

Ny forskrift om beregning av direkte kostnader - høringsnotat

1 Innledning

Statens jernbanetilsyn sender med dette forslag til utfyllende bestemmelser til reglene i *forskrift om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. av 20. desember 2016 nr. 1771* (jernbaneforskriften) på høring. Forslaget omfatter en ny forskrift om kostnadsberegning mv. hvor reglene i *Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 2015/909 av 12. juni 2015 om nærmere regler for beregning av kostnader som oppstår som en direkte følge av driften av togtjenesten* (forordningen) er inntatt.

Den någjeldende jernbaneforskriften er utformet med henblikk på å gjennomføre relevante deler av *direktiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om etablering av et felles europeisk jernbaneområde* (direktivet) i Norge. I *Prop. 8 L (2016–2017) Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak), Endringer i jernbaneloven og jernbaneundersøkelsesloven (gjennomføring av direktiv 2012/34/EU mv.)*, uttalte Samferdselsdepartementet at «[d]irektivet er ikke ennå tatt inn i EØS-avtalen, men departementet finner det hensiktsmessig å likevel gjennomføre direktivet i norsk rett nå».¹ Stortingets transportkomité støttet dette i *Innst. 93 L (2016–2017) Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen Prop. 8 L (2016–2017)*², og Stortinget vedtok på denne bakgrunn de nødvendige endringene i jernbaneloven for å kunne gjennomføre direktivet. I tråd med dette fremgår det av høringsnotatet til forskriftsforslaget som senere ble vedtatt at «en stor del av forslaget går ut på å gjennomføre direktiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om etablering av et felles europeisk jernbaneområde (heretter direktivet) i norsk rett».³

Forordningen angir nærmere regler for beregning av avgifter med grunnlag i kostnader som oppstår som en direkte følge av togtjenesten etter direktivet artikkel 31 nr. 3. Denne direktivbestemmelsen er ment gjennomført gjennom jernbaneforskriften § 6-2 (3).⁴ Tilsynet vurderer at det på det nåværende tidspunkt også er behov for å innføre reglene i forordningen som en tilpasset nasjonal forskrift. Forskriftsforslaget vil bidra til viktige avklaringer av rettstilstanden, og er for øvrig i tråd med hensynene bak gjennomføringen av direktivet i norsk rett forut for at det er inntatt i EØS-avtalen.

Forordningen utgjør en såkalt gjennomføringsforordning («implementing regulation») som begrenser seg til å utdype og presisere en allerede gjennomført direktivbestemmelse. Tilsynet vurderer at jernbaneforskriften § 1-2 (6) gir hjemmel for å innta forordningens regler i en utfyllende nasjonal forskrift.

2 Forslaget innfører ikke noen del av den fjerde jernbanepakken

EUs fjerde jernbanepakke er en samling med lovgivning fra 2016 utformet for å fullføre det indre markedet for jernbanetjenester i Europa. Den fjerde jernbanepakken er ikke gjennomført i Norge, og det finnes informasjon om status for den politiske behandlingen av pakken på regjeringens hjemmesider.⁵

¹ På side 5 under punkt 1, *Proposisjonens hovedinnhold*.

² På side 2.

³ Samferdselsdepartementets høringsnotat av 8. november 2016 på side 1. Direktivbestemmelsene knyttet til lisens mv. er gjennomført gjennom *forskrift om lisens, sikkerhets sertifikat, sikkerhetsgodkjenning og andre forhold relatert til sikkerheten på jernbanen* (lisensforskriften). Det fremgår av forskriftsspeilet som ble sendt ut sammen med det opprinnelige forskriftsforslaget av 18. mai 2015 hvilke direktivbestemmelser som er gjennomført i de ulike paragrafene.

⁴ *Forskriftsspeil – Fra utkast til ny jernbaneforskrift til direktivet og tidligere bestemmelser* side 4, vedlagt.

⁵ https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/jernbane_og_jernbanetransport/sporsmal-og-svar-om-fjerde-jernbanepakke/id2606760/, oppdatert 27. mai 2019.

Forordningen utgjør som nevnt en gjennomføringsforordning til direktivet som allerede er ment gjennomført i norsk rett, og er således ikke del av den fjerde jernbanepakken. Forskriftsforslaget innebærer dermed ikke at noen del av den fjerde jernbanepakken inntas i norsk rett.

3 Oversikt

3.1 Utfyllende bestemmelser om beregning av direkte kostnader

Infrastrukturforvalter skal etter jernbaneforskriften § 4-1 tilby tilgang til «den minste pakken med tjenester» til alle jernbaneforetak og andre søkere på ikke-diskriminerende vilkår. Den minste pakken med tjenester inkluderer grunnleggende tjenester som et jernbaneforetak vil trenge for å kunne utøve sin virksomhet. Infrastrukturforvalter skal blant annet tilby behandling av søknader om infrastrukturkapasitet, retten til å bruke kapasitet som tildeles og bruk av jernbaneinfrastrukturen.

Infrastrukturforvalter kan etter jernbaneforskriften § 6-1 (1) kreve inn avgifter for bruk av jernbaneinfrastrukturen for å finansiere sin virksomhet. Ifølge § 6-2 (3) skal avgiftene for bruk av tjenester i den minste tjenstepakken, samt for tilgang til jernbaneinfrastruktur som knytter sammen serviceanlegg, fastsettes til kostnaden som oppstår som en direkte følge av den enkelte togtjenesten («avgifter basert på direkte kostnad»)⁶. Forordningen gir nærmere bestemmelser for hvordan infrastrukturforvalter skal beregne disse direkte kostnadene.

3.2 Overordnet om metoden

I forordningen angis en metode som innebærer at avgifter basert på direkte kostnad blir fastsatt til gjennomsnittlig direkte enhetskostnad.

Gjennomsnittlige direkte enhetskostnader beregnes i henhold til forordningen ved å dividere de direkte kostnadene for hele jernbanenettet med antall forventede eller faktiske gjennomførte kjøretøykilometer, togkilometer eller bruttotonkilometer, eller en kombinasjon av disse. De direkte kostnadene for hele jernbanenettet beregnes som differansen mellom kostnadene infrastrukturforvalter har ved å yte den minste pakken med tjenester og tilgang til infrastruktur som knytter sammen serviceanlegg, på den ene siden, og kostnader som etter artikkel 4 ikke utgjør direkte kostnader, på den andre siden.

Gjennomsnittlig direkte enhetskostnad kan differensieres for å ta høyde for at ulikt rullende materiell påfører infrastrukturen ulik grad av slitasje, samt for ulike deler av jernbanenettet.

Infrastrukturforvalter kan etter artikkel 6 unntaksvis beregne direkte enhetskostnader ved hjelp av godt dokumentert økonometrisk eller teknisk kostnadsmodellering, i stedet for metoden som er beskrevet i forordningen.

3.3 Kontroll med infrastrukturforvalter

Forordningen inneholder også utdypende bestemmelser om «reguleringsorganets» kontroll av infrastrukturforvalters beregning av direkte kostnader. Begrepet reguleringsorgan må forstås som Statens jernbanetilsyn som markedsovervåker etter jernbaneloven § 11b og jernbaneforskriften § 1-2 (4) jf. kapittel 11. Dette er presisert i en av forskriftsutkastets tilpasningsbestemmelser.

⁶ «Togtjenesten» forstås her synonymt med «jernbanetransporttjenesten».

4 Kommentarer til de enkelte bestemmelsene

4.1 Bestemmelsene i §§ 1 til 16

Utkastet til forskrift inneholder generelle bestemmelser i §§ 1 og 2. Det følger av § 1 at forordningen gjelder som norsk forskrift, mens det i § 2 presiseres at forordningens fortale ikke utgjør bindende rettsregler. Det er derfor heller ikke inntatt tilpasninger av forordningens fortale i utkastet.

Utkastets §§ 3 til 10 inneholder tilpasningsbestemmelser vedrørende henvisninger til direktivet i forordningens artikler. Tilpasningene medfører at disse henvisningene må leses som henvisninger til de tilsvarende bestemmelsene i jernbaneforskriften. Tilpasningsbestemmelsene kan ses på bakgrunn av forskriftsspeilet departementet utarbeidet i forbindelse med høringen av utkastet til den någjeldende jernbaneforskriften. Forskriftsspeilet er lagt ved høringsdokumentene.

Utkastets §§ 11 til 13 inneholder tilpasningsbestemmelser vedrørende tidsfrister i forordningens artikkel 9. Ettersom disse tidsfristene er utgått, er det foreslått i § 11 at artikkel 9 ikke skal gjelde. Krav til at infrastrukturforvalter skal fremlegge sin beregningsmetode for direkte kostnader for Statens jernbanetilsyn er foreslått regulert i § 12. Krav til at infrastrukturforvalter under visse betingelser skal utarbeide en innfasingsplan er foreslått regulert i § 13. Bestemmelsene er også berørt i omtalen av forordningen artikkel 9 nedenfor.

Innføringen av forordningens regler vil, som det fremgår av de nærmere kommentarene i pkt. 4.2 og 5.1.1 nedenfor, medføre et behov for gjennomgang og eventuell tilpasning av någjeldende relevante avgifter. Vi ber derfor særlig om innspill til om tilpasningene knyttet til tidsfrister og ikrafttredelse synes passende.

Utkastets § 14 angir at forordningens omtale av «reguleringsorganet/regulatory body» i Norge skal forstås som Statens jernbanetilsyn som markedsovervåker. Det er videre inntatt tilpasninger om ikrafttredelse i utkastets § 15.

Den avsluttende bestemmelsen i § 16 regulerer den rettslige statusen til de ulike språkversjonene av forordningen, og inneholder i forlengelsen av dette lenker til to offisielle språkversjoner og en uoffisiell norsk oversettelse. Bestemmelsen må ses i sammenheng med utkastet § 1, som fastslår at forordningen gjelder som norsk rett med de tilpasninger som følger av forskriften.

4.2 Nærmere om § 1 – forordningens regler

Artikkel 1 – Formål og virkeområde

Forordningen artikkel 1 inneholder nærmere presiseringer av forordningens formål og virkeområde. Forordningens regler må tolkes med bakgrunn i denne bestemmelsen.

Artikkel 2 – Definisjoner

Artikkel 2 inneholder definisjoner av enkelte sentrale begreper.

Artikkel 3 til 5 – Fastsettelse av kostnadsgrunnlag og beregning av direkte kostnader

Forordningen inneholder presiseringer knyttet til fastsettelsen av *kostnadsgrunnlaget*. Etter artikkel 3 skal verdiene av eiendeler som benyttes til å beregne direkte kostnader som hovedregel baseres på historiske verdier. Dersom historiske verdier ikke er tilgjengelige, eller dersom nåværende verdier er lavere, skal nåværende verdier legges til grunn. Bare unntaksvis kan andre verdier benyttes.

Kostnader som benyttes til beregning av de direkte kostnadene skal videre være basert på infrastrukturforvalterens utførte eller forventede utbetalinger.

Nivået på kostnadene som infrastrukturforvalteren har ved å tilby den minste tjenestepakken vil i noen grad være avhengig av infrastrukturforvalterens effektivitet. Infrastrukturforvalteren kan møte ulike

restriksjoner som hindrer effektiv forvaltning og kostnadskontroll. Samferdselsdepartementet eller den myndigheten er delegert til kan derfor beslutte at infrastrukturforvalteren i stedet skal fastsette direkte kostnader på et nivå som svarer til kostnadene ved effektiv tjenesteyting.

Når det gjelder metoden for *beregning av direkte kostnader*, innebærer forordningen at beregningen vil måtte utføres i minst to steg.

I det første steget beregnes de direkte kostnadene for hele jernbanenettet. Disse kostnadene beregnes som differansen mellom i) kostnadene ved å yte den minste pakken med tjenester og ved tilgang til infrastruktur som knytter sammen serviceanlegg og ii) kostnader angitt i artikkel 4 som ikke utgjør direkte kostnader.

I det andre steget beregnes den gjennomsnittlige direkte enhetskostnaden for hele jernbanenettet. Gjennomsnittlig direkte enhetskostnad beregnes ved å dividere de direkte kostnadene for hele jernbanenettet med det samlede antallet forventede eller faktiske gjennomførte kjøretøykilometer, togkilometer eller bruttotonnkilometer, eller en kombinasjon av disse.

Dersom departementet eller den myndigheten er delegert til tillater det kan gjennomsnittlig direkte enhetskostnad i tillegg differensieres for å ta høyde for at ulikt rullende materiell påfører infrastrukturen ulik grad av slitasje. Differensieringen kan ta utgangspunkt i én eller flere av parameterne som er angitt i forordningen, slik som type kjøretøy, togets lengde, vekt eller hastighet.

Forutsatt at den relevante myndigheten har tillatt differensiering av de gjennomsnittlige direkte enhetskostnadene, skal infrastrukturforvalter inndele nettet i slike deler og beregne gjennomsnittlige direkte enhetskostnader for hver del av nettet, dersom parameterne nevnt i forrige avsnitt er svært forskjellige for ulike deler av jernbanenettet.

Infrastrukturforvalter kan etter artikkel 6 *unntaksvís* beregne direkte enhetskostnader ved hjelp av godt dokumentert økonometrisk eller teknisk kostnadsmodellering, i stedet for den metoden som er beskrevet i forordningens artikkel 3 til 5

Artikkel 6 – Kostnadsmodellering

Det fremgår altså av artikkel 6 at infrastrukturforvalter *unntaksvís* kan beregne direkte enhetskostnader ved hjelp av godt dokumentert økonometrisk eller teknisk kostnadsmodellering. Infrastrukturforvalter må i så fall kunne godtgjøre overfor reguleringsorganet at de direkte enhetskostnadene bare omfatter direkte kostnader oppstått som en følge av driften av togtjenesten. Det er videre spesifisert at reguleringsorganet kan be om at infrastrukturforvalteren til sammenligning beregner direkte enhetskostnader etter andre metoder enn hva som er gjort. Forskriften må tolkes slik at når reguleringsorganet ber om en slik sammenligning, så innebærer dette en forpliktelse overfor infrastrukturforvalter til å utarbeide de alternative beregningene.

Artikkel 7 – Forenklet kontroll

Statens jernbanetilsyn er markedsovervåkingsorgan etter jernbaneloven § 11 b. I henhold til jernbaneforskriften § 11-1 (1), (4) og (7), og § 11-2 (1) d) og e), skal markedsovervåkingsorganet – noe forenklet – føre tilsyn med ordningen for og nivået på infrastrukturavgiftene. Markedsovervåkingsorganet kan dermed føre tilsyn med infrastrukturforvalters fastsettelse av direkte kostnader som grunnlag for fastsettelse av avgifter etter jernbaneforskriften § 6-2 (3).

Denne kompetansen endres ikke gjennom innføringen av forordningen. Markedsovervåker vil fortsatt kunne føre tilsyn etter de nevnte bestemmelsene, også med overholdelsen av forordningens regler. Forordningen artikkel 7 etablerer imidlertid et rammeverk for en forenklet kontroll fra markedsovervåkers side. Det følger av artikkel 7 nr. 4 at reguleringsorganet skal fastsette nærmere regler for den forenklete kontrollen.

Artikkel 8 – Gjennomgang av beregningsmetoden

Det følger av artikkel 8 at infrastrukturforvalter jevnlig skal oppdatere beregningsmetoden for direkte kostnader, blant annet på grunnlag av beste internasjonal praksis. Dette innebærer en tydeliggjøring av infrastrukturforvalters forpliktelse til å sørge for at avgiftsgrunnlaget til enhver tid er så godt begrunnet som mulig.

Artikkel 9 – Overgangsbestemmelser

I henhold til forordningen, som fikk anvendelse i EU-medlemsstatene fra 1. august 2015, skal infrastrukturforvalter etter artikkel 9 fremlegge sin metode for beregning av direkte kostnader for reguleringsorganet senest 3. juli 2017. Dersom reguleringsorganet krever det, skal infrastrukturforvalter innen samme frist også legge frem en innfasingsplan for jernbaneforetak som kan komme til å oppleve betydelige avgiftsøkninger etter en gjennomgåelse av den eksisterende beregningsmetoden.

Det er som allerede nevnt foreslått inntatt tilpasningsbestemmelser i forskriften §§ 12 og 13 som erstatter reguleringen i artikkel 9. Siden tilpasningsbestemmelsene regulerer tilsvarende problemstillinger som artikkel 9, finner tilsynet det naturlig å omtale dem noe nærmere i denne delen av høringsnotatet.

Den foreslåtte bestemmelsen i § 12 pålegger infrastrukturforvalter å fremlegge for Statens jernbanetilsyn beregningsmetoden for direkte kostnader innen 1. juni 2022.

Den foreslåtte bestemmelsen i § 13 pålegger videre infrastrukturforvalter å fremlegge for tilsynet en plan for innfasing av avgifter overfor eventuelle jernbaneforetak som vil oppleve en betydelig avgiftsøkning som følge av forskriftens ikrafttredelse. Det er foreslått at infrastrukturforvalter legger frem en slik innfasingsplan innen 1. juni 2022. I henhold til artikkel 31 nr. 3 tredje ledd i direktivet kan infrastrukturforvalteren beslutte å foreta en gradvis tilpasning til forordningen over en periode på ikke mer enn fire år etter forordningens ikrafttredelse. I tråd med dette foreslår tilsynet at avgiftene, hvis aktuelt, kan fases inn over en periode på maksimalt 4 år etter forskriftens ikrafttredelse. Det foreslås dermed at infrastrukturforvalter skal legge frem en innfasingsplan innen 1. juni 2022, mens avgiftene kan fases inn frem til og med ruteplan 2024, i tråd med bestemmelsene i direktivet og forordningen.

Fremleggelsen av beregningsmetoden og en eventuell innfasingsplan medfører ikke at Statens jernbanetilsyn vil godkjenne metoden eller innfasingsplanen.

Artikkel 10 – Ikrafttredelse

Artikkel 10 inneholder regler om ikrafttredelse. Denne bestemmelsen erstattes altså av forskriften § 15.

5 Konsekvenser av forslaget

5.1 Rettslige, økonomiske og administrative konsekvenser

5.1.1 For Bane NOR SF

Bane NOR SF (Bane NOR) som infrastrukturforvalter innførte nye satser for avgifter basert på direkte kostnad 1. januar 2018.⁷ Beregningsmetoden som Bane NOR har anvendt er beskrevet i dokumentet *Infrastrukturavgifter – Implementeringsplan* (implementeringsplanen) av 14. juli 2017. Bane NOR anga her at implementeringsplanen var utarbeidet i tråd med forordningen. Ifølge implementeringsplanen har Bane NOR anvendt økonometrisk kostnadsmodellering til å beregne avgiftsatsene.

⁷ Omtalt som «grunnpris» av Bane NOR i Network Statement 2020.

Infrastrukturforvalter kan i henhold til forordningens artikkel 6 unntaksvis benytte økonometrisk kostnadsmodellering til å beregne direkte enhetskostnader i stedet for metoden som beskrives i forordningen. Dette forutsetter som nevnt at den økonometriske kostnadsmodelleringen er godt dokumentert og at infrastrukturforvalter kan godtgjøre overfor reguleringsorganet at de beregnede direkte enhetskostnadene kun omfatter kostnader som har oppstått som en direkte følge av togtjenesten, og særskilt at ingen av kostnadene nevnt i artikkel 4 er omfattet. Disse rettslige begrensningene vil komme på spissen ved en innarbeidelse av forordningens regler i norsk rett. Det er derfor viktig at Bane NOR foretar en gjennomgang av dagens modell og behovet for tilpasninger. Dette vil nødvendigvis innebære at det må avsettes ressurser hos Bane NOR.

Bane NOR opplyste videre i brev til tilsynet av 19. januar 2018 at de ikke har tilgjengelig datagrunnlag til å beregne de direkte kostnadene med metoden som beskrives i forordningen artikkel 3 til 5. Ettersom tilsynet etter forordningens artikkel 6 skal kunne be om at det etableres et sammenligningsgrunnlag gjennom beregning med ulike metoder, vil innføringen av forordningens regler innebære at Bane NOR sannsynligvis må utvikle sitt datagrunnlag. Det er samtidig tilsynets vurdering at en slik utvikling av datagrunnlaget vil bidra til større trygghet for at avgifter i henhold til jernbaneforskriften § 6-2 (3) fastsettes til kostnaden som oppstår som en direkte følge av den enkelte togtjenesten. Dette vil være i jernbaneforetakenes interesse, og bidra til effektiv utnyttelse av infrastrukturen. Tilsynet viser i denne forbindelse også til artikkel 8 om gjennomgang og utvikling av beregningsmetoden. Utvidelse av datagrunnlag og verifisering av beregningsmetoden vil kreve en viss mengde ressurser fra Bane NOR.

Forordningens regler vil også kunne få konsekvenser for eventuelle andre (fremtidige) infrastrukturforvaltere enn Bane NOR.

5.1.2 For jernbaneforetak og andre søkere

Utvidelse av datagrunnlag og verifisering av beregningsmetode kan medføre en endring i de aktuelle avgiftssatsene, men det er usikkerhet knyttet til hvordan. Avgiftssatsene kan både generelt sett og for det enkelte jernbaneforetak i prinsippet bli lavere, høyere og uendrede. En endring av avgiftssatsene kan få betydning for økonomien til jernbaneforetakene som betaler avgiften, og for behovet for finansiering av Bane NOR gjennom overføring av statlige midler og/eller gjennom innkreving av påslag på infrastrukturavgifter etter jernbaneforskriften § 6-3. Det er samtidig viktig å understreke at forordningens regler nettopp skal sikre en avgiftsfastsettelse i tråd med direktivbestemmelsen som er gjennomført gjennom jernbaneforskriften § 6-2 (3), og dermed at eventuelle endringer vil være i tråd med formålet bak innføring av denne gjeldende regelen.

5.1.3 For Statens jernbanetilsyn

Tilsyn med infrastrukturforvalters fastsettelse og innkreving av avgifter er allerede en oppgave for tilsynet som markedsovervåker. Gjennomføringen av forordningen kan imidlertid forenkle tilsynets oppgaver ved at reglene for hvordan avgifter basert på direkte kostnader skal beregnes tydeliggjøres. I tillegg åpner forordningen for at tilsynet under visse forutsetninger kan gjennomføre en forenklet kontroll med infrastrukturforvalters beregning.

5.2 Tidligere innspill

I forbindelse med arbeid med forskrifter som skulle gjennomføre direktivet i norsk rett, sendte Samferdselsdepartementet i august 2015 det daværende utkastet til forordning på høring til relevante aktører. Departementet vurderte da å ta inn forordningen 2015/909 i det nevnte forskriftsarbeidet.⁸ Foruten Statens jernbanetilsyn ga det daværende NSB-konsernet, Flytoget AS, SJ AB, LKAB Malmtrafik AB, LO og Norsk Lokomotivmannsforbund høringsinnspill. Flere av innspillene relaterte

⁸ Brev av 27. august 2015 fra Samferdselsdepartementet til høringsparter med tittel: *EU-forordning om metode for beregning av direkte kostnader som følge av jernbanedriften – høring*. SDs ref.: 15/2447-

seg til en generell innføring av avgift basert på direkte kostnad. Infrastrukturavgifter ble frem til 31. desember 2016 kun avkrevd enkelte typer godstransport med jernbane og fra person- og godstransport for bruk av Gardermobanen. Avgiftene for øvrig var satt til kr. 0.

NSB-konsernet var positiv til innføring av infrastrukturavgifter hvis det rent faktisk førte til at togselskapene kunne stille krav til kvaliteten på leveransene av infrastruktur og tilhørende tjenester. Det var viktig at innføring av slike avgifter ikke svekket konkurranseevnen i forhold til andre transportmidler.

Flytoget AS mente at kjøreveisavgift var et riktig og viktig instrument for å regulere samarbeidet mellom infrastruktureier og togselskapene. Det måtte samtidig innføres avtaler som satte krav til infrastrukturens tilstand. Punktlighet, teknisk oppetid på utvalgte systemer, regularitet og krav til komfort var noen områder slike avtaler måtte dekke. Det burde også vært vurdert en egen kompensasjonsordning for ikke planlagte driftsavvik som skyldtes feil på infrastrukturen.

SJ AB mente at innføring av marginalkostnadsbaserte avgifter ville innebære økte kostander for operatørene, og derfor burde innføres gradvis. Ved innføring av økte avgifter måtte det bli stilt krav til det daværende Jernbaneverket om å bedre kvalitet på infrastrukturen. Det var viktig at Jernbaneverket bestrebet seg på å benytte den metoden i forordningen som på best mulig måte gjenspeilte de direkte kostnadene som oppstår som følge av driften.

LO og Norsk Lokomotivmannsforbund mente blant annet at innføring av avgifter ville være en fordyrende faktor for godsselskapene, og en kostnad man ville bli tvunget til å overføre til sine kunder, som ville gjøre gods på bane mindre konkurransedyktig, og føre til større belastning på veinettet og økte kostnader til vei. Godstransporten burde bli fritatt fra kjøreveisavgift inntil infrastrukturen var normalisert. Innføring av kjøreveisavgift på persontransport som i stor grad ble finansiert gjennom offentlig kjøp burde bli fulgt opp med økte bevilgninger til offentlig kjøp av persontogtjenester.

LKAB Malmtrafik AB mente at Norge måtte følge samme bestemmelser som Sverige og resten av EU for beregning av kostnader ved at togets lengde, vekt og frekvens ble tatt med i beregningen. LKAB var for en differensiering av avgiften for bruk av infrastrukturen.

6 Vedlegg

- Utkast til forskrift.
- Forordningen i tre språkversjoner: Offisielle språkversjoner på dansk og engelsk, og en uoffisiell norsk oversettelse.
- Forskriftsspeil utarbeidet av departementet i forbindelse med gjennomføringen av direktiv 2012/34/EU i norsk rett, kunngjort som ledd i høringen av utkastet til ny jernbaneforskrift av 17.02.2015.
- Høringsliste.