undersøkelse. Ved hjelp av SP-undersøkelsen ble det estimert en atferdsmodell, som ble anvendt på data fra den nasjonale godsmodellen NGM for å beregne elastisitetene innen de ulike godssegmentene.

For malmtransportene er det for få mulige respondenter til å gjennomføre en SP-undersøkelse. Det ble gjennomført intervjuer med godstogkundene. Elastisiteter ble estimert etter samme prinsipper som for de øvrige segmentene. Beregningen ble basert på data om de aktuelle transportene, samt kostnadsdata fra NGM.

SP-undersøkelse for passasjerer ble distribuert til paneldeltakere hos Opinion samt gjennom tilleggsrekruttering på stasjoner for turisttog og tog til/fra hovedflyplass. SP-undersøkelse for godskunder ble distribuert dels gjennom Opinions panel og dels gjennom kontakter av Bane NOR og kontakter av togselskaper.

Undersøkelsen foregikk digitalt. Deltakeren ble først bedt om å gi noen opplysninger om en foretatt reise (passasjerer) eller forsendelse (gods). Deretter ble deltakeren presentert for en serie med valg mellom hypotetiske transporter, hvor egenskaper som pris, reisetid og punktlighet varierte i forhold til den faktiske reisen. I første bolk gjaldt det valg mellom togtransporter, og i andre bolk valg mellom togtransporter og andre transportmidler. I analysen ble det brukt logitmodeller for

atferd (behavioural choice models) for å estimere hvordan etterspørselen etter togtransport ville endre seg med endringer i pris og andre variabler, som reisetid og punktlighet.

Bane NOR vurderer resultatene fra Significance som tilstrekkelig robuste til å anvende i påslagsberegningen. Elastisitetene ligger innenfor forventede intervaller fra andre studier. Forskjellene mellom markedssegmentene er også i tråd med hva man kan forvente på grunnlag av kjennetegn ved markedene.

For segmentet «Til/fra hovedflyplass» er elastisiteten imidlertid ikke helt dekkende for vårt formål. Bane NOR har definert segmentet til å gjelde Flytogets trafikk. I Significances studie ser man konsekvent på valg av tog mot andre transportmidler, ikke valg mellom ulike togtenester. Dette gjør at elastisiteten for «Til/fra hovedflyplass» fanger opp konkurranse mot andre transportmidler, men ikke konkurranse mellom Flytoget og Vys regiontog. Elastisiteten for reiser med Flytoget skal derfor være høyere (i absoluttverdi) enn estimatet på -0,38. Etterspørselen er mer elastisk. I høringsinnspill til Bane NOR har Flytoget AS vist til en vurdering av Vista Analyse som tyder på en elastisitet på -1,5 til -1. På grunn av metodiske forskjeller – blant annet ser det ut til at Vista Analyses anslag gjelder reiser og ikke transportarbeid (passasjerkilometer) – er ikke disse elastisitetene sammenlignbare med de øvrige elastisitetene fra Significance-rapporten. Bane NOR vurderer det slik at en sammenlignbar elastisitet ligger i området mellom -1 og -0,38. Hvis man sammenligner mot elastisiteten -0,70 for regiontog, som ligger omtrent midt i det nevnte intervallet, er det to forhold ved Flytoget som er annerledes enn for regiontog. For det første tyder Significances studie på at etterspørselen etter reiser til og fra flyplassen, enten de skjer med Vys regiontog eller med Flytoget, er mindre elastisk enn for regiontog generelt. For det andre opplever Flytoget konkurranse fra Vy, noe som trekker i retning av at etterspørselen etter reiser med Flytoget er mer elastisk enn etterspørselen etter reiser med regiontog på samme strekning. Samlet sett er en elastisitet midt i intervallet derfor et realistisk anslag. Bane NOR har brukt en elastisitet på -0,69 i beregningen.

Elastisitetene som Bane NOR har brukt i påslagsberegningen er vist i Tabell 5-1. Alle elastisiteter er hentet direkte fra Significance sitt arbeid med unntak av elastisiteten for segmentet «Til/fra hovedflyplass»¹.

5.5 Overveltingsgrad

For trafikk hvor det er avtale med Jernbanedirektoratet om offentlig kjøp, har Bane NOR forutsatt at togoperatørene ikke endrer sine priser overfor passasjerene som følge av endringer i infrastrukturavgifter. Overveltingsgraden er lik null.

For øvrig trafikk er det forutsatt full overvelting, det vil si overveltingsgrad lik 1. For noen godssegmenter er det kjent informasjon at infrastrukturavgifter veltes over i togoperatørens priser overfor godskunder. For andre godssegmenter og for persontogsegmenter utenom offentlig kjøp kan overveltingsgraden i teorien variere avhengig av konkurranseforhold og kundenes betalingsvilje. De faktiske tilpasningene her er ikke offentlig kjent informasjon, og vil dessuten variere over tid og fra tilfelle til tilfelle.

I beregningsformelen for påslag vil en lav overveltingsgrad for et segment innebære høyere påslag for segmentet. Logikken bak dette er at ved lav grad av overvelting vil avgiften ha mindre å si for togkundernes etterspørsel. Å bruke en overveltingsgrad lik 1 for alle segmenter som inngår i Ramsey-beregningen, vil si det samme som å ikke ta hensyn til eventuelle forskjeller i overveltingsgrad. Bane NOR anser dette som det mest konservative valget.

¹ Elastisitet for malmtransport ble oppdatert av Significance etter opplysninger som kom fram under høringen av påslag. Det kommer en versjon 2 av Significance-rapporten hvor forutsetningene og beregningen av elastisitet for malmtransport er oppdatert.

5.6 Relativ transportkostnad per bruttokilometer

Siden enheten i beregningen er kroner per bruttotonnkilometer, og elastisiteten som anvendes i beregningen er togkundes elastisitet, er den relevante størrelsen hva kundene (passasjerer og godskunder) betaler til togselskapet for transporten samlet for et tog i gjennomsnitt per bruttotonnkilometer, i hvert markedssegment.

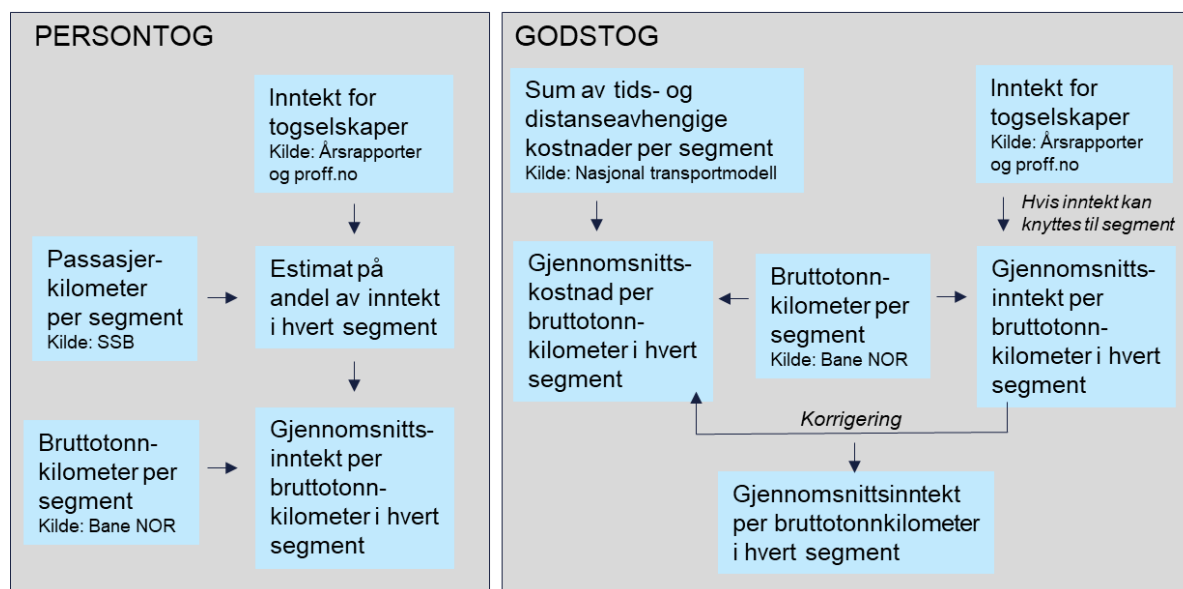
Togkundernes kostnad tilsvarer togselskapenes inntekt fra transporten. Årsrapporter og tilgjengelige regnskapstall fra kilder som proff.no og Brønnøysundregisteret inneholder opplysninger om togselskapenes salgsinntekt, men som oftest uten noen nærmere inndeling som ville ha gjort det mulig å knytte inntekt til de markedssegmentene vi skal bruke i påslagsberegningen.

Bane NOR har derfor brukt flere kilder for å estimere kundenes transportkostnad omregnet til kostnad per bruttotonnkilometer.

- For **persontog** er det brukt passasjerstatistikk fra Statistisk sentralbyrå (SSB) til å vekte togselskapenes inntekt innenfor henholdsvis lokal- og regionaltog og fjerntog. For tilbringer til hovedflyplass antas det at togselskapets salgsinntekt gjelder nettopp dette segmentet, slik at ingen vekting er nødvendig. Også for turisttog kan segmentets inntekter finnes ved å se på operatørenes inntekt for de aktuelle transportene.
- For **godstog** har Bane NOR brukt enhetskostnader fra nasjonal godsmodell for ulike typer transporter, samt trafikkdata for transportene. Estimaten er sjekket mot togselskapenes inntekter delt på bruttotonnkilometer, i de tilfellene det har vært mulig. I enkelttilfeller har det også vært mulig å sammenligne estimatet med opplysninger i media om verdien av inngåtte kontrakter mellom godskunder og togselskap.

Alle inntekter og kostnader er omregnet til 2025-prisnivå for å være sammenlignbare.

I Figur 5-1 er det skissert hvordan ulike kilder er benyttet for å komme fra til kostnadene for persontogsegmenter og godstogsegmenter.



Figur 5-1 Beregning av togkundernes transportkostnad (togselskapenes inntekt) per bruttotonnkilometer

Det relative forholdet mellom transportkostnadene i de ulike segmentene er det som har betydning for beregningen av påslag, ikke nivået i seg selv. For å rette oppmerksomheten mot det relative forholdet mellom kostnadene i de ulike segmentene, er det valgt å normalisere kostnaden i det

segmentet med lavest kostnad til 1 og regne kostnadene i de øvrige segmentene relativt til denne. Betrakt det siste leddet i Formel 4. Dersom man ganger kostnaden med en faktor $1/F$ som er lik for alle segmenter (nettopp det som gjøres ved normalisering), så vil det ikke påvirke nivået på det beregnede påslaget i hvert segment. Skalaparameteren λ vil justeres, og resultatet for avgiften blir identisk uavhengig av hvilken faktor man ganger transportkostnaden med.

Formel 6
$$Kj\ddot{o}reveisavgift_i = Grunnpris_i + \lambda F * \frac{Kostnad_i/F}{\varepsilon_{SKI} * Overvelt_i}$$

Normalisert kostnad tolkes slik at hvis verdien i et segment er 1,00 og i et annet segment 1,30, så er transportkostnaden for togkunden 30 prosent høyere i sistnevnte segment.

Resultatet for de normaliserte transportkostnadene for kundene (eller inntektene for togselskapene) per segment er vist i Tabell 5-1.

5.7 Økonomisk ramme for påslag

Samlet ramme for avgifter knyttet til den minste pakken med tjenester ble fastsatt av Samferdselsdepartementet i 2024, og videreføring av ramma har vært fastsatt årlig, så langt til og med 2027. I 2024 var ramma for grunnpris og påslag i utgangspunktet totalt 940 millioner kroner. (Som et unntak i 2024 ble det innkrevd påslag etter en halvert ramme. For de påfølgende årene er det imidlertid ramma uten halvering som er videreført,)

Inflasjonsjustert blir ramma da ca. 951 millioner kroner. Med grunnprissatser for R26 og årlig gjennomsnittstrafikk som i Tabell 5-1 utgjør grunnpris ca. 432 millioner kroner. Ramme for påslag blir da ca. 519 millioner kroner. Ramma er et utgangspunkt for beregning av påslag. Med de endelige påslagssatsene etter tåleevnevurdering for de ulike segmentene, kan totalsum for påslag bli lavere enn dette.

Tabell 5-2 Økonomisk ramme for avgiftene

Samlet ramme for 2026	951 250 000 kr
– Grunnpris	432 050 000 kr
= Ramme for påslag	519 200 000 kr

6 Beregning og resultater

6.1 Beregningsresultater

Påslag er beregnet ved hjelp av metoden fra kapittel 3 og data fra kapittel 5. Resultatene av beregningen finnes i Tabell 6-1. Beregningsresultatet før det er tatt hensyn til segmentenes tåleevne for påslag vises i kolonnen «Beregnet påslag». Resultatet etter vurdering av tåleevne vises i kolonnen «Etter tåleevnevurdering». Hvordan tåleevnevurderingen er gjennomført beskrives i avsnitt 6.2 nedenfor.

Tabell 6-1 Beregnet påslag per togkilometer. Før ytterligere vurdering av tåleevne.

Segment	Beregnet påslag Kr/togkm	Etter tåleevnevurdering Kr/togkm
Kombi- og vognlasttog	3,78	0,00
Tømmer- og flistog	14,58	9,12
Malmtransport innenlands	118,47	118,47
Malmtransport internasjonal	247,67	204,04
Våtbulk/farlig gods	13,32	6,74
Andre systemtog	13,18	13,18
Lokal/regional trafikk, off. kjøp	10,85	10,85
Fjerntog, off. kjøp	10,85	10,85
Til/fra hovedflyplass	3,92	3,13
Turismebaserte tog med trafikkavtale	15,90	-
Lokal/regional trafikk, ikke trafikkavtale	2,19	2,19
Fjerntog, ikke trafikkavtale	2,87	2,87
Turismebaserte tog, ikke trafikkavtale	15,90	0,00

6.2 Tåleevne

En Ramsey-Boiteux-beregning skal ivareta at de mest prisfølsomme segmentene skal betale minst påslag og motsatt. Metoden tar hensyn til relativ tåleevne mellom segmentene ved fordeling av en gitt ramme. Det resulterende nivået på påslag må i tillegg evalueres i forhold til segmentenes absolutte tåleevne.

I fastsettelsen av påslag til og med 2024 har Bane NORs framgangsmåte vært å først vurdere hvilke segmenter som kan tåle påslag, og deretter beregne påslag for disse. Det framgår av Statens jernbanetilsyns vedtak av 13. desember 2024 at tilsynet anser denne framgangsmåten som feil:

«Vi [Statens jernbanetilsyn] understreker at det er den endelige listen over alle segmenter i jernbanemarkedet, slik den fremgår av punkt 5.2.5 i nettveiledningen/netterklæringene, som Bane NOR skal bruke i den videre analysen av eventuelle påslagssatser ved hjelp av Ramsey metoden.»

og

«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.»

Følgelig har Bane NOR nå beregnet påslag for alle segmenter uten en forutgående vurdering av tåleevne. Tåleevnevurderingen som gjøres i etterkant av beregningene må derfor bli mer omfattende enn tidligere.

I jernbaneforskriften § 6-3 (2) står det at *«Avgiftsnivået skal ikke være så høyt at et markedssegment som ellers kan betale avgifter fastsatt etter § 6-2 tredje ledd, hindres i å bruke den aktuelle infrastrukturen.»* Avgifter fastsatt etter § 6-2 tredje ledd vil i vårt tilfelle si grunnprisen (avgift basert på direkte kostnader). En tilsvarende formulering finnes i EU-direktiv 2012/34. EU-kommisjonen ga i 2025 ut retningslinjer for tolkning av EU-direktivet (EU-kommisjonen 2025), hvor dette utdypes. EU-kommisjonen skriver blant annet (RU er Railway Undertaking, dvs. togselskap):

“The market’s ability to bear the mark-up should be tested with regard to an efficient RU that is representative of the operators in that particular market segment. That is because the inability of a specific and inefficient RU to afford the mark-up is not necessarily an indication that the market segment cannot bear the charge.”

EU-kommisjonens retningslinjer peker på en representativ, effektiv operatør, men for systemtog vil vi hevde at det også er relevant å betrakte godstogkundernes tåleevne, fordi de som regel bærer påslaget, og hvis deres etterspørsel reduseres eller faller bort så mister jernbanen trafikk.

Bane NOR har vurdert markedssegmentets tåleevne utfra en analyse av aktørene som opererer i de aktuelle segmentene, og etter følgende kriterier:

- Positivt resultat før skatt
- Totalrentabilitet minst 6 prosent (Tilfredsstillende)
- Påslagets størrelse i forhold til EBIT

Det er gjort en samlet vurdering basert på alle kriteriene. Det er brukt regnskapstall og nøkkeltall fra proff.no og allabolag.se for de fem siste tilgjengelige årene. Årene er vektet slik at de siste årene teller mer enn de første.

Dersom vurderingen viser at et markedssegment har tåleevne, betyr dette at det beregnede påslaget kan beholdes. Dersom vurderingen viser at et segment har lav eller ingen tåleevne, vil påslaget måtte reduseres eller falle bort. Dersom det er betydelige ulikheter innad i et segment, vil det gjøres en reduksjon av påslaget som står i forhold til andelen av trafikk i segmentet som har redusert tåleevne.

Tabell 6-2 oppsummerer vurderingen av tåleevne for de ulike segmentene og resultatet av vurderingen.

Tabell 6-2 Vurdering av absolutt tåleevne

Segment	Vurdering oppsummert	Faktor på beregnet påslag
Kombi- og vognlasttog	To togselskap (CargoNet, Onrail) har i alt 80 prosent av trafikken i segmentet målt i brutto tonnkm. Lav eller ingen oppfyllelse av kriteriene for tåleevne. Konklusjon: Ikke tåleevne.	0
Tømmer- og flistog	Eksport til Sverige står for omtrent halvparten av brutto tonnkm i segmentet på det norske nettet. Godskunder er vurdert (Norske Skog Skogn, Norske Skog Saugbrugs, Borregaard, Moelven, Stora Enso, SCA, Billerud). Noen av kundene oppfyller kriteriene godt, andre har variable resultater. Konklusjon: Forholdsmessig nedjustering av beregnet påslag for å ta hensyn til at en andel av markedet har svakere tåleevne.	0,63
Malmtransport innenlands	Én godskunde (Rana Gruber). God oppfyllelse av kriteriene for tåleevne. Konklusjon: Tåleevne.	1
Malmtransport internasjonal	To godskunder (LKAB, Kaunis Iron), hvorav en oppfyller kriteriene godt og en har variable resultater som er negative de siste årene i perioden. Konklusjon: Forholdsmessig nedjustering av beregnet påslag for å ta hensyn til at en andel av markedet har svakere tåleevne.	0,82
Våtbulk/farlig gods	To godskunder (Glencore og Oslo Lufthavns Tankanlegg), hvorav en har variable resultater og en oppfyller kriteriene godt. Konklusjon: Forholdsmessig nedjustering av beregnet påslag for å ta hensyn til at en andel av markedet har svakere tåleevne.	0,51
Andre systemtog	Flere kunder er undersøkt (Heidelberg Sement, Gunnar Holth Grusforretning, Benders Norge, Voss Production). Kriteriene for tåleevne er oppfylt. Konklusjon: Tåleevne.	1
Lokal/regional trafikk, off. kjøp	Togselskapene har trafikkavtale hvor vederlaget justeres ved endringer i avgift. Konklusjon: Tåleevne.	1
Fjerntog, off. kjøp	Togselskapene har trafikkavtale hvor vederlaget justeres ved endringer i avgift. Konklusjon: Tåleevne.	1
Til/fra hovedflyplass	Ett togselskap (Flytoget). Positive resultater utenom pandemiårene, men noe svak totalrentabilitet og beregnet påslag er relativt stort i forhold til EBIT. Konklusjon: Nedjustering for at påslag ikke skal utgjøre mer enn 50 prosent av EBIT (vektet gjennomsnitt siste fem år).	0,80

Turismebaserte tog med trafikkavtale	Ikke relevant. Innkreving kunne ikke startet før i R28, og da er segmentet inaktivt.	-
Lokal/regional trafikk, ikke trafikkavtale	Togselskapene har tåleevne	1
Fjerntog, ikke trafikkavtale	Togselskapene har tåleevne	1
Turismebaserte tog, ikke trafikkavtale	Per i dag ett togselskap i segmentet (TM Togdrift). Lav eller ingen oppfyllelse av kriteriene for tåleevne. Konklusjon: Ikke tåleevne.	0

6.3 Sammenlikning mot prismodell 2019–2023

Siste rutetermin hvor Bane NOR innkrevde påslag etter gammel prismodell var R23. Dette var også siste rutetermin med gammel prismodell for grunnpris. Avgiftene ble den gang regnet per brutto tonnkilometer. Det var 75 prosent rabatt på avgiftene for godstrafikk på strekninger som var kategorisert som vesentlig underutnyttet (se Network Statement for en liste over strekningene).

Et interessant sammenligningsgrunnlag for de nye avgiftene er hva avgiftene ville ha vært hvis prismodellen fra R23 hadde blitt videreført. Inflasjonsjustering og utfasing av rabatt ville uansett ha funnet sted. For sammenligningen regner vi dessuten om avgiftene fra kroner per brutto tonnkilometer (brtkm) til kroner per togkilometer (togkm). Det innebærer at segmenter med samme avgift per brtkm kan ha ulik avgift målt per togkm, fordi segmentene har forskjellig gjennomsnittsvekt på togene.

Eksempel for kombi- og vognlasttog, innenlands trafikk:

Godstog hadde i R23 en grunnpris på 0,0063 kr/brtkm i Osloområdet, 0,0334 kr/brtkm på Ofotbanen og 0,0141 kr/brtkm på øvrige strekninger. Hvis man ganger med antall brtkm for kombi- og vognlast (innenlands trafikk) i de tre områdene i R23, og deler summen på antall togkilometer for denne trafikken i R23, blir gjennomsnittlig grunnpris 11,37 kr/togkm før eventuell rabatt trekkes fra. Det var ikke påslag for kombi- og vognlasttog, så summen av avgiftene blir 11,37 kr/togkm. Inflasjonsjustert til 2026-kroner med indeksen som er angitt i Network Statement punkt 5.8, tilsvarer dette 12,26 kr/togkm i 2026.

Eksempel for malmtransport innenlands:

Trafikken kjøres på «øvrige strekninger» og hadde en grunnpris på 0,0141 kr/brtkm i R23. Påslag var 0,0449 kr/brtkm. Ganget med brtkm for denne trafikken i R23, og delt på togkm, blir gjennomsnitt for grunnpris 32,06 kr/togkm og for påslag 102,08 kr/togkm, før fratrekk av rabatt. Sum blir 134,14 kr/togkm, og inflasjonsjustert til 2026 blir summen 144,65 kr/togkm.

Tabell 6-3 viser resultatet for alle segmentene dersom man hadde videreført den gamle prismodellen og inflasjonsjustert den, samtidig som den iverksatte utfasingen av rabatt for godstrafikk på underutnyttede strekninger finner sted. For persontog har det ikke vært noen rabatt.

I Tabell 6-4 vises de tilsvarende satsene med de nye påslagene. For grunnpris er det brukt gjeldende prismodell (Network Statement 2026). Siden det er ulike satser for grunnpris avhengig av region, er det omregnet til et gjennomsnitt per togkilometer basert på faktisk trafikk.

Til slutt sammenlignes summen av grunnpris og påslag for de to prismodellene i Tabell 6-5. Økningen blir størst i segmenter som ikke har påslag i den gamle prismodellen, med noen unntak fordi grunnprisen også ble endret da ny prismodell ble innført i R24.

Tabell 6-3 Tidligere prismodell som sammenligningsgrunnlag: Grunnpris og påslag i R23 omregnet til kr/togkm. Uten fratrekk av eventuell rabatt. Inflasjonsjustert til 2026-kroner.

Segment	Grunnpris pr togkm R23, inflasjonsjustert	Påslag pr togkm R23, inflasjonsjustert	Sum R23, inflasjonsjustert
Godstransport			
Kombi- og vognlasttog, innenlands	12,26	0	12,26
Kombi- og vognlasttog, internasjonal	15,44	0	15,44
Tømmer- og flistog, innenlands	13,68	0	13,68
Tømmer- og flistog, internasjonal	17,34	0	17,34
Malmtransport, innenlands	34,57	110,08	144,65
Malmtransport, internasjonal	I alt 161,43 67 vogner 175,09 34 vogner 100,43	I alt 323,13 67 vogner 350,18 34 vogner 200,85	I alt 484,56 67 vogner 525,28 34 vogner 301,28
Våtbulk/farlig gods, innenlands	7,73	0	7,73
Andre systemtog, innenlands	6,44 Kalkstein 9,67	0 Kalkstein 30,80	6,44 Kalkstein 40,47
Andre systemtog, internasjonal	15,07	0	15,07
Persontransport, offentlig tjenesteytelse			
Lokal/regional trafikk, innenlands, offentlig kjøp	5,00	12,25	17,25
Fjerntog, innenlands, offentlig kjøp			
Fjerntog, internasjonal, offentlig kjøp			
Til/fra hovedflyplass, innenlands	3,34	7,16	10,50
Turismebaserte tog, innenlands	7,46	(noen avganger med påslag)	7,46
Andre persontog			
Lokal/regional trafikk, innenlands	4,62	0	4,62
Fjerntog, innenlands	5,50	0	5,50
Fjerntog, internasjonal	4,14	0	4,14
Turismebaserte tog, innenlands	4,88	0	4,88
Turismebaserte tog, internasjonal			

Tabell 6-4 Gjennomsnittlig grunnpris per kilometer med gjeldende satser, og nye påslagssatser

Segment	Grunnpris, kr/togkm gjennomsnitt	Påslag, kr/ togkm	Sum, kr/togkm
Godstransport			
Kombi- og vognlasttog, innenlands	9,70	0	9,70
Kombi- og vognlasttog, internasjonal	9,65	0	9,65
Tømmer- og flistog, innenlands	9,39	9,12	18,51
Tømmer- og flistog, internasjonal	9,69	9,12	18,81
Malmtransport, innenlands	9,94	118,47	128,41
Malmtransport, internasjonal	84,49	204,04	288,53
Våtbulk/farlig gods, innenlands	7,88	6,74	14,62
Andre systemtog, innenlands	7,88	13,18	21,06
Andre systemtog, internasjonal	9,94	13,18	23,12
Persontransport, offentlig tjenesteytelse			
Lokal/regional trafikk, innenlands, offentlig kjøp	8,71	10,85	19,55
Fjerntog, innenlands, offentlig kjøp			
Fjerntog, internasjonal, offentlig kjøp			
Til/fra hovedflyplass, innenlands	5,84	3,13	8,97
Turismebaserte tog, innenlands	9,94	<i>Inaktiv før påslag trer i kraft</i>	<i>Inaktiv før påslag trer i kraft</i>
Andre persontog			
Lokal/regional trafikk, innenlands	9,47	2,19	11,66
Fjerntog, innenlands	9,40	2,87	12,27
Fjerntog, internasjonal	9,61	2,87	12,48
Turismebaserte tog, innenlands	9,94	0	9,94
Turismebaserte tog, internasjonal			

Tabell 6-5 Sammenligning. Sum grunnpris og påslag pr togkm i prismodell fra R23 og i ny beregning. Begge uten rabatt og i 2026-kroner.

Segment	R23. Kr/togkm Sum grunnpris og påslag	Nye påslag. Kr/togkm Sum grunnpris og påslag
Godstransport		
Kombi- og vognlasttog, innenlands	12,26	9,70
Kombi- og vognlasttog, internasjonal	15,44	9,65
Tømmer- og flistog, innenlands	13,68	18,51
Tømmer- og flistog, internasjonal	17,34	18,81
Malmtransport, innenlands	144,65	128,41
Malmtransport, internasjonal	I alt 484,56 67 vogner 525,28 34 vogner 301,28	288,53
Våtbulk/farlig gods, innenlands	7,73	14,62
Andre systemtog, innenlands	6,44 Kalkstein 40,47	21,06
Andre systemtog, internasjonal	15,07	23,12
Persontransport, offentlig tjenesteytelse		
Lokal/regional trafikk, innenlands, offentlig kjøp	17,25	19,55
Fjerntog, innenlands, offentlig kjøp		
Fjerntog, internasjonal, offentlig kjøp		
Til/fra hovedflyplass, innenlands	10,50	8,97
Turismebaserte tog, innenlands	7,46	Inaktiv før påslag trer i kraft
Andre persontog		
Lokal/regional trafikk, innenlands	4,62	11,66
Fjerntog, innenlands	5,50	12,27
Fjerntog, internasjonal	4,14	12,48
Turismebaserte tog, innenlands	4,88	9,94
Turismebaserte tog, internasjonal		

6.4 Konklusjon

Tabell 6-6 viser påslagssatser for R28. Videre vises hvilke satser som var varslet i Network Statement for 2026 og 2027, og til slutt hvilke nye satser dette resulterer i fra 1. september 2026 til ut perioden for R27.

Tabell 6-6 Satser for påslag

Segment	Påslag for R28 Kr/togkm	Tidligere varslet for R26-R27	Påslag for R26-R27 Kr/togkm
Kombi- og vognlasttog	0	0	0
Tømmer- og flistog	9,12	0	0
Malmtransport innenlands (tidligere i segment «med høyere priselastisitet»)	118,47	139,85	118,47
Malmtransport internasjonal (tidligere i segment «med lav priselastisitet»)	204,04	550,81	204,04
Malmtransport internasjonal (tidligere i segment «med høyere priselastisitet»)	204,04	139,85	139,85
Våtbulk/farlig gods	6,74	0	0
Andre systemtog (tidligere segment «øvrig malm og mineraler»)	13,18	8,39	8,39
Andre systemtog (øvrige)	13,18	0	0
Persontog med offentlig kjøp	10,85	11,75	10,85
Til/fra hovedflyplass	Inaktiv	4,48	3,13
Turismebaserte tog med trafikkavtale	Inaktiv	0	0
Lokal/regional trafikk, ikke trafikkavtale	2,19	0	0
Fjerntog, ikke trafikkavtale	2,87	0	0
Turismebaserte tog, ikke trafikkavtale	0	0	0

Rabatt som er beskrevet i Network Statement 2026 og 2027 gjelder i henholdsvis R26 og R27.

7 Referanser

Bane NOR, 2023. *Direkte kostnader*. Vedlegg til Network Statement 2025 (banenor.no)

Bane NOR, 2026. *Markedssegmentering for det norske jernbanenettet*.

EU-parlamentet og rådet 2012. *Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area*.

EU-kommisjonen 2025. *Communication from the Commission. Interpretative guidelines concerning the setting up of charges for the use of railway infrastructure (C/2025/2606)*.

Forskrift om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. (jernbaneforskriften). Lovdata, 05.07.2021.

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail) Working Group Charges, 2021. *Overview of the application of market segments and mark-ups in consideration of Directive 2012/34/EU*.

Oslo Economics, 2022. *Segmenter i persontrafikk og godstrafikk på norsk jernbane*.

Significance, 2026. *Rail price elasticities in Norway. Results from a Stated Preference survey*.