

Vygruppen As
Postboks 1800 Sentrum
0048 Oslo
Otto S. Roheim

Saksbehandler: Therese Motzfeldt, 22995941
Vår ref.: 24/112-66
Deres ref.:
Dato: 25.02.2025

Vedtak i klage fra Onrail AS - manglende tilgang til vognvedlikehold på Alnabru og hensettingsspor på Kongsvinger stasjon

1 Saken

Statens jernbanetilsyn (SJT) viser til vårt varsel om vedtak av 18. oktober 2024 i klage fra Onrail AS (Onrail) av 19. januar 2024 (heretter klagen). Vi har mottatt merknader til klagen fra Onrail og vårt varsel om vedtak fra Bane NOR SF (Bane NOR) og Bane NOR på vegne av Bane NOR Eiendom AS (Bane NOR Eiendom), Mantena AS (Mantena) og Vygruppen AS (Vygruppen) på vegne av CargoNet AS (CargoNet). Disse er innarbeidet i dette vedtaket. Det vises til øvrig korrespondanse i saken.

Onrail klager til oss over CargoNets og Mantena sitt avslag på anmodning om tilgang til vognvedlikeholdstjenester og adgangen til selv å utføre vognvedlikehold i [vognverkstedet på Alnabru](#). Videre klager Onrail over Bane NORs avslag på tilgang til [hensetting av tog](#) på Kongsvinger stasjon. Onrail viser til jernbaneforskriften § 4-2 om retten søkere har til ikke-diskriminerende tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg som rettslig grunnlag for klagen.¹

På starten av 2025 har Onrail i e-post med vedlegg av henholdsvis 20. januar og 31. januar 2025 fremsatt nye anførsler i klagen. Anførselene gjelder CargoNets vilkår for Onrails tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru og i Narvik, som Onrail hevder er i strid med jernbaneforskriften § 4-2. I dette vedtaket har SJT vurdert de nye anførselene fra Onrail knyttet til

¹ [Forskrift 30. juni 2021 nr. 2315 om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv.](#) (jernbaneforskriften).

Alnabru, men ikke for Narvik. SJT legger til grunn at CargoNet opptre i tråd med påleggene i dette vedtaket og reglene om tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg, dersom forholdene ellers er like også for tilgang til verksted i Narvik.

I dette vedtaket er det SJTs konklusjon at CargoNet er driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru, mens Bane NOR er driveren av serviceanlegget for hensetting av tog på Kongsvinger stasjon, etter definisjonen av driver i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m).

I klager over manglende tilgang til serviceanlegg er det to regelsett som gjelder for SJT som markedsovervåker.

For det første, kan vi treffe tiltak for sikre at en hensiktsmessig del av kapasiteten i slike anlegg tildeles den aktuelle klager. Dette følger av jernbaneforskriften § 4-3 (4) og forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 14.² SJT som markedsovervåkningsorgan kan derfor treffe tiltak for å sikre at en hensiktsmessig del av kapasiteten i serviceanleggene for vognvedlikehold på Alnabru og hensetting av tog på Kongsvinger stasjon tildeles Onrail. Vi pålegger derfor CargoNet og Bane NOR som driverne av disse serviceanleggene, tiltak for å oppfylle dette i vedtaket her.

For det annet, kan SJT treffe nødvendige tiltak for å rette opp i brudd på jernbaneforskriften, forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester, samt serviceanleggforskriften³ og for å motvirke uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester. Dette følger av jernbaneforskriften §§ 11-3 (2) og 11-1 (5).

Vår konklusjon i dette vedtaket er at CargoNet, som driveren av serviceanlegget på Alnabru og Bane NOR som driveren av serviceanlegget for hensetting av tog på Kongsvinger stasjon, har brutt reglene om ikke-diskriminerende tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg etter jernbaneloven § 5a⁴ og jernbaneforskriften § 4-2 samt jernbaneforskriften § 4-3 og de mer utfyllende reglene om dette i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester på flere punkter. Videre mener vi at Bane NOR også har brutt fristreglene for å besvare søknader om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg etter serviceanleggforskriften for hensetting av tog på Kongsvinger stasjon.

SJT vurderte i vårt varsel om vedtak at leieavtalen for vognverkstedet på Alnabru mellom Bane NOR Eiendom og CargoNet (leieavtalen), inneholder bestemmelser som strider mot reglene om ikke-diskriminerende tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg etter jernbaneloven § 5a og jernbaneforskriften § 4-2. Det var også vår vurdering at den eksklusive leieretten for CargoNet til vognverkstedet på Alnabru fører til en uønsket situasjon i markedet for jernbanetjenester etter jernbaneforskriften § 11-1 (5). Vårt varslede pålegg gikk derfor ut på at Bane NOR Eiendom og CargoNet må endre eller fjerne avtalebestemmelsene i leieavtalen §§ 3 og 4 om eksklusiv tilgang for CargoNet til vognvedlikeholdsanlegget på Alnabru.

² [Forskrift 8. juli 2021 nr. 2364 om gjennomføring av forordning \(EU\) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester](#), heretter «forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester».

³ Det er gitt egne nasjonale frister for å besvare anmodninger om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg i forskriften som gjennomfører forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg, jf. note 2 ovenfor. Den nasjonale forskriften med fristreglene omtales i det videre som «serviceanleggforskriften».

⁴ [Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporveier, tunnelbane og forstadsbane m.m.](#) (jernbaneloven).

SJT har vurdert dette på nytt i vedtaket. Vi vil ikke pålegge Bane NOR Eiendom og CargoNet å endre leieavtalen mellom disse for serviceanlegget for vedlikehold på Alnabru. SJT forutsetter likevel at Bane NOR Eiendom og CargoNet benytter en avtale for serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru som er i samsvar med at CargoNet er driveren av dette.

SJT opprettholder derimot vårt varslede vedtak om at punkt 8.3 i vedlikeholdsavtalen for vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru mellom CargoNet og Mantena (vedlikeholdsavtalen) strider mot reglene om ikke-diskriminerende tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg etter jernbaneloven § 5a og jernbaneforskriften § 4-2. Det er også vår vurdering at den eksklusive vedlikeholdsavtalen for CargoNet til vognvedlikeholdet til Mantena på Alnabru fører til en uønsket situasjon i markedet for jernbanetjenester etter jernbaneforskriften § 11-1 (5).

SJT pålegger derfor Bane NOR Eiendom, CargoNet, Mantena, og Bane NOR nødvendige korrigerende tiltak, for å rette opp i disse bruddene på reglene i jernbaneloven og -forskriften og for å motvirke uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester etter jernbaneforskriften § 11-3 (2) og § 11-1 (5).

2 Partene i klagesaken

Partene i en sak er den som en avgjørelse «retter seg mot eller som saken ellers direkte gjelder». Det følger av forvaltningsloven § 2 (1) bokstav e). Videre følger det av jernbaneforskriften § 11-3 (2) at markedsovervåkingsorganet ved behov skal innhente relevante opplysninger og ta initiativ til høring av alle berørte parter innen en måned etter å ha mottatt klagen.

Klagen gjelder Onrail sin manglende tilgang på vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru og hensetting av tog på Kongsvinger stasjon. Vedtaket fra SJT i begge disse to klagespørsmålene, vil direkte gjelde Onrail, som dermed er en part i klagesaken etter forvaltningsloven § 2 (1) bokstav e) og berørt part etter jernbaneforskriften § 11-3 (2).

Videre retter vedtaket seg i denne saken mot Bane NOR Eiendom som eier og utleier av vognverkstedet på Alnabru, CargoNet som både leietaker og som bruker anlegget og Mantena som vedlikeholdsleverandør i dette verkstedet. Det retter seg også mot Bane NOR som driver av serviceanlegget for hensetting av tog på Kongsvinger stasjon. Alle disse vil dermed være parter i klagesaken, jf. forvaltningsloven § 2 (1) bokstav e) og berørte parter etter jernbaneforskriften § 11-3 (2).

3 Onrails klageadgang

Etter jernbaneforskriften § 11-3 (1) kan en søker som mener å ha blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling eller har fått sine interesser krenket på annen måte, klage til markedsovervåkingsorganet. I første ledd er det gitt eksempler på beslutninger som særlig kan påklages i bokstavene a) til k). Bestemmelsens opplisting av klagegrunner er ikke uttømmende. Dette innebærer at det også kan klages over andre forhold som ikke står på denne listen.

Begrepet «søker» er definert i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav p) til blant annet «jernbaneforetak». Ettersom Onrail er et jernbaneforetak, er selskapet en søker med klageadgang i denne klagesaken.

Onrail klager over manglende tilgang til vognvedlikehold i vedlikeholdsanlegget på Alnabru, og muligheten til selv å utføre vognvedlikeholdet i dette verkstedet, i samsvar med jernbaneforskriften § 4-2 bokstav e). Videre klager Onrail over manglende tilgang til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon, i samsvar med jernbaneforskriften § 4-2 bokstav d). Det relevante klagegrunnlaget er derfor jernbaneforskriften § 11-3 (1) bokstav g) om tilgang til tjenester i samsvar med kapittel 4 i jernbaneforskriften.

Onrail er dermed en søker og jernbaneforetak som har rett til å klage til SJT over avslagene på anmodningene om tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru og om tilgang til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon etter jernbaneforskriften § 11-3 (1).

4 SJTs kompetanse i klager om manglende tilgang til serviceanlegg

4.1 Innledning

Når SJT mottar klager over avslag på manglende tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg, er de to regelsett som regulerer vår kompetanse. For det første, gjelder reglene om vår klagekompetanse, se punkt 4.2 i dette vedtaket. For det annet, er det gitt egne bestemmelser om kompetansen vår når vi behandler klager om manglende tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slik anlegg, se punkt 4.3 i dette vedtaket.

4.2 SJT kompetanse til å behandle klager

SJT skal ta stilling til en klage og om nødvendig treffe tiltak for å avhjelpe situasjonen etter jernbaneforskriften § 11-3 (2). Videre skal SJT ved behov treffe beslutning om hensiktsmessige tiltak for å motvirke diskriminering mellom søkere, skadelig konkurransevridning og alle andre former for uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester etter jernbaneforskriften § 11-1 (5). Dette gjelder også for forholdene som nevnt i jernbaneforskriften § 11-3 (1).

Jernbaneforskriften § 11-1 (5) innebærer derfor at SJT også kan ilegge korrigerende tiltak i en klagesak for å motvirke en uønsket situasjon i markedene for jernbanetjenester, selv om det ikke foreligger brudd på reglene i jernbaneforskriften.

SJT har i sin [praksis](#) lagt til grunn at både jernbaneforskriften § 11-3 (2) og § 11-1 (5) kan benyttes som rettslig grunnlag for korrigerende tiltak, dersom vi i forbindelse med en klage konstaterer brudd på regelverket eller diskriminering av søkere, skadelig konkurransevridning eller andre former for uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester. Videre har vi lagt til grunn at SJT kan ta opp forhold på eget initiativ i forbindelse med en klagesak, dersom det er hensiktsmessig, med grunnlag i disse bestemmelsene.

SJT har dermed kompetanse til å behandle klagen fra Onrail og til å ilegge korrigerende tiltak med grunnlag i jernbaneforskriften §§ 11-3 (2) og 11-1 (5). Vi kan også ta opp saker på eget initiativ på grunnlag i disse bestemmelsene.

4.3 Klager over avslag på anmodninger om tilgang til kapasitet i serviceanlegg

Det er gitt egne regler om SJTs kompetanse i klager over avslag på anmodninger om kapasitet i serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg i jernbaneforskriften § 4-3 (4). Disse reglene kommer i tillegg til kompetansen vi har i klagesaker, som redegjort for ovenfor i punkt 4.2.

SJT som markedsovervåker skal i medhold av jernbaneforskriften § 4-3 (4), undersøke klager over avslag på anmodninger om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg, og eventuelt treffe tiltak for å sikre at en hensiktsmessig del av kapasiteten tildeles den aktuelle søker.

Det er gitt utfyllende regler om slike klager i artikkel 14 i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelatert tjenester. Her står det at reguleringsorganet skal vurdere ulike momenter når det beslutter å tildele en passende del av kapasiteten til klager, dersom disse er relevante i den aktuelle saken.

Følgelig gir både jernbaneforskriften § 4-3 (4) og artikkel 14 i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester SJT kompetanse til å tildele en hensiktsmessig del av kapasiteten i serviceanleggene for vognvedlikehold på Alnabru og for hensetting av tog på Kongsvinger til Onrail, i forbindelse med vår behandling av klagen fra dette selskapet.

Videre åpner jernbaneforskriften § 4-3 (4) og artikkel 14 i forordningen for at SJT som markedsovervåkningsorgan kan pålegge drivere av serviceanlegg å treffe de aktuelle tiltakene, for å sikre at en hensiktsmessig del av kapasiteten i slike anlegg tildeles den som klager til oss.

Vi har i vår tidligere praksis lagt til grunn at SJT kan pålegge driveren og klageren i fellesskap å finne frem til løsninger, som sikrer at en hensiktsmessig del av kapasiteten i serviceanlegget gis den som klager til oss etter at vi har undersøkt saken.⁵

Vår forståelse av jernbaneforskriften § 4-3 (4) og artikkel 14 i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester har støtte i artikkel 10 nr. 5 i denne forordningen. Her står det at markedsovervåkningsorganet kan pålegge drivere av serviceanlegg å treffe tiltakene som gjør det mulig å imøtekomme ytterligere søknader om adgang til anlegget, dersom en søknad om tilgang til serviceanlegget ikke kan etterkommes etter koordineringsprosessen, og anlegget er nær overbelastet.

Denne tolkningen av jernbaneforskriften og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester, støttes videre av punkt 17 i fortalen til denne forordningen. Her står det at dersom søknader om adgang til et anlegg ikke kan imøtekommes, bør reguleringsorganet kunne anmode operatører av serviceanlegg om å innføre tiltak for å optimere bruken av anlegget.

Av fortalen punkt 5 følger det også at SJT som markedsovervåkningsorgan kan pålegge drivere av serviceanlegg å gi adgang uten forskjellsbehandling til disse og til tjenestene som ytes i slike

⁵ Et slikt vedtak om korrigerende tiltak ble lagt til grunn i [SJTs vedtak](#) av 8. juli 2021 etter klage fra Flytoget AS om plassering av Flytogterminalen på Oslo S, se punkt 11 i vedtaket. Her påla vi Bane NOR å innfri Flytogets krav eller at partene ble enige om en annen og like god arealløsning.

anlegg. Dette innebærer at dersom det er nødvendig for å motvirke markedsvridning eller uønsket utvikling i markedet, kan SJT kreve at driveren åpner serviceanlegget for egenlevering, forutsatt at dette er juridisk og teknisk mulig og ikke setter driftssikkerheten i fare.

Vår vurdering og konklusjon er derfor at SJT som markedsovervåker har myndighet etter jernbaneforskriften § 4-3 (4) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 14 til å pålegge drivere av serviceanleggene for vognvedlikehold på Alnabru og hensetting av tog på Kongsvinger stasjon å treffe tiltak i fellesskap med Onrail, som sikrer at en hensiktsmessig del av kapasiteten i disse anleggene tildeles Onrail. Dette omfatter også pålegg om egenlevering av vognvedlikehold fra Onrail i vognverkstedet på Alnabru i tråd med kravene i punkt 5 i fortalen til forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester.

5 Partenes anførsler

5.1 Manglende tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru

5.1.1 Onrail

Onrail klager i brev av 19. januar 2024 til SJT fordi selskapet ikke får ikke tilgang til Mantena sitt vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru. Selskapet får heller ikke utføre vedlikeholdstjenester i egenregi i dette anlegget. Rettslig grunnlag for klagen er jernbaneforskriften § 4-2 om tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg.

Onrail har ingen synspunkter i klagen på om det er Bane NOR Eiendom, som eier og utleier av verkstedet på Alnabru, leietakeren av dette verkstedet som er CargoNet, eller vedlikeholdsutøveren i vognverkstedet som er Mantena, som er driveren etter jernbaneforskriften § 4-2.

Onrail opplyser i klagen at de først henvendte seg til Mantena i juni 2023 om tilgang til vedlikeholdstjenester i vognverkstedet på Alnabru. Mantena viste da til manglende aksept fra CargoNet for å yte Onrail slike tjenester. Onrail henvendte seg på nytt til Mantena i desember dette året. Også da viste Mantena til manglende aksept fra CargoNet. Mantena bekrefter dette i sitt brev til SJT av 14. februar 2024.

I klagen viser Onrail til at selskapet derfor 18. desember 2023 søkte CargoNet om tilgang til Mantenas vedlikeholdstjenester i vognverkstedet på Alnabru, eller en mulighet til selv å utføre vognvedlikehold i dette verkstedet. Dette er bekreftet gjennom en kopi av denne e-posten som fulgte med som vedlegg til brevet CargoNet sendte oss 12. mars 2024. SJT viser videre til at CargoNet avslo denne anmodningen fra Onrail i en e-post av 16. januar 2024. Også denne e-posten fulgte med som vedlegg til brevet fra CargoNet til SJT av 12. mars 2024.

5.1.2 CargoNet

I brev av 14. februar samt 12. og 22. mars 2024 til SJT har CargoNet gitt sitt syn på klagen og anførselene fra de andre partene til denne.

CargoNet (representert ved Vy-gruppen) hevder at dette selskapet ikke er driveren av vognverkstedet på Alnabru. Det er derimot Bane NOR Eiendom, som er eieren og utleieren av verkstedet etter leieavtalen med CargoNet, som er driveren. CargoNet yter heller ikke vedlikeholdstjenester i verkstedet på Alnabru. Etter vedlikeholdsavtalen er det Mantena som er

leverandør av vedlikeholdstjenester i anlegget. CargoNet mener derfor at dette selskapet ikke er driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru i tråd med definisjonen av driver i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m). Dermed har CargoNet heller ingen driverplikter etter jernbaneforskriften §§ 4-2 og 4-3.

I brev av 1. og 25. november samt 2. desember 2024 til SJT har CargoNet fremsatt sitt syn på vårt varsel om vedtak og anførselene fra de andre partene til dette. CargoNet hevder at SJT bygger på en feilaktig forutsetning om at selskapet har rettslig råderett over serviceanlegget på Alnabru. CargoNet skriver at direktiv 2012/34/EU artikkel 3 nr. 12 og jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m) forutsetter rettslig råderett over serviceanlegget for å kunne ansees som driveren.

CargoNet hevder videre at Bane NOR ikke har fremlagt eksempler på at dette selskapet faktisk har avgjort søknader om tilgang til vognverkstedet på Alnabru. Bane NOR har heller ikke gitt CargoNet adgang til å beslutte hvem som skal gis tilgang. Det at Bane NOR ikke fullt ut praktiserer leieavtalen etter sin ordlyd, gir uansett ikke grunnlag for å hevde at det er CargoNet som er driveren av anlegget.

Videre hevder CargoNet at SJTs varsel om vedtak feilaktig legger til grunn at Bane NOR har gitt CargoNet en eksklusiv leierett til dette serviceanlegget. Bane NOR kan derimot kreve at andre leietakere gis tilgang til anlegget og at CargoNet gjør nødvendige tilpasninger for å få til dette. Det følger av leieavtalens punkt 1, 2, 11 og 30. Tilsvarende følger av vedlikeholdsavtalen punkt 8.3 om at CargoNet og Mantena må gjøre nødvendige tilpasninger dersom andre vil ha tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru.

CargoNet mener også at dersom SJT fatter vedtak i tråd med varselet, vil søkere måtte forholde seg til en driver som verken har faktisk eller rettslig adgang til å gi dem tilgang til serviceanlegget på Alnabru. CargoNet vil heller ikke kunne oppfylle påleggene i det varslede vedtaket, fordi selskapet ikke har rettslig råderett over tilgangen til dette serviceanlegget.

Videre hevder CargoNet at SJTs varsel om vedtak ikke tar hensyn til kapasiteten i verkstedet på Alnabru. Selskapet viser til et referat fra et møte 20. august 2024 mellom Bane NOR, Mantena og CargoNet om at det ikke er plass til flere vedlikeholdsoperatører enn Mantena i anlegget.

CargoNet uttaler også at SJTs varsel om vedtak bygger på et mangelfullt faktagrunnlag, fordi det ikke reflekterer at Mantena har fremsatt et løsningsforslag til Onrail. SJT har innhentet disse opplysningene fra Onrail. I e-post av 3. oktober 2024 fra Mantena har CargoNet tilbudt Onrail tilgang til vognverkstedet på Alnabru på nærmere bestemte vilkår.

5.1.3 Bane NOR Eiendom

I brev av 12. februar, 6. og 22. mars 2024 til SJT har Bane NOR Eiendom (representert ved Bane NOR) gitt sine merknader til klagen fra Onrail og deres syn på anførselene fra de andre partene til denne.

Bane NOR Eiendom hevder at selskapet ikke er driveren av vognverkstedet på Alnabru, etter definisjonen i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m). Det er CargoNet som er den faktiske driveren av serviceanlegget, gjennom å ha behandlet anmodningen fra Onrail om tilgang til vedlikeholdstjenester i vognverkstedet på Alnabru. Avtalen mellom CargoNet og Bane NOR Eiendom om leie av vognverkstedet på Alnabru praktiseres heller ikke etter sin ordlyd og gir

dermed ikke grunnlag for å anse Bane NOR Eiendom som driveren. Bane NOR Eiendom påstår videre at det ikke er leieavtalen med CargoNet som utgjør bruddet på jernbaneregelverket, men CargoNet sin atferd som driver av serviceanlegget på Alnabru overfor Onrail.

Bane NOR Eiendom legger til grunn EU domstolens sak [C-60/20](#), om at eiere av serviceanlegg som ikke er forvaltere av slike anlegg, heller ikke er pliktsubjekter etter regelverket. Dermed har Bane NOR Eiendom ingen plikter som driver av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru i henhold til jernbaneforskriften §§ 4-2 og 4-3.

I brev av 20. november 2024 og 15. januar 2025 fremkommer Bane NOR Eiendom sine merknader til vårt varsel om vedtak og anførslene fra de andre partene til dette. Bane NOR Eiendom fastholder at det er CargoNet som er driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru. Bane NOR Eiendom tilbakeviser også CargoNets sin påstand om at rettslig råderett over serviceanlegg er avgjørende for å ansees som driver. Det er den som faktisk forvalter serviceanlegget, og som treffer beslutninger om søknader om adgang til dette, som er driveren. Det følger av definisjonen av driver i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m), punkt 8 i fortalen til forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester samt EU-domstolen dom i sak C-60/20.

Bane NOR Eiendom hevder også at deres funksjon for serviceanlegget på Alnabru har vært begrenset til ren utleie av arealer og anlegg og at det er CargoNet som faktisk har styrt tilgangen. Leieavtalen mellom Bane NOR og CargoNet har dermed ingen betydning i forhold til hvem som er driveren av serviceanlegget på Alnabru.

Bane NOR Eiendom tilbakeviser også CargoNets påstand om at det ikke har fremkommet opplysninger i saken om at det er CargoNet som faktisk forvalter anlegget og treffer beslutninger om hvem som skal ha tilgang. CargoNet behandlet og avslo Onrails anmodning om tilgang til vognverkstedet i januar 2024 og Bane NOR var ikke involvert i denne prosessen.

5.1.4 Mantena

I brev av 14. februar 2024 til SJT fremkommer Mantenas merknader til klagen fra Onrail. Mantena hevder at det ikke er grunnlag for å kritisere dette selskapet. De har flere ganger forsøkt å få til en løsning med å utføre vedlikeholdstjenester for Onrail i vognverkstedet på Alnabru, men CargoNet har avslått dette. Mantena viser til vedlikeholdsavtalen punkt 8.3 med CargoNet, som krever at selskapet innhenter CargoNet sitt samtykke, for at de skal kunne utføre vedlikehold av Onrails togmateriell i vedlikeholdsanlegget. Følgelig er ikke Mantena en driver etter definisjonen i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m).

5.2 Nye anførsler i klagen fra Onrail

I e-poster av 20. og 29. januar 2025 samt 10. februar 2025 har Onrail fremsatt nye anførsler i saken. I følge Onrail stiller CargoNet vilkår for tilgangen til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru som strider med jernbaneforskriften § 4-2.

Onrail har også fremlagt dokumentasjon for SJT som viser at CargoNet stiller tilsvarende vilkår for tilgangen til vognvedlikehold i [vognverkstedet i Narvik](#). Også dette er i strid med jernbaneforskriften § 4-2, ifølge Onrail.

Ifølge opplysningene i disse e-postene har Onrail og CargoNet fortsatt ikke kommet frem til løsning for Onrails tilgang til vognvedlikehold på Alnabru. Det skyldes at Onrail ikke har godtatt prisen på tilgangen og kravet om bankgaranti som CargoNet stiller for dette da de mener begge deler er i strid med regelverket.

Onrail har lagt frem et forslag fra CargoNet for tilgangen til vognverkstedet på Alnabru i en e-post av 18. desember 2024. CargoNet viser til et møte med Onrail 11. desember 2024 og at Onrail angivelig ønsker 14 prosent av kapasiteten i vognverkstedet på Alnabru. Dette utgjør 3 arbeidsskift av totalt 22 slike skift i anlegget per uke. Basert på de årlige leiekostnadene og estimerte driftskostnader for 2025 som faktureres CargoNet av Bane NOR, tilbys Onrail tre arbeidsskift til 150.000 kroner per skift, totalt 450.000 kroner per år. CargoNet krever at Onrail forplikter seg til dette tilbudet for hele ruteterminen i 2025, uavhengig av hvilken kapasitet som Onrail faktisk har behov for i vognverkstedet på Alnabru.

I e-posten av 18. desember stiller CargoNet også et krav om bankgaranti fra Onrail for at selskapet skal få tilgang til vognvedlikehold på Alnabru. Videre stiller CargoNet som krav at Mantena må utføre vognvedlikeholdet til Onrail.

Onrail har også lagt frem en e-post av 24. januar 2025 til CargoNet der selskapet skriver at de kun ønsker å kjøpe et arbeidsskift i vognverkstedet på Alnabru til kroner 150.000 per år. Videre skriver Onrail at de opplever kravet om bankgaranti fra CargoNet som en blokkering for tilgangen til vognvedlikehold i verkstedet.

Videre har Onrail lagt frem en e-post av 28. januar der CargoNet skriver til selskapet at det å redusere til et arbeidsskift uten bankgaranti, er urimelig sett i lys av størrelsesforholdene mellom selskapene. Kostnaden per skift for tre skift inkluderer også administrative kostnader, som i liten grad endres om det blir redusert til et skift.

Onrail har også lagt frem en e-post av 6. februar til CargoNet, der selskapet tilbyr seg å betale et depositum for tilgangen til vognverkstedet på Alnabru som alternativ til bankgaranti. Onrail har endelig fremlagt en e-post av 7. februar der CargoNet opprettholder kravet om bankgaranti og at Onrail må kjøpe tre skift til kroner 450.000 kroner fra Mantena for at de skal få tilgang til vognvedlikeholdet på Alnabru.

I brev av 5. februar 2025 til SJT skriver Vygruppen, på vegne av CargoNet, at forslaget om løsning overfor Onrail på Alnabru ikke fremsatt i rollen som driveren av dette anlegget etter jernbaneforskriften. CargoNet tilbakeviser også at de forutsetter at Onrail inngår en vedlikeholdsavtale med Mantena. De mener det heller ikke rettslig grunnlag for å pålegge CargoNet den økonomiske risikoen som ligger i å inngå en kontrakt med Onrail, uten at det foreligger en bankgaranti. CargoNet viser også til at Bane NOR krever bankgaranti i tilgangsavtalen til Alnabru og andre tilgangsavtaler. Også Norske tog krever bankgaranti i sine leieavtaler.

Videre skriver Vygruppen på vegne av CargoNet brev i av 20. februar 2025 til SJT at retten til tilgang til verkstedet på Alnabru og/eller fremleie av verkstedlokalene, ligger i tilgangsavtalen CargoNet har med Bane NOR som eier og utleier av dette verkstedet. CargoNet hevder at Bane NOR har gitt aksept for at Onrail kan få tilgang til verkstedet på Alnabru og at det er denne aksepten som ligger til grunn for tilbudene som CargoNet har oversendt til Onrail.

Videre skriver CargoNet at dersom Onrail ønsker å benytte en vedlikeholdsutøver som ikke allerede driver virksomhet på Alnabru, må Onrail eller den aktuelle vedlikeholdsutøveren inngå en leieavtale med Bane NOR. Alternativt må Bane NOR gi aksept for at CargoNet kan fremleie Bane NORs lokaler til Onrail eller den aktuelle vedlikeholdsutøveren.

CargoNet skriver også at ettersom dette selskapet ikke kan gi aksept for utleie av verkstedlokalet på Alnabru, baserer CargoNets tilbud til Onrail seg på at vedlikeholdet utføres av eksisterende vedlikeholdsutøver på Alnabru, som er Mantena. Dette er ikke et vilkår CargoNet stiller, men en angivelse av hva CargoNet har adgang å tilby som er i tråd med Bane NORs aksept for å gi Onrail tilgang til Alnabru. Bane NOR har i sin aksept for å gi Onrail tilgang presisert at aksepten ikke omfatter noen rett for CargoNet til å fremleie Bane NORs lokale.

5.3 Manglende tilgang til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon

5.3.1 Onrail

Onrail klager i brevet av 19. januar 2024 til SJT også over manglende tilgang fra Bane NOR til hensetting av tog utenfor vognverkstedet på Kongsvinger stasjon. Selskapet mener at dette er i strid med reglene om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg etter jernbaneforskriften § 4-2.

I e-post av 24. februar 2024 til SJT har Onrail oversendt dokumentasjon som viser at selskapet anmodet Bane NOR om tilgang til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon i e-post av 10. januar 2024. Denne anmodningen ble avslått av Bane NOR i e-post av 6. februar.

SJT mottok nye opplysninger fra Onrail i e-post av 4. september 2024. Vedlagt denne e-posten fulgte en e-post av 22. mai d.å., der Onrail på nytt søkte Bane NOR om tilgang til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon. Bane NOR avslo også denne anmodningen i e-post til Onrail av 15. august som fulgte med som vedlegg til e-posten fra Onrail av 4. september til oss.

I e-post av 5. februar 2025 med vedlegg til SJT hevder Onrail at selskapet fortsatt ikke ble gitt tilgang til hensetting av tog i 2024. Videre at Onrail heller ikke har fått tilgang til sporet selskapet har søkt om (spor 9) i ruteterminen for 2025. Onrail skriver at spor 9 er i bruk av tømmervogner fra et annet togselskap. Onrail fastholder at de per februar 2025 fortsatt ikke har tilgang til hensetting av tog selskapet har søkt om på Kongsvinger stasjon.

5.3.2 Bane NOR

I brev av 23. september 2024 til SJT har Bane NOR gitt sine merknader til klagen fra Onrail. Bane NOR erkjenner at den første søknaden til Onrail fra januar 2024 ikke ble behandlet i tråd med regelverket. Bane NOR skriver også at de forsøkte å finne ledig hensettingskapasitet for Onrail på Kongsvinger stasjon i forbindelse med den andre søknaden av 22. mai, men at dette ikke var mulig fordi kapasiteten allerede var tildelt Green Cargo AS (Green Cargo). Bane NOR prøvde å finne levedyktige alternativer for Onrail på Lillestrøm og i Elverum, men uten at dette førte frem. På denne bakgrunn avslo Bane NOR søknaden fra Onrail om tilgang til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon for ruteterminen 2024.

I brev av 12. november 2024 har Bane NOR gitt sine merknader til vårt varsel om vedtak. Bane NOR skriver at Onrail vil få tilgang til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon, slik som selskapet har søkt om for resten av 2024 og i 2025.

I brev av 19. februar 2025 fastholder Bane NOR at Onrail har fått tilgang til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon, som selskapet søkte om ruteterminen for 2025. Det er likevel riktig som Onrail sier at tømmervogner til et annet togselskap har fått bruke spor 9. Ifølge Bane NOR ble dette gjort for å håndtere en avvikssituasjon. Videre hevder Bane NOR at fra 1. november 2024 fikk Onrail tilgang til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon.

6 Rettslig utgangspunkt for klagen

6.1 Innledning

Jernbaneforskriftens regler om serviceanlegg og tjenester i slike anlegg gjennomfører bestemmelsene om dette i direktiv 2012/34/EU. Det er gitt nærmere regler om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester, som også er tatt inn i norsk rett gjennom forskrift. Det er derfor naturlig å tolke disse bestemmelsene i lys av den bakenforliggende EØS-retten.

Det er gitt egne nasjonale frister for å besvare anmodninger om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg i forskriften som gjennomfører forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg. Den nasjonale forskriften om fristreglene omtales i det videre som «serviceanleggforskriften».

6.2 Tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester

Etter jernbaneloven § 5a (1) skal den som driver serviceanlegg gi tilgang til og yte tjenester i disse til alle jernbaneforetak på ikke-diskriminerende vilkår. Drivere av serviceanlegg har derfor en leveringsplikt, som omfatter både serviceanlegget og jernbanerelaterte tjenester som ytes i slike anlegg.

Av forarbeidene til jernbaneloven § 5a følger at begrepet «ikke-diskriminerende» betyr at jernbaneforetakene skal tilbys tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg på likeverdige vilkår.⁶ Dette gjelder blant annet for priser, kredittbetingelser, leveringsbetingelser og rabatter. Utover dette skal eksterne aktører tilbys ytelser med like egenskaper og funksjonalitet, som jernbaneforetak i en vertikalt integrert enhet. Dette betyr at det ikke kan differensieres alene ut fra hva tjenestene skal brukes til, eller overfor hvilke aktører de tilbys. Vilkårene må være basert på objektive kriterier, slik at det er mulig å kontrollere etterlevelsen av ikke-diskrimineringsprinsippet.

Drivere av serviceanlegg har også en plikt til å gi tilgang til alle søkere på ikke-diskriminerende vilkår til anleggene som er nevnt i jernbaneforskriften § 4-2 bokstav a) til i) og tjenester som ytes i disse.

I EØS-retten er det anerkjent at ikke-diskrimineringsprinsippet åpner for at ulike tilfeller kan, og i enkelte tilfeller skal, behandles ulikt i den grad dette er objektivt begrunnet. Differensiering på objektivt grunnlag er blant annet lagt til grunn i praksis fra andre europeiske markedsovervåkere innenfor EØS.⁷ Kravet til ikke-diskriminerende tilgang, eller sagt på en annen måte, kravet til

⁶ Se merknadene til jernbaneloven § 5a i [Prop. 8 L \(2016-2017\) kapittel 10](#).

⁷ Se SJT's [vedtak](#) i klage vedørende Gardermoen stasjon av 14. juni 2017 punkt 5.4.2.

likebehandling etter jernbaneloven § 5a og jernbaneforskriften § 4-2, er dermed ikke til hinder for differensiering på objektivt grunnlag, slik vi ser det.

Drivere av serviceanlegg skal ikke gjøre adgangen til anlegget, eller leveringen av en jernbanerelatert tjeneste i dette, avhengig av obligatoriske kjøp av andre tjenester som ikke er knyttet til den tjenesten det søkes om. Det følger av forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 8 nr. 2.

Dersom en søker gjentatte ganger har unnlatt å betale for adgangsretten som allerede er tildelt og benyttet, kan driveren av et serviceanlegg anmode om finansielle garantier for å ivareta sine berettigede forventninger om framtidige inntekter og utnyttelse av anlegget. Opplysninger om slike garantier skal offentliggjøres i serviceanleggsbeskrivelsen. Dette følger av forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg artikkel 13 nr. 6.

Direktiv 2012/34/EU regulerer også mulighetene for egenlevering av tjenester i serviceanlegg. Egenlevering av tjenester er definert i forordning om tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg artikkel 3 nr. 8 til at jernbaneforetak selv utfører en jernbanerelatert tjeneste i lokalene til driveren. Dette forutsetter at jernbaneforetakets adgang til og bruk av anlegget til egenlevering av tjenester er juridisk og teknisk mulig og ikke setter driftssikkerheten i fare, og at driveren av serviceanlegget tilbyr en slik mulighet. Det følger også av fortalen til forordningen punkt 13 at søkeren ikke kan pålegge driveren av et anlegg å godta egenlevering, dersom driveren tilbyr de aktuelle tjenestene på en måte som er i samsvar med bestemmelsene i direktiv 2012/34/EU og forordningen.

6.3 Frister for å besvare anmodninger

For å få tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i anlegg som er regulert i jernbaneforskriften § 4-2, må søkere anmode om dette. Det følger av jernbaneforskriften § 4-3 (1). Forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 8 har nærmere regler om søknader om tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse.

Drivere av serviceanlegg som nevnt i jernbaneforskriften § 4-2 skal besvare anmodninger innen 20 dager regnet fra dagen etter at anmodningen ble inngitt. Dette følger av serviceanleggforskriften § 2 (1).

SJT har tidligere lagt til grunn at søkere kan levere anmodninger om tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse til drivere av serviceanlegg når som helst i løpet av året, og at driverne må besvare slike henvendelser i tråd med fristreglene som følger av serviceanleggforskriften §§ 2 og 3.⁸ Anmodninger om tilgang til serviceanlegg er dermed ikke underlagt en bestemt søknadsfrist, slik som søknader om tilgang til infrastrukturkapasitet (ruteleier).

Drivere av serviceanlegg har likevel en mulighet til å sette søknadsfrister for anmodninger om tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse, etter forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 7 nr. 1. Slike frister kan være aktuelle, for eksempel om det er nødvendig med koordinering med søknader om ruteleier i den årlige ruteplanprosessen.

⁸ SJT ga Bane NOR en generell veiledning om reglene for tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse etter jernbaneforskriften, forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester og serviceanleggforskriften i en e-post av 9. desember 2022. Veiledningen ble gitt i forbindelse med spørsmål fra Bane NOR om fristene for å behandle anmodninger om tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse. I brev av mars i 2024 gjentok vi vår veiledning fra 2022 overfor Bane NOR, i forbindelse med klagen fra Onrail.

Dette kan være aktuelt for eksempel når det gjelder tilgang til plattformer på stasjoner, lastespor i godsterminaler og hensetting av togmateriell.

Men slike frister er altså ikke bindende for søkerne, som også kan søke på andre tidspunkter i løpet av året, med den følge at driverne er forpliktet til å behandle søknadene i henhold til de nasjonale fristreglene.

6.4 Driverbegrepet

Etter definisjonen i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m) er den som driver serviceanlegg ethvert offentlig eller privat foretak med ansvar for å forvalte et eller flere serviceanlegg eller for å yte en eller flere av tjenestene til jernbaneforetak som nevnt i jernbaneforskriften §§ 4-2, 4-4 og 4-5. Det kan derfor være en eller flere drivere av et serviceanlegg.

At serviceanlegg kan ha flere drivere, er blant annet lagt til grunn i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester, herunder i artikkel 4 nr. 2 bokstav g), som stiller krav til opplysninger om flere drivere i serviceanleggsbeskrivelsen.

Punkt 8 i fortalen til forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester viser også til at forskjellige enheter kan ha ansvaret for å treffe beslutninger om vilkår for adgang til et serviceanlegg, tildele kapasitet i serviceanlegget og å yte jernbanerelaterte tjenester i anlegget. I slike tilfeller skal alle berørte enheter anses som drivere av serviceanlegget. Videre står det at dersom et anlegg eies, forvaltes og drives av flere enheter, er det bare de enhetene som faktisk har ansvaret for å gi opplysninger og å treffe beslutninger om søknader om adgang til serviceanlegg og bruk av jernbanerelaterte tjenester, som bør anses som drivere av serviceanlegget.

Når det gjelder forholdet mellom eiere og drivere av serviceanlegg, legger EU-domstolen til grunn i sin avgjørelse i [sak C-60/20](#) at eiere av serviceanlegg som ikke er forvaltere av slike anlegg, heller ikke er pliktsubjekter etter regelverket.⁹

6.5 Interessekonflikter

Dersom det oppstår interessekonflikter mellom ulike anmodninger om tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse, skal driveren av serviceanlegget forsøke å imøtekomme alle anmodninger i størst mulig grad. Dette følger av jernbaneforskriften § 4-3 (3). Denne koordineringsprosedyren er definert i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 3 nr. 5 til en prosedyre der operatøren av et serviceanlegg og søkerne forsøker å finne frem til en løsning på situasjoner der behovene for adgang til et serviceanlegg eller jernbanerelaterte tjenester gjelder den samme kapasiteten i et serviceanlegg og er uforenlige.

Det er gitt nærmere regler om koordineringsprosedyren i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 10. Etter artikkel 10 nr. 1 skal driveren av et serviceanlegg, som mottar en søknad om adgang til serviceanlegget eller yting av en tjeneste som er uforenlig med en annen søknad eller som angår allerede tildelt kapasitet i serviceanlegget, forsøke gjennom drøfting og koordinering med de berørte, å tilgodese alle krav så langt det er mulig.

⁹ Se særlig premiss 36 i dommen.

Det følger videre av artikkel 10 nr. 1 siste punktum at alle endringer av adgangsretter som allerede er tildelt, er avhengig av aksept/enighet fra den berørte søkeren. Tilsvarende følger av fortalen til forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester punkt 14. Her står det at dersom en driver av et serviceanlegg mottar en søknad som er uforenlig med en annen søknad, eller angår allerede tildelt kapasitet, bør driveren som et første skritt kontrollere om det er mulig å imøtekomme den nye søknaden ved å foreslå en annen tidsluke, endre den tildelte tidsluken dersom den berørte søkeren samtykker i dette, eller treffe tiltak som gjør det mulig å øke anleggets kapasitet, dersom tiltakene ikke krever investeringer.

Etter artikkel 10 nr. 3 følger også at når koordineringsprosedyren gjennomføres, skal driveren vurdere forskjellige tiltak for å maksimere den tilgjengelige kapasiteten i anlegget, så lenge disse ikke krever at det gjøres ytterligere investeringer. Tilsvarende følger av jernbaneforskriften § 4-3 (2), som slår fast at drivere av serviceanlegg ikke er forpliktet til å investere i anlegget for å imøtekomme alle anmodninger. Tiltakene som skal vurderes kan omfatte forslag om alternative tidsplaner, endrede åpningstider eller skifteplaner og adgang til anlegget for egenlevering.

6.6 Levedyktige alternativer

Dersom anmodninger om tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse ikke kan imøtekommes etter koordineringsprosessen, skal søkeren og driveren i fellesskap vurdere om det finnes levedyktige alternativer. Dette følger av jernbaneforskriften § 4-3 (1) sammenholdt med artikkel 12 nr. 2 i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester.

Levedyktig alternativ betyr tilgang til et annet serviceanlegg som gjør det mulig for jernbaneforetaket å utføre den aktuelle gods- eller persontransport på økonomisk akseptable vilkår, se definisjonen i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav k).

Driveren skal blant annet vurdere det alternative serviceanleggets driftsegenskaper, fysiske og tekniske egenskaper, attraktiviteten og konkurranseevnen til jernbanetransporttjenestene som planlegges av søkeren, samt anslåtte tilleggskostnader for søkeren, se artikkel 12 nr. 3 i forordningen. Tilsvarende beskrivelse følger av punkt 16 i fortalen til forordningen.

6.7 Avslag på anmodninger om tilgang

Dersom driveren av serviceanlegget og søkeren konkluderer med at det ikke finnes noe levedyktig alternativ og at det ikke er mulig å imøtekomme søknaden om adgang til eller yting av en tjeneste i anlegget etter koordineringsprosessen, kan driveren avslå søknaden. Dette følger av jernbaneforskriften § 4-3 (1) sammenholdt med artikkel 13 nr. 1 i forordningen.

Slike avslag må begrunnes skriftlig og angi brukbare alternativer når den som driver serviceanlegget er direkte eller indirekte kontrollert av et organ eller foretak som har en dominerende stilling i det nasjonale markedet for jernbanetransporttjenester som anlegget brukes til. Det følger av jernbaneforskriften § 4-3 (1) siste setning og artikkel 13 nr. 3 i forordningen.

6.8 Drivere av serviceanlegg skal lage en beskrivelse for serviceanlegget

Etter bestemmelsene i jernbaneforskriften kapittel 5 har infrastrukturforvalter ansvaret for å utarbeide og publisere netterklæringen. Det følger av jernbaneforskriften § 5-1 (3) at netterklæringen også skal inneholde opplysninger om vilkårene for tilgang til alle serviceanlegg

som er knyttet til jernbanenettet og tilbud om tjenester i disse anleggene, eller vise til et nettsted der opplysningene er tilgjengelige elektronisk og gratis.

Etter jernbaneforskriften § 5-2 bokstav g) følger at netterklæringen blant annet skal inneholde et avsnitt om opplysninger om adgang til og innkreving av betaling for bruk av serviceanlegg som nevnt i kapittel 4 i forskriften. Driveren av serviceanlegg skal gi infrastrukturforvalter opplysninger om avgiftene som skal medtas i netterklæringen, eller angi et nettsted der slike opplysninger er gjort gratis tilgjengelig. Dette følger av jernbaneforskriften § 6-9 (2).

Jernbaneforskriften § 5-1 (4) pålegger den som driver serviceanlegg, som ikke kontrolleres av infrastrukturforvalter, å gi opplysninger til infrastrukturforvalter om vilkårene for tilgang til serviceanlegg og for tilbud om tjenester i disse anlegg, samt nødvendige tekniske opplysninger. Driveren av serviceanlegget skal gi disse opplysningene til infrastrukturforvalteren eller vise til et nettsted der opplysningene er tilgjengelige elektronisk og vederlagsfritt.

Det er gitt utfyllende regler om serviceanleggsbeskrivelsen i artiklene 4 og 5 i forordningen om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester. Drivere av serviceanlegg har en plikt til å utarbeide en beskrivelse av serviceanleggene og tjenestene de har ansvaret for etter artikkel 4 nr. 1 i forordningen.

Det er stilt minimumskrav til serviceanleggsbeskrivelsen i artikkel 4 nr. 2. Der står det blant annet at serviceanleggsbeskrivelsen skal opplyse om hvordan jernbaneforetakene skal søke om tilgang til anlegget eller levering av tjenester i dette når det er flere drivere av serviceanlegget i bokstav g) og om mulighetene for egenlevering i anlegget, se bokstav e). Serviceanleggsbeskrivelsen skal også inneholde opplysninger om avgifter for å få adgang til serviceanlegg og avgifter for bruk av hver jernbanerelatert tjeneste som leveres der, se bokstav m).

Åpenhet om vilkår for adgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester og informasjon om avgiftene er en forutsetning for at alle søkere skal få adgang til serviceanlegg og tjenester som ytes i disse anleggene, uten forskjellsbehandling. Dette er slått fast i punkt 4 i fortalen til forordningen.

Drivere av serviceanlegg har en plikt til å offentliggjøre serviceanleggsbeskrivelsen gratis, enten på sin egen nettportal eller en felles nettportal og å gi infrastrukturforvalter en lenke som skal inngå i netterklæringen, eller å gi infrastrukturforvalter relevante opplysninger som er klare til offentliggjøring og som skal inngå i netterklæringen. Dette følger av artikkel 5 nr. 1 i forordningen.

6.9 Organiseringen av den som driver serviceanlegg

Det følger av jernbaneloven § 5a (2) at dersom den som driver serviceanlegg, er under direkte eller indirekte kontroll av et organ eller et foretak som har en dominerende stilling i de nasjonale markedene for jernbanetransport som anlegget brukes til, skal det være et organisatorisk og regnskapsmessig skille mellom disse. Regnskapsmessig skille omfatter adskilte balanser og resultatregnskaper. For organisatorisk skille vil det være tilstrekkelig med opprettelse av adskilte avdelinger i én juridisk enhet.¹⁰

¹⁰ Jf. Prop 8 L (2016-2017) om endringer i jernbaneloven kapittel 10 om merknader til [§ 5a om serviceanlegg](#).

Bestemmelsen gjennomfører direktiv 2012/34/EU artikkel 13 nr. 3 i norsk rett. Den viser til serviceanleggene som nevnt i bokstavene a), b), c), d), g) og i) i vedlegg II til direktivet, som tilsvarer de samme bokstavene i jernbaneforskriften § 4-2. Dermed gjelder kravene til drivernes organisering og adskilte regnskaper kun for serviceanleggene som er nevnt i disse bestemmelsene. Det innebærer at vedlikeholdsanlegg, ikke er omfattet av kravene om organisatorisk og regnskapsmessig skille for vertikalt integrerte serviceanlegg etter jernbaneloven § 5a. Anlegg som derimot er omfattet er blant annet godsterminaler, stasjoner for passasjerer, hensetting av tog, skifteanlegg og havneanlegg knyttet til jernbanevirksomhet.¹¹

7 SJTs vurderinger av klagen fra Onrail over manglende tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru

7.1 Drivere av vognverkstedet på Alnabru

Et sentralt spørsmål i behandlingen av klagen fra Onrail er hvem som er driver(ere) av vognverkstedet på Alnabru. Verken CargoNet, Bane NOR Eiendom eller Mantena påtar seg dette ansvaret. Onrail på sin side har ingen mening om hvem av disse som etter regelverket er driveren av serviceanlegget.

SJT viser til jernbaneloven § 5a (1) og jernbaneforskriften § 4-2 som pålegger den som driver serviceanlegg å gi tilgang til alle søkere på ikke-diskriminerende vilkår til slike anlegg og tjenester som ytes i disse.

Etter jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m) er den som driver serviceanlegg ethvert offentlig eller privat foretak med ansvar for å forvalte et eller flere serviceanlegg eller for å yte en eller flere av tjenestene til jernbaneforetak som nevnt iblant annet jernbaneforskriften § 4-2.

Jernbaneforskriften åpner derfor for at det kan være flere enn en driver av et serviceanlegg. Det kan både være en eller flere som driver selve anlegget, og/eller en eller flere drivere som leverer jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg.

At serviceanlegg kan ha flere drivere, er også lagt til grunn i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester, herunder blant annet i artikkel 4 nr. 2 bokstav g), som stiller krav om opplysninger i serviceanleggsbeskrivelsen dersom det er flere enn en driver av serviceanlegget.

Dette fremkommer også av punkt 8 i fortalen til denne forordningen. Her står det at forskjellige enheter kan ha ansvaret for å treffe beslutninger om vilkår for adgang til et serviceanlegg, tildele kapasitet i serviceanlegget og yte jernbanerelaterte tjenester i dette. I slike tilfeller skal alle berørte enheter anses som drivere av serviceanlegget.

I punkt 8 følger det videre at dersom anlegg eies, forvaltes og drives av flere enheter, er det imidlertid bare de enhetene som faktisk har ansvaret for å gi opplysninger og å treffe beslutninger om søknader om adgang til serviceanlegg og bruk av jernbanerelaterte tjenester, som bør anses som drivere av serviceanlegget.

¹¹ Jf. Prop 8 L (2016-2017) om endringer i jernbaneloven [kapittel 4.3.2](#).

Slik SJT forstår driverbegrepet, er det dermed bare den/de som faktisk har ansvaret for å gi opplysninger og å treffe beslutninger om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg som bør ansees som drivere.

Etter vår vurdering vil en slik forståelse av driverbegrepet stemme godt overens med EU-domstolens tolkning i dommen [C-60/20](#), om forholdet mellom eiere og drivere av serviceanlegg. Særlig premiss 33, 34 og 36 i denne dommen er relevante tolkningsmomenter. Domstolen slår her fast at eiere, som ikke driver serviceanlegget, heller ikke skal regnes som pliktsubjekter etter regelverket.

SJT viser også til en tilsvarende vurdering i avgjørelse fra de danske reguleringsmyndighetene på jernbane av 14. november 2024. Her legges til grunn at dersom et serviceanlegg er leid ut til en operatør som ikke er eieren, er det leieren som er driveren og ikke eieren. Følgelig er det også leieren som har pliktene som driver i tråd med regelverket.¹²

SJTs vurdering er videre at en slik forståelse av driverbegrepet også vil understøtte formålet med jernbaneloven § 5a og jernbaneforskriften § 4-2 om ikke-diskriminerende tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg. Gjennom et slikt driverbegrep, sikres søkere en effektiv tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse, ettersom de dermed kan forholde seg til driveren(ene) som faktisk gir opplysninger om anlegget og faktisk behandler søknadene deres. Gitt at det kan være mange og ulike aktører i et serviceanlegg, letter dette søkerens tilgang til serviceanlegg og tjenestene i disse, og dermed også tilgangen til markedene for jernbanetransporttjenester.

Som et utgangspunkt legger SJT dermed til grunn at Bane NOR Eiendom som eieren og utleieren, CargoNet som leietakeren og brukeren av anlegget samt Mantena som leverandør av vedlikeholdstjenester for togmateriell, alle kan ansees som drivere av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru etter definisjonen i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m).

Spørsmålet er imidlertid om dette utgangspunktet bør fravikes i dette konkrete tilfellet, dersom ikke alle disse tre faktisk opptrådte som drivere, gjennom å gi opplysninger til Onrail om tilgang til vognvedlikehold i dette verkstedet og ved å treffe beslutningene om å avslå anmodningene fra Onrail om adgang til serviceanlegget på Alnabru og bruk av jernbanerelaterte tjenester i dette.

Dette vil SJT vurdere nærmere i den videre fremstillingen.

7.1.1 CargoNet som driver

CargoNet (representert ved Vy-gruppen) hevder at dette selskapet ikke er driveren av vognverkstedet på Alnabru. Det er derimot Bane NOR Eiendom, som er eieren og utleieren av verkstedet etter leieavtalen med CargoNet, som er driveren. CargoNet yter heller ikke vedlikeholdstjenester i verkstedet på Alnabru. Etter vedlikeholdsavtalen er det Mantena som er leverandør av vedlikeholdstjenester i anlegget. CargoNet mener derfor at dette selskapet ikke er driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru i tråd med definisjonen av driver i

¹² Se avgjørelse [«Afvvisning af klage fra Railservice vedrørende Banedanmarks afgørelse om tildeling af depotspor for Køreplan 2025»](#) av 14. november 2024 side 3 siste avsnitt.

jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m). Dermed har CargoNet heller ingen driverplikter etter jernbaneforskriften §§ 4-2 og 4-3.

CargoNet hevder i sine merknader til vårt varsel om vedtak at dette bygger på en feilaktig forutsetning om at selskapet har rettslig råderett over serviceanlegget på Alnabru. I følge CargoNet forutsetter både direktivet artikkel 3 nr. 12 og jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m) at aktøren må ha rettslig råderett over serviceanlegget for å kunne ansees som driveren.

Videre skriver CargoNet at tilgangen til verkstedet på Alnabru og/eller fremleie av verkstedlokale, ligger i tilgangsavtalen CargoNet har med Bane NOR som eier og utleier av dette verkstedet. CargoNet hevder at Bane NOR har gitt aksept for at Onrail kan få tilgang til verkstedet på Alnabru og at det er denne aksepten som ligger til grunn for tilbudene som CargoNet har oversendt til Onrail.

Slik SJT vurderer det har CargoNet fått en eksklusiv rettslig råderett over serviceanlegget på Alnabru i flere år fremover gjennom leieavtalen med Bane NOR §§ 3 og 4. Avtalen gjelder selve tilgangen til anlegget. Dermed er det denne avtalen som danner grunnlaget for at CargoNet har fått rettslig råderett over serviceanlegget på Alnabru. På tilsvarende måte gir vedlikeholdsavtalen punkt 8.3 CargoNet en eksklusiv tilgang til vognvedlikeholdet i dette serviceanlegget fra Mantena.

CargoNet hevder videre at det ikke er fremlagt eksempler på at dette selskapet faktisk har avgjort søknader om tilgang til vognverkstedet på Alnabru. SJT viser til at dette er positivt feil. CargoNet av slo i e-posten av 16. januar 2024 Onrails anmodning om tilgang til vedlikeholdstjenester i vognverkstedet på Alnabru fra Mantena eller i egen regi. Etter SJT varsel om vedtak i denne saken, har vi også mottatt informasjon fra Onrail som bekrefter at CargoNet i e-poster av 3. oktober og 18. desember 2024, samt 28. januar og 7. februar 2025 har stilt nærmere vilkår for Onrails tilgang til vognvedlikehold i serviceanlegget på Alnabru.

Det er derfor SJTs konklusjon at CargoNet er driveren i serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru gjennom faktisk å ha avslått anmodningen om tilgang fra Onrail og ved å gi informasjon til dette selskapet om vilkårene for adgangen til dette anlegget. Vi legger også til grunn at CargoNet er gitt en eksklusiv tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru gjennom avtalene med Bane NOR Eiendom og Mantena. Samlet utgjør dette grunnlaget for at CargoNet er å anse som driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru, både faktisk og rettslig.

Vi anser derfor at det er CargoNet som er driveren av serviceanlegget på Alnabru i tråd med jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m).

7.1.2 Mantena som driver

CargoNet hevder i sine merknader til klagen at de ikke yter vedlikeholdstjenester i verkstedet på Alnabru. Etter vedlikeholdsavtalen er det Mantena som er leverandøren av vedlikeholdstjenester i anlegget.

Mantena på sin side, hevder i merknadene til klagen at selskapet ikke er driveren av vognverkstedet på Alnabru. Dette er SJT enig i. Slik vi ser det, traff ikke Mantena noen beslutninger om tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru, da Onrail henvendte

seg til selskapet i juni og desember 2023 om dette. Da Mantena mottok disse anmodningene fra Onrail, henviste de derimot til CargoNet som beslutningstakeren for tilgangen til vognvedlikehold i tråd med vedlikeholdsavtalen punkt 8.3. Bestemmelsen slår fast at Mantena må ha samtykke fra CargoNet, dersom de skal kunne tilby/levere vedlikeholdstjenester til andre enn CargoNet i dette verkstedet.

Følgelig avgjorde også CargoNet tilgangen til vognvedlikeholdet til Mantena da Onrail anmodet om dette, slik SJT vurderer det. Det er derfor vår konklusjon at Mantena ikke er driveren av serviceanlegget på Alnabru i tråd med definisjonen i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m).

7.1.3 Bane NOR Eiendom som driver

Bane NOR på vegne av Bane NOR Eiendom hevder i sine merknader til klagen og til vårt varsel om vedtak at selskapet ikke er driveren av vognverkstedet på Alnabru, etter definisjonen i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m). Det er CargoNet som er den faktiske driveren av serviceanlegget, gjennom å ha behandlet anmodningen fra Onrail om tilgang til vedlikeholdstjenester i vognverkstedet på Alnabru.

Videre viser Bane NOR til at leieavtalen med CargoNet på Alnabru ikke praktiseres etter sin ordlyd, og heller ikke gir grunnlag for at Bane NOR Eiendom er driveren. CargoNet på sin side hevder i sine merknader til vårt varsel om vedtak at dette uansett ikke kan føre til at CargoNet er driveren av dette serviceanlegget.

Slik SJT ser det, har Bane NOR Eiendom etter ordlyden i leieavtalen med CargoNet i utgangspunktet påtatt seg ansvar som driver av serviceanlegget på Alnabru.

Dette følger blant annet av leieavtalen §§ 1 og 2. Her står det at verkstedanlegget kan brukes av flere jernbaneforetak med rett til tilgang etter jernbaneloven med forskrifter og at Bane NOR Eiendom skal stille anlegget til disposisjon i henhold til de til enhver tid gjeldende krav som følger av jernbaneloven med forskrifter. Bane NOR Eiendom kan som verkstedeier også foreta nødvendige samordninger og prioriteringer av hensyn til optimal utnyttelse av verkstedkapasiteten i tråd med avtalens § 11. Etter leieavtalen punkt 30 må partene også gjøre tilpasninger for å oppfylle verkstedeiers forpliktelser i henhold til regelverket.

Gitt opplysningene som SJT har mottatt i denne saken legger vi likevel til grunn at leieavtalen mellom Bane NOR Eiendom og CargoNet for vognverkstedet på Alnabru ikke ble praktisert etter sin ordlyd. I motsetning til det som fremkommer av leieavtalen, har ikke Bane NOR Eiendom på noe tidspunkt behandlet anmodningene fra Onrail om tilgang til verkstedet på Alnabru. Bane NOR har heller ikke stilt vilkår for Onrails tilgang til anlegget.

Det er derimot CargoNet som fra Onrail første gang sendte anmodningen i 2024 har opptrådt som driveren av anlegget, gjennom å ha behandlet anmodningene fra Onrail og ved å stille nærmere vilkår for dette. Etter det vi har mottatt av opplysninger i saken har CargoNet heller ikke involvert Bane NOR Eiendom om Onrails tilgang til dette vedlikeholdsanlegget. Dette ville, slik SJT vurderer det, ha vært naturlig dersom CargoNet hadde ansett Bane NOR Eiendom for å være driveren.

Verken Bane NOR Eiendom eller CargoNet har dermed faktisk forholdt seg til ordlyden i bestemmelsene i leieavtalen.

SJT legger også til at Bane NOR Eiendom har vist til [punkt 7.3.6 i netterklæringen](#) for 2024, hvor det står at Bane NOR ikke har ansvaret som driver av vognverkstedet på Alnabru, fordi dette anlegget er leid ut med eksklusiv avtale til CargoNet. Som søker hadde Onrail dermed heller ingen opplysninger i netterklæringen som indikerte at Bane NOR Eiendom var driveren av vedlikeholdsanlegget på Alnabru.

Utover dette viser vi til det som er redegjort for ovenfor, om at EU-domstolen i sin sak [C-60/20](#) mener at eiere som ikke opptrer som drivere, heller ikke faller inn under definisjonen av drivere i reglene om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg. I denne saken er det vår vurdering at Bane NOR Eiendom ikke har opptrådt som driver, men kun er en passiv eier og utleier av det aktuelle vedlikeholdsanlegget i tråd med domstolens konklusjon i denne saken.

Vi viser videre til at Bane NOR Eiendom har leid ut hele anlegget eksklusivt til CargoNet.

SJTs konklusjon er etter dette at Bane NOR Eiendom ikke er driver av vognverkstedet på Alnabru etter definisjonen i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m).

7.1.4 Samlet vurdering og konklusjon

Det er etter dette SJTs konklusjon at CargoNet er driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru etter jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m). CargoNet er både den som avgjorde tilgangen til serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru og tilgangen til vedlikeholdstjenestene fra Mantena i dette anlegget. CargoNet har også stilt nærmere vilkår for Onrails tilgang til Mantenas vedlikeholdstjenester i anlegget på Alnabru. Vi legger også til grunn at CargoNet gjennom leieavtalen med Bane NOR og vedlikeholdsavtalen med Mantena er gitt en eksklusiv rettslig råderett over vognvedlikeholdet på Alnabru som også innebærer at dette selskapet er driveren av serviceanlegget i tråd med jernbaneforskriften § 1-7 bokstav m).

Vår konklusjon er dermed også at CargoNet har pliktene som påligger drivere av serviceanlegg etter jernbaneloven, jernbaneforskriften, forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester samt i serviceanleggforskriften. Om CargoNet har oppfylt disse pliktene vurderer SJT videre i punkt 7.2.

7.2 Har CargoNet overholdt fristene for å besvare søknaden fra Onrail om tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru?

Fristreglene for å besvare anmodninger om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg følger av serviceanleggforskriften § 2 (1). Her står det at for serviceanlegg som nevnt i jernbaneforskriften § 4-2, skal drivere av anlegget besvare anmodninger innen 20 dager regnet fra dagen etter at anmodningen ble inngitt.

Serviceanleggforskriften § 2 (1) bruker ordlyden «dager» og i tredje ledd brukes «virkedager». Spørsmålet er hvordan «dager» og «virkedager» i denne forskriften bør forstås. Etter [ferieloven § 5 \(1\)](#) regnes «virkedager» som alle dager som ikke er søndager eller lovbestemte helge- eller høytidsdager. Dermed defineres lørdager som virkedager etter dette regelverket. Andre lover har ikke dette som regel, se for eksempel [domstolsloven § 149](#), om at en frist forlenges til den nærmest følgende virkedagen, dersom den utløper på en lørdag. SJT legger etter dette til grunn at fristreglene i serviceanleggforskriften § 2 skal forstås som alle dager, bortsett fra lørdager,

søndager og lovbestemte helge- eller høytidsdager. Dette omtaler vi som «arbeidsdager». Denne forståelsen av fristreglene legges til grunn både for «dager» i serviceanleggforskriften § 2 (1) og (2) samt «virkedager» etter tredje ledd i bestemmelsen.

Onrail søkte CargoNet om tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru 18. desember 2023. Denne avsto CargoNet 16. januar 2024, det vil si 19 arbeidsdager etter at anmodningen kom inn. Følgelig overholdt CargoNet fristen på 20 arbeidsdager for å besvare Onrails anmodning.

Onrail har etter vårt varsel om vedtak som nevnt over lagt frem dokumentasjon for SJT som viser at det pågår en prosess mellom selskapet og CargoNet om tilgangen til vognvedlikehold på Alnabru. Det fremkommer av denne korrespondansen at det ble avholdt et møte mellom selskapene 11. desember 2024, der tilgangsvilkårene til vognvedlikehold på Alnabru var et tema. CargoNet fremsatte et forslag til Onrail for tilgangen i en e-post av 18. desember 2024, det vil si 5 arbeidsdager etter møtet. Onrail har også lagt frem en e-post av 24. januar 2025 til CargoNet der selskapet anmoder om tilgang til verkstedet på nærmere bestemte vilkår. Denne anmodningen ble avslått av CargoNet i e-post til Onrail av 28. januar, det vil si 2 arbeidsdager senere. Endelig har Onrail lagt frem en e-post av 6. februar 2025 til CargoNet, der de nok en gang anmoder om tilgang til vognvedlikeholdet. CargoNet avsto også denne anmodningen i e-post av 7. februar 2025 det vil si en arbeidsdag senere.

SJTs konklusjon er dermed at CargoNet, som driveren av vognverkstedet på Alnabru, foreløpig har behandlet alle Onrails anmodninger om tilgang til vognvedlikehold innenfor den lovpålagte fristen på 20 arbeidsdager i serviceanleggforskriften § 2 (1).

7.3 Har CargoNet oppfylt plikten til å gjennomføre koordineringsprosedyren?

CargoNet skulle ha gjennomført koordineringsprosedyren da de mottok søknaden fra Onrail om tilgang til vedlikeholdsanlegget og vedlikeholdstjenester i anlegget i 2023, enten fra Mantena eller i egenregi, i tråd med jernbaneforskriften § 4-3 (3) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 10. Etter kravene til koordineringsprosedyre skulle CargoNet ha forsøkt, gjennom drøfting og samordning med Onrail, å tilgodese anmodningen fra dette selskapet så langt det var mulig. Dette fordi søknaden til Onrail var uforenlig med allerede tildelt vedlikeholdskapasitet og -tjenester i dette anlegget til CargoNet selv.

CargoNet som driveren av vedlikeholdsanlegget på Alnabru skulle derfor ha vurdert forskjellige alternativer for å imøtekomme søknaden fra Onrail, i den grad dette ikke ville kreve ytterligere investeringer i anlegget i henhold til jernbaneforskriften § 4-3 (2) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 10 nr. 3. Slike tiltak skulle ha omfattet forslag om endrede tidsplaner, skiftplaner eller åpningstider og egenlevering av vedlikeholdstjenester i anlegget.

CargoNet har imidlertid ikke gjort noe av dette i forbindelse med den første søknaden fra Onrail fra 2023, ifølge de opplysninger vi har mottatt i saken. CargoNet opplyser riktignok i e-posten av 16. januar 2024 til Onrail om avslaget, at de skulle vurdere tilgang til Onrail for vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru på et senere tidspunkt, dersom situasjonen med overbelastningen i

verkstedet endret seg, men uten at dette etter vår oppfatning oppfyller kravet til CargoNet om å gjennomføre koordineringsprosedyren.

Det er derfor SJTs vurdering og konklusjon at CargoNet ikke gjennomførte koordineringsprosedyren da de mottok søknaden fra Onrail om vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru i 2023, noe som innebærer brudd på jernbaneforskriften § 4-3 (3) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 10.

Onrail har som nevnt over lagt frem nye opplysninger for SJT etter vårt varsel om vedtak. Disse viser at det fortsatt pågår en prosess mellom CargoNet og Onrail om vilkårene for tilgangen til vognvedlikehold på Alnabru. Ut ifra dette legger SJT til grunn av CargoNet nå gjennomfører koordineringsprosedyren for Onrails anmodninger om tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru.

7.4 Plikten for CargoNet til å vurdere levedyktige alternativer

Etter jernbaneforskriften § 4-3 (1) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 12 skulle CargoNet først ha avslått søknaden fra Onrail etter å ha vurdert i fellesskap med dette selskapet om det fantes levedyktige alternativer. Vi har ikke mottatt opplysninger som tilsier at CargoNet vurderte andre levedyktige alternativer for Onrail enn serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru i fellesskap med dette selskapet. Vi legger derfor til grunn at CargoNet ikke vurderte slike alternativer før de avsto anmodningen fra Onrail.

Vi har heller ikke mottatt informasjon i saken som tilsier at CargoNet har vurdert levedyktige alternativer for Onrails vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru i perioden etter vårt varsel om vedtak og frem til nå. I e-post av 14. februar 2025 har SJT bedt om eventuell ny informasjon fra CargoNet om vurderinger av levedyktige alternativer, som er gjort i fellesskap med Onrail. Vi har ikke mottatt slik informasjon fra CargoNet.

SJTs vurdering og konklusjon er derfor at CargoNet ikke har vurdert levedyktige alternativer, i fellesskap med Onrail, i strid med i jernbaneforskriften § 4-3 (1) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester § 12 for vognvedlikeholdet i serviceanlegget på Alnabru.

7.5 Har CargoNet oppfylt plikten til å utarbeide og publisere en serviceanleggsbeskrivelse?

Alle drivere av serviceanlegg skal utarbeide en serviceanleggsbeskrivelse. Vi har ikke mottatt opplysninger om, eller en lenke til et nettsted der CargoNets serviceanleggsbeskrivelse ligger. Vi har heller ikke funnet disse opplysningene i Bane NORs netterklæringer for 2024 eller 2025.

Det er vår vurdering at CargoNet, som driveren av vedlikeholdsanlegget på Alnabru dermed ikke oppfylt kravene til å utarbeide og publisere en serviceanleggsbeskrivelse etter jernbaneforskriften §§ 5-1 (4) og 6-9 (2) samt forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artiklene 4 og 5.

Det er derfor vår konklusjon at CargoNet, som driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru har brutt reglene i jernbaneforskriften §§ 5-1 (4) og 6-9 (2) samt forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 4 og 5.

7.6 CargoNets vilkår for tilgangen til vognvedlikehold i serviceanlegget på Alnabru

Onrail har i e-poster av 20. og 29. januar samt 10. februar 2025 med vedlegg fremsatt nye anførsler i klagen til SJT. Onrail har gjennom dette lagt frem dokumentasjon i saken for SJT, som viser at det pågår nye diskusjoner med CargoNet om vilkårene for tilgangen til vognvedlikeholdet i vognverkstedet på Alnabru.

Onrail hevder at vilkårene som CargoNet stiller for selskapets tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru er i strid med jernbaneforskriften § 4-2.

7.6.1 Kravet om kjøp av tjenester og priser for tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg

Onrail hevder at CargoNet ikke kan kreve at selskapet må kjøpe tre arbeidsskift i uken i vedlikeholdsanlegget på Alnabru gjennom 2025. CargoNet krever derimot at Onrail forplikter seg til dette tilbudet for hele ruteterminen i 2025, uavhengig av hvilken kapasitet som Onrail har anmodet om og faktisk har behov for i vognverkstedet.

Onrail har lagt frem e-poster av 24. januar og 6. februar 2025 til CargoNet der selskapet skriver at de ønsker å kjøpe et arbeidsskift i vognverkstedet på Alnabru til kroner 150.000 per år i R2025.

Videre har Onrail lagt frem e-poster fra CargoNet av 18. desember 2024 samt 28. januar og 7. februar 2025 der CargoNet krever at Onrail kjøper tre arbeidsskift i vognverkstedet på Alnabru for hele R2025, basert på den årlige kostnaden for leie av verkstedet og estimerte driftskostnader for 2025 som faktureres fra Bane NOR. Onrail har også lagt frem en e-post fra Mantena av 3. oktober 2024 der det står at CargoNets løsningsforslag er at Onrail betaler 20 prosent av leie- og driftskostnadene knyttet til Alnabru, basert på selskapets behov for vedlikehold i anlegget.

Slik vi oppfatter det pågår det fortsatt forhandlinger mellom CargoNet og Onrail om tilgang til anlegget og vilkårene for dette for 2025. Etter SJTs forståelse av regelverket kan ikke CargoNet som driver av serviceanlegget pålegge Onrail og kjøpe flere arbeidsskift i serviceanlegget på Alnabru enn det selskapet har søkt om i ruteterminen for 2025. CargoNet som driveren av serviceanlegget på Alnabru skal ikke gjøre adgangen til anlegget eller levering av jernbanerelaterte tjenester i dette, avhengig av obligatorisk kjøp av andre tjenester som ikke er knyttet til den tjenesten det søkes om. Dette følger av forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 8 nr. 2. Vi tolker dette som at CargoNet heller ikke kan pålegge Onrail å kjøpe et større volum av tjenesten enn de har behov for.

Etter SJTs vurdering vil det være i strid med kravet i artikkel 8 nr. 2 i forordningen dersom CargoNet krever av Onrail å kjøpe flere arbeidsskift enn det som selskapet har anmodet om og har behov for i ruteplanperioden R2025.

Samtidig påpeker SJT at den som driver serviceanlegg kan kreve betaling for bruken av serviceanlegget for å finansiere sin virksomhet. Dette følger av jernbaneforskriften § 6-9 (1). Avgiften som pålegges for tilgang i serviceanlegg og for å utføre tjenester i slike anlegg, skal ikke overstige kostnaden ved å yte dem med tillegg av en rimelig fortjeneste. Denne bestemmelsen tilsvarer artikkel 31 nr. 7 i direktivet.

Ordlyden «rimelig fortjeneste» er definert i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav n) til «en avkastning på egenkapitalen som tar hensyn til risikoen, herunder for inntektene, eller fraværet av slik risiko som den som driver serviceanlegget pådrar seg, og som er i tråd med de seneste års gjennomsnittlige avkastning for den berørte sektor.» Bestemmelsen tilsvarer direktivet artikkel 3 nr. 17.

CargoNet som driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru kan dermed ikke kreve mer i avgifter (eller pris) fra Onrail enn kostnaden ved å tilby tilgang til anlegget og tjenester i dette, med tillegg av en rimelig fortjeneste.

SJT viser i den forbindelse til at IRG-Rail har utgitt en rapport om «Charging principles of Article 31 (7) of Directive 2012/34/EU» i november 2019. Her blir det gitt beskrivelse av praksis for beregning av avgifter for tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg i ulike europeiske land. Selv om rapporten beskriver forskjellige tilnærminger avhengig av type tjenester, kapital- og eierforhold med videre, mener vi den støtter opp under vår forståelse av reglene om avgifter for tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg.

I rapporten er det lagt til grunn at når driveren tilbyr tjenester i serviceanlegget har søkere rett til den kapasiteten de etterspør, uten å måtte binde seg for lengre perioder eller basere tilgangen på planlagt togproduksjon. Det fremgår av kapittel 4 (side 10) at alle kostnader forbundet med å tilby tjenesten i serviceanlegget, herunder administrative kostnader, skal fordeles på brukerne ut ifra en fordelingsnøkkel basert på søkerens faktiske bruk av anlegget. Kapittel 3 punkt D (side 9) viser til at dersom driveren av serviceanlegget har lite eller ingen egenkapital investert i serviceanlegget, enten fordi driften av anlegget ikke krever innskudd av kapital eller fordi operatøren leier anlegget, skal også den rimelige fortjenesten operatøren tar være tilsvarende lav. Videre kommer det frem i rapportens kapittel 4 punkt D (side 15) at den valgte avgiftsenheten, avgift per time, avgift per definert arbeidsskift etc. reflekterer riktig utnyttelse av serviceanlegget i tråd med søkerens behov og ikke skal bli brukt til å diskriminere søkerne.

Vi understreker likevel at det hele tiden foregår en rettslig utvikling på området om avgifter og at praksisen som beskrives i denne rapporten ikke nødvendigvis er i samsvar med EU-domstolens eventuelle tolkning av regelverket.

7.6.2 Krav om bankgaranti for tilgang til serviceanlegg

Onrail har lagt frem e-poster fra CargoNet av 18. desember 2024 og 28. januar 2025 som dokumenterer at CargoNet vil kreve bankgaranti for Onrails tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru i 2025. Onrail har også lagt frem en e-post av 6. februar 2025 til CargoNet der det fremgår at selskapet tilbyr seg å betale et depositum for tilgangen til vognverkstedet på Alnabru. Videre har Onrail fremlagt en e-post av 7. februar fra CargoNet der de opprettholder kravet om bankgaranti.

Vygruppen skriver på vegne av CargoNet i brev av 5. februar 2025 til SJT at det ikke er rettslig grunnlag for å pålegge CargoNet den økonomiske risikoen som ligger i å inngå en kontrakt med Onrail, uten at det foreligger bankgaranti. Det vises til at Bane NOR krever bankgaranti i tilgangsavtalen til Alnabru og andre tilgangsavtaler. Også Norske tog krever bankgaranti i sine leieavtaler ifølge CargoNet.

SJT vurderer at CargoNet i de pågående forhandlingene med Onrail ikke kan pålegge de å stille bankgaranti for å få tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru. Det følger av artikkel 13 nr. 6 i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester. Det er først når en søker gjentatte ganger har unnlatt å betale for adgangsretten som allerede er tildelt og benyttet, at driveren av serviceanlegget kan be om finansielle garantier for å ivareta sine berettigede forventninger om framtidige inntekter og utnyttelse av anlegget.

Slik SJT vurderer det har Onrail, ut ifra opplysningene som er fremlagt i denne saken, ikke unnlatt å betale for adgangsretter som allerede er tildelt dette selskapet. Dette skyldes at selskapet fortsatt ikke er kommet til enighet om en avtale om tilgang til verkstedet med CargoNet. Vår oppfatning er derfor at CargoNet i henhold til regelverket ikke kan stille krav om finansielle garantier for at Onrail skal få tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru.

Vi kan heller ikke se at det er relevant i denne sammenheng at andre selskaper som Norske tog stiller krav om slike garantier når de leier ut togmateriell til persontogselskaper som har inngått trafikkavtaler med Jernbanedirektoratet eller at Bane NOR Eiendom som eiendomsforvalter stiller slike krav.

7.6.3 Egenlevering av vognvedlikehold fra Onrail

Onrail bestrider i klagen at CargoNet kan kreve at selskapet må bruke Mantena som vedlikeholdsleverandør. De mener dette blokkerer for bruk av andre leverandører av vedlikeholdstjenester i anlegget og egenlevering av slike tjenester fra Onrail. Onrail mener at dette er i strid med jernbaneforskriften 4-2.

SJT forstår egenlevering av vedlikeholdstjenester her slik det er definert i artikkel 3 nr. 8 i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester. Egenlevering av tjenester er definert som at et jernbaneforetak selv utfører en jernbanerelatert tjeneste i lokalene til driveren av et serviceanlegg. Det står videre at dette forutsetter at jernbaneforetakets adgang til og bruk av anlegget til egenlevering av tjenester er juridisk og teknisk mulig og ikke setter driftssikkerheten i fare, og at driveren av serviceanlegget tilbyr en slik mulighet. Det følger også av fortalen til forordningen punkt 13 at søkeren ikke kan pålegge driveren av et anlegg å godta egenlevering, dersom driveren tilbyr de aktuelle tjenestene på en måte som er i samsvar med bestemmelsene i direktiv 2012/34/EU og forordningen.

Slik SJT vurderer det kan dermed ikke Onrail kreve at CargoNet, som driveren av serviceanlegget på Alnabru, må godta at selskapet skal få utføre egenlevering av verkstedtjenester i dette anlegget, dersom CargoNet tilbyr de aktuelle tjenestene på en måte som er i samsvar med bestemmelsene i direktivet og forordningen. Etter det vi er kjent med er det heller ikke slik at CargoNet som driveren av dette serviceanlegget per i dag tilbyr en slik mulighet. Egenlevering fra Onrail forutsetter også at dette er juridisk og teknisk mulig og ikke setter driftssikkerheten i fare.

I tråd med dette er det også vår vurdering at Onrail heller ikke kan kreve å bruke andre leverandører av verkstedtjenester enn Mantena i anlegget på Alnabru, så lenge CargoNet som driveren av dette anlegget tilbyr vognvedlikeholdet fra Mantena i samsvar med jernbaneforskriften og direktivet.

Vår konklusjon er etter dette at Onrail verken har krav på å kunne bruke andre leverandører av vognvedlikehold enn Mantena eller selv å utføre disse tjenestene i vognverkstedet på Alnabru.

I brev av 15. og 20. februar 2025 hevder Vygruppen på vegne av CargoNet at dersom Onrail ønsker å benytte en vedlikeholdsutøver som ikke allerede driver virksomhet i anlegget på Alnabru, må Onrail eller den aktuelle vedlikeholdsutøveren inngå en leieavtale med Bane NOR. Alternativt må Bane NOR gi aksept for at CargoNet kan fremleie Bane NORs lokaler til Onrail eller den aktuelle vedlikeholdsutøveren.

Videre skriver de at ettersom det ikke er CargoNet som kan gi aksept for utleie av verkstedlokalet på Alnabru, baserer CargoNets tilbud til Onrail seg på at vedlikeholdet utføres av eksisterende vedlikeholdsutøver på Alnabru, som er Mantena. Dette er ikke et vilkår CargoNet stiller, men en angivelse av hva CargoNet har adgang å tilby som er i tråd med Bane NORs aksept for å gi Onrail tilgang til Alnabru. Bane NOR har i sin aksept for å gi Onrail tilgang presisert at aksepten ikke omfatter noen rett for CargoNet til å fremleie Bane NORs lokale, ifølge CargoNet.

Vi viser til punkt 7.1 og 7.8 i dette vedtaket, der vi har konkludert med at det er CargoNet som er driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru, ikke Bane NOR Eiendom. Det er CargoNet som både avgjør anmodningen fra Onrail om tilgangen til vognverkstedet og til vedlikeholdstjenester i anlegget. Bane NOR har også bekreftet at det etter deres syn er CargoNet som er driver av anlegget. SJT forventer at CargoNet som driveren av serviceanlegget på Alnabru på selvstendig grunnlag følger reglene om tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse i tiden fremover.

7.7 Organisering av CargoNet som driver serviceanlegget på Alnabru

For CargoNet som driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru og vertikalt integrert med og under direkte kontroll av godsselskapet CargoNet, som vi vurderer som en dominerende aktør i det nasjonale markedet for godstransport med jernbane, er det gitt tilleggskrav etter jernbaneforskriften § 4-3 (1) tredje punktum. Tilsvarende følger av forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 13 nr. 3.¹³

Det følger av disse bestemmelsene at avslaget fra CargoNet på søknaden fra Onrail skal begrunnes skriftlig. Slik vi vurderer det har CargoNet oppfylt dette vilkåret, gjennom CargoNets avslag i e-posten av 16. januar 2024 på anmodningen fra Onrail om tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru. Også etter vårt varsel om vedtak har CargoNet skriftlig kommunisert med Onrail gjennom e-postene som er lagt frem om selskapets nærmere vilkår for Onrails tilgang til vognvedlikeholdet på Alnabru.

Det følger videre av disse bestemmelsene at CargoNet i forbindelse med det skriftlige avslaget til Onrail skulle ha angitt levedyktige alternativer, noe CargoNet ikke gjorde, se våre vurderinger i punkt 7.4.

Vår konklusjon er dermed at CargoNet har brutt kravet om å oppgi levedyktige alternativer etter jernbaneforskriften § 4-3 (1) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte

¹³ SJT har tidligere lagt til grunn at CargoNets markedsandeler er høye, se vårt [vedtak](#) etter klage fra Green Cargo av 7. april 2017, særlig på side 28. Dette vurderer vi at fortsatt er tilfellet, basert på markedsandeler for 2023.

tjenester artikkel 13 nr. 3 i avslaget til Onrail på anmodningen om tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru.

Selv om dette ikke er en del av klagen vil vi avslutningsvis i dette punktet legge til at kravet til organisatorisk og regnskapsmessig skille ikke vil gjelde for CargoNet i denne saken. Dette skyldes at disse kravene etter jernbaneloven § 5a (2) ikke gjelder for vedlikeholdsanlegg, slik som for eksempel vognverkstedet for vognvedlikehold på Alnabru.

7.8 CargoNets avtaler om eksklusivitet med Bane NOR Eiendom og Mantena

I merknadene til vårt varsel om vedtak hevder CargoNet at Bane NOR ikke har gitt selskapet adgang til å beslutte hvem som skal gis tilgang til dette anlegget. CargoNet er heller ikke gitt en eksklusiv leierett til dette serviceanlegget. CargoNet viser her til at Bane NOR kan gi andre leietakere tilgang til anlegget og kreve at CargoNet gjør nødvendige tilpasninger etter leieavtalen punkt 1, 2, 11 og 30. Det samme gjelder for vedlikeholdsavtalen, se punkt 8.3 i denne.

SJT viser til at leieavtalen §§ 3 og 4 samt vedlikeholdsavtalen punkt 8.3 gir CargoNet en eksklusiv tilgang til vognverkstedet på Alnabru og vedlikeholdstjenester fra Mantena i dette serviceanlegget. Endringer i CargoNets tilgangsretter til vognverkstedet og Mantenas vognvedlikehold i vognverkstedet som følger av disse avtalene, forutsetter at CargoNet som søker og togselskap som allerede har fått tildelt tilgang til anlegget, godkjenner dette. Det følger av siste punktum i artikkel 10 nr. 1 i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester. Denne bestemmelsen slår fast at alle endringer av adgangsretter som allerede er tildelt, er avhengig aksept/enighet fra den berørte søkeren, som i dette tilfellet er CargoNet. Tilsvarende følger av fortalen til forordningen punkt 14.

CargoNet kan dermed, med grunnlag i disse avtalene og artikkel 10 nr. 1 i forordningen motsette seg å gjøre endringer i tilgangen til vognvedlikehold i vedlikeholdsanlegget på Alnabru. Dette gjorde også CargoNet overfor Onrail gjennom avslaget på anmodningen om tilgang av 16. januar 2024. Det samme gjorde CargoNet da selskapet stilte nærmere vilkår for Onrails vognvedlikehold i anlegget, jf. e-postkorrespondansen som er lagt frem i saken etter vårt varsel om vedtak.

Koordineringsprosedyren som CargoNet som driver av anlegget er pålagt å gjennomføre etter jernbaneforskriften § 4-3 (3) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 10 vil dermed ikke kunne åpne verkstedet for andre søkere, så lenge CargoNet som etablert kjøper i anlegget ikke godtar endringer som følge av nye anmodninger om tilgang til vognvedlikehold i vedlikeholdsanlegget.

Slik vi ser det, innebærer dermed enerettene for CargoNet til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru gjennom disse to avtalene i kombinasjon med artikkel 10 nr. 1 i forordningen, at reglene om koordineringsprosessen ikke får noen praktisk betydning så lenge CargoNet ikke samtykker i at andre aktører, slik som Onrail, får tilgang til vedlikeholdsanlegget og tjenester i dette. Som følge av kravet om samtykke i artikkel 10 nr.1 i forordningen, vil Bane NOR ikke ha mulighet gjennom leieavtalen med CargoNet til å overstyre retten som CargoNet dermed har til å bestemme tilgangen til vognverkstedet. Med samme begrunnelse vil Mantena heller ikke kunne kreve endringer vedlikeholdsavtalen med CargoNet for å kunne dekke andre jernbaneforetaks behov for vedlikeholdstjenester.

SJT vurderte i vårt varsel om vedtak at leieavtalen for vognverkstedet på Alnabru mellom Bane NOR Eiendom og CargoNet (leieavtalen), inneholder bestemmelser som strider mot reglene om ikke-diskriminerende tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i slike anlegg etter jernbaneloven § 5a og jernbaneforskriften § 4-2. Det var også vår foreløpige vurdering at den eksklusive leieretten for CargoNet til vognverkstedet på Alnabru fører til en uønsket situasjon i markedet for jernbanetjenester etter jernbaneforskriften § 11-1 (5). Vårt varslede pålegg gikk derfor ut på at Bane NOR Eiendom og CargoNet må endre eller fjerne avtalebestemmelsene i leieavtalen §§ 3 og 4 om eksklusiv tilgang for CargoNet til vedlikeholdsanlegget på Alnabru.

SJT har vurdert dette på nytt i vedtaket her. Bane NOR Eiendom som eiendomsbesitter kan leie ut hele vedlikeholdsanlegget til en aktør, som da blir driver av dette med de plikter som det medfører, uten at dette er i strid med reglene i jernbaneforskriften. Vi vil derfor ikke pålegge Bane NOR Eiendom og CargoNet å endre bestemmelsen om eksklusivitet i leieavtalen mellom disse. SJT mener at avtalen mellom Bane NOR Eiendom og CargoNet likevel bør reflektere at det er CargoNet som er driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru. Dette vil tydeliggjøre at det er CargoNet som har pliktene som driver anlegget.

Vi vurderer fortsatt at vedlikeholdsavtalen mellom CargoNet og Mantena punkt 8.3 innebærer at reglene om ikke-diskriminerende tilgang for alle søkere til serviceanlegg og tjenester som ytes i disse etter jernbaneloven § 5a (1) og jernbaneforskriften § 4-2 ikke blir overholdt.

SJT vurderer også at den eksklusive eneretten som CargoNet har gjennom vedlikeholdsavtalen med Mantena, fører til en uønsket situasjon i markedet for jernbanetjenester etter jernbaneforskriften § 11-1 (5). Den aktuelle avtalebestemmelsen i vedlikeholdsavtalen fører, slik vi ser det, til konkurransevridende effekter, fordi tilgangen til vognvedlikehold i vedlikeholdsanlegget på Alnabru ikke gis på like vilkår til togselskapene.

Dette skyldes at CargoNet, som markedsledende aktør i godtransportmarkedet med jernbane, gjennom denne avtalebestemmelsen om eksklusivitet til tjenester i essensielle serviceanlegg kan utestenge eller fordyre produksjonen til konkurrerende aktører som Onrail i godstransportmarkedet. Dette er fordi tilgang på vedlikehold av togmateriellet er helt nødvendig for å kunne utføre godstransporttjenester med jernbane.

Ut fra de opplysninger SJT har mottatt i saken er det betydelig knapphet både på tilgang til vedlikeholdsanlegg og til vedlikeholdstjenester for godsoperatørene i Norge i dag. Tilgangen til slike serviceanlegg og tjenester i disse er likevel helt nødvendige for å kunne operere i jernbanetransportmarkedet. CargoNet, er som markedsledende aktør i markedet for kombinert transport med jernbane, også Onrails sterkeste og nærmeste konkurrent.

Det vil dermed kunne skade konkurransen om Onrail eller eventuelle andre søkere, stenges ute eller påføres ekstra kostnader på grunn av en slik avtalebestemmelse, som hindrer dette selskapet eller andre aktuelle søkere tilgang til jernbanerelaterte tjenester som er nødvendig for å kunne operere og konkurrere i markedet for godstransport.

SJTs konklusjon er derfor at den eksklusive eneretten som CargoNet har fått gjennom vedlikeholdsavtalen med Mantena, også fører til en uønsket situasjon i markedet for jernbanetjenester, etter jernbaneforskriften § 11-1 (5).

8 SJTs vurderinger av klagen fra Onrail over manglende tilgang til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon

SJT viser til at de aktuelle hensetting av tog på Kongsvinger stasjon, som Onrail har anmodet Bane NOR om å få tilgang til, er å anse som et serviceanlegg etter jernbaneforskriften § 4-2 bokstav d).

8.1 Første søknaden fra Onrail

Onrail har ifølge klagen anmodet Bane NOR om tilgang til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon i en e-post av 10. januar 2024 (første søknaden). Bane NOR avslo denne i e-post av 6. februar. Bane NOR besvarte derfor forespørselen fra Onrail 19 arbeidsdager etter at de mottok den. SJT konklusjon er derfor at Bane NORs behandlet den første anmodningen fra Onrail om hensettingskapasitet på Kongsvinger stasjon innenfor 20-dagers fristen i serviceanleggforskriften § 2 (1).

Ut fra de opplysningene som SJT har mottatt i denne klagesaken er det ikke dokumentert at Bane NOR gjennomførte den lovpålagte koordineringsprosessen i forbindelse med den første anmodningen fra Onrail om tilgang til hensetting av tog utenfor Kongsvinger stasjon. Vår konklusjon er dermed at Bane NOR har brutt kravene i jernbaneforskriften § 4-3 (3) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 10 om koordineringsprosedyren for den første søknaden til Onrail.

Videre kan vi heller ikke se at Bane NOR har vurdert levedyktige alternativer til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon sammen med Onrail, i forbindelse med avslaget de har gitt på den første søknaden fra dette selskapet. Det er derfor vår konklusjon at Bane NOR har brutt kravet om å vurdere levedyktige alternativer i fellesskap med Onrail etter jernbaneforskriften § 4-3 (1) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 12 i forbindelse med denne søknaden fra Onrail.

8.2 Bane NORs behandling av den andre søknaden fra Onrail

SJT har mottatt nye opplysninger fra Onrail i en e-post av 4. september 2024. Her fremgår det at Onrail i e-post av 22. mai 2024 på nytt søkte Bane NOR om tilgang til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon (andre søknaden). Bane NOR avslo denne søknaden i en e-post til Onrail av 15. august. Vår konklusjon er følgelig at Bane NOR ikke overholdt 20-dagers fristen etter serviceanleggforskriften § 2 (1) og dermed har brutt denne bestemmelsen.

I brev av 23. september 2024 har vi mottatt nye opplysninger fra Bane NOR der de hevder å ha forsøkt å finne ledig hensettingskapasitet for Onrail på Kongsvinger stasjon i forbindelse med den nye søknaden av 22. mai, men at dette ikke var mulig fordi kapasiteten allerede var tildelt Green Cargo. Bane NOR hevder også at de prøvde å finne levedyktige alternativer for Onrail på Lillestrøm og i Elverum, men uten at dette førte frem. På denne bakgrunn avslo Bane NOR søknaden fra Onrail om tilgangen til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon i rutetermin 2024.

I brev av 12. november 2024 til oss skriver Bane NOR at Onrail likevel fikk tilgang til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon, slik selskapet søkte om for resten av ruteterminen 2024 og i R2025.

I e-post av 5. februar 2025 med vedlegg til SJT hevder Onrail derimot fortsatt at selskapet ikke ble gitt tilgang til hensetting av tog i 2024 og at de heller ikke har fått tilgang til det sporet som de har søkt om (spor 9) i ruteterminen for 2025. Onrail skriver at spor 9 er i bruk av tømmervogner fra et annet togselskap.

I brev av 19. februar 2025 fastholder Bane NOR at Onrail fikk tilgang hensetting av tog på Kongsvinger stasjon fra 1. november 2024. Videre hevder Bane NOR at Onrail har fått tilgang til det sporet selskapet søkte om ruteterminen for 2025. Ifølge Bane NOR er det likevel riktig at tømmervogner til et annet togselskap har fått bruke spor 9. Dette ble gjort for å håndtere en avvikssituasjon, der Onrail samtidig fikk benytte spor 1. Onrail ble informert om dette, og ble heller ikke skadelidende, ifølge Bane NOR.

Basert på uenighetene som er beskrevet i dokumentasjonen SJT har mottatt i denne saken mellom Bane NOR og Onrail, er det uklart for oss om Bane NOR faktisk har oppfylt sine plikter som driver av serviceanlegget for hensetting av tog på Kongsvinger stasjon i ruteterminene for 2024 og 2025 overfor Onrail. Vi har merket oss at Bane NOR skal ha tildelt Onrail et alternativt spor i en avvikssituasjon som de mener gjør at Onrail ikke er skadelidende.

SJT understreker i denne sammenheng at Bane NOR har et selvstendig ansvar som driver av serviceanlegget for hensetting av tog på Kongsvinger stasjon for å påse at reglene for tilgang serviceanlegg og tjenester i disse følges overfor Onrail og andre søkere.

9 SJTs vurderinger av tiltak etter klagen fra Onrail

9.1 Innledning

Som redegjort for tidligere i dette vedtakets punkt 4 er det to regelsett som gjelder for vår vurdering av klager over manglende tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg.

For det første, kan vi treffe tiltak for sikre at en hensiktsmessig del av kapasiteten i slike anlegg tildeles den aktuelle klager. Dette følger av jernbaneforskriften § 4-3 (4) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 14. SJT som markedsovervåkningsorgan kan derfor treffe tiltak for å sikre at en hensiktsmessig del av kapasiteten i serviceanleggene for vognvedlikehold på Alnabru og hensetting av tog på Kongsvinger stasjon tildeles Onrail. Vi kan derfor pålegge CargoNet og Bane NOR som driverne av disse serviceanleggene, tiltak for å oppfylle dette. Det behandler vi nærmere i punkt 9.2 i dette vedtaket.

For det annet, kan vi treffe nødvendige tiltak for å rette opp i brudd på de relevante bestemmelsene i jernbaneforskriften, forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester samt serviceanleggforskriften for å motvirke uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester. Det følger av jernbaneforskriften §§ 11-3 (2) og 11-1 (5). Det behandler vi nærmere i punkt 9.3 i dette vedtaket.

9.2 Tiltak for å sikre at en hensiktsmessig del av kapasiteten i vognverkstedet på Alnabru og hensetting av tog på Kongsvinger stasjon tildeles Onrail

SJTs konklusjon etter vurderingene våre i punkt 7 og 8 i dette vedtaket er at Onrail som klager i denne saken må sikres tilgang til vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru og hensetting av tog på Kongsvinger stasjon på ikke-diskriminerende vilkår i samsvar med jernbaneloven § 5a og jernbaneforskriften § 4-2 samt jernbaneforskriften § 4-3 og de mer utfyllende reglene i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester samt i serviceanleggforskriften.

SJT pålegger derfor CargoNet som driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru og Bane NOR som driveren av serviceanlegget for hensetting av tog på Kongsvinger stasjon å gi adgang uten forskjellsbehandling til disse anleggene og til tjenestene som ytes her til Onrail i tråd med dette regelverket.

SJT pålegg innebærer at henholdsvis CargoNet som driveren av serviceanlegget på Alnabru og Bane NOR som driveren av serviceanlegget for hensetting av tog på Kongsvinger stasjon hver for seg må samarbeide med Onrail for å sikre at en hensiktsmessig del av vedlikeholds- og hensettingskapasiteten i disse to serviceanleggene gis til Onrail.

Vårt pålegg innebærer at CargoNet, som driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru, må gi Onrail tilgang til vognvedlikehold i dette anlegget tilpasset Onrails behov for vognvedlikehold, oppad begrenset til andelen av togproduksjonen til og fra Alnabru godsterminal. Dette pålegget innebærer at CargoNet ikke kan kreve at Onrail må kjøpe mer kapasitet for vognvedlikehold i vognverkstedet på Alnabru enn det Onrail har behov for og har anmodet om, jf. reglene i artikkel 8 nr. 2 i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester. CargoNet kan heller ikke stille vilkår om bankgaranti, eller andre finansielle garantier som depositum, for Onrails tilgang til vognvedlikehold i dette serviceanlegget, jf. reglene i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 13 nr. 6.

SJTs pålegg innebærer videre at Bane NOR, som driveren av serviceanlegget for hensettingssporene på Kongsvinger stasjon, må gi Onrail til hensetting tilpasset til dette selskapets forholdsmessige behov for hensetting i serviceanlegget.

SJT understreker at det likevel ikke er slik at CargoNet eller Bane NOR er forpliktet til å investere i ressurser eller anlegg for å imøtekomme anmodningene fra Onrail, se jernbaneforskriften § 4-3 (2) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 10 nr. 3.

Både Bane NOR og CargoNet må følge reglene om avgifter for tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg etter jernbaneforskriften § 6-9. Det vil si at prisen Onrail må betale for tjenestene ikke skal overstige kostnaden ved å tilby tjenestene i tillegg til en rimelig fortjeneste.

9.3 Tiltak for å rette opp i bruddene på jernbaneforskriften, forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester samt

serviceanleggforskriften og for å motvirke uønskede situasjoner i markedet for jernbanetjenester

Som redegjort for i dette vedtakets punkt 7 og 8 er det SJTs vurdering og konklusjon at både CargoNet som driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru og Bane NOR som driveren av serviceanlegget for hensetting av tog på Kongsvinger stasjon, har brutt flere av reglene i jernbaneforskriften og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester. Bane NOR har i tillegg brutt reglene om frister for å besvare søknader om tilgang til serviceanlegg i serviceanleggforskriften.

SJT pålegger derfor CargoNet, som driveren av vognverkstedet for vognvedlikehold på Alnabru og Bane NOR som driveren av hensetting av tog på Kongsvinger stasjon, fremover å overholde reglene om ikke-diskriminerende tilgang til disse anleggene i tråd med jernbaneloven § 5a og jernbaneforskriften § 4-2 og de nærmere bestemmelsene om dette i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester og serviceanleggforskriften.

Nærmere bestemt pålegger vi CargoNet som driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru og Bane NOR som driveren av serviceanlegget for hensetting av tog på Kongsvinger stasjon fremover å gjennomføre koordineringsprosessen i tråd med kravene til dette i jernbaneforskriften § 4-3 (3) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 10 når de mottar anmodninger om tilgang til disse serviceanleggene som er uforenelig med en annen søknad, eller angår allerede tildelt kapasitet i disse.

Videre pålegger vi CargoNet som driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru og Bane NOR som driveren av serviceanlegget for hensetting av tog på Kongsvinger stasjon, å vurdere levedyktige alternativer i fellesskap med den aktuelle søkeren i tråd med reglene om dette i jernbaneforskriften § 4-3 (1) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 12, dersom anmodningen om tilgang til disse anleggene ikke kan imøtekommes.

SJT pålegger også CargoNet som driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru (som også er vertikalt integrert i CargoNet som en dominerende godsaktør i markedet for godstransport) å gi skriftlige opplysninger om levedyktige alternativer i forbindelse med avslag på anmodninger om tilgang til dette anlegget, i tråd med kravet i jernbaneforskriften § 4-3 (1) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 13 nr. 3.

Vi pålegger videre CargoNet, som driveren av vedlikeholdsanlegget på Alnabru, å følge reglene om å utarbeide og publisere en serviceanleggsbeskrivelse for dette serviceanlegget i tråd med kravene i jernbaneforskriften §§ 5-1 (4) og 6-9 (2) samt forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 4 og 5.

SJT pålegger også Bane NOR å behandle anmodninger om tilgang til hensetting av tog på Kongsvinger stasjon i samsvar med fristreglene i serviceanleggforskriften § 2 (1).

Videre pålegger vi CargoNet og Mantena å endre eller fjerne punkt 8.3. om CargoNets rett til å godkjenne Mantenas vognvedlikehold til andre i vedlikeholdsanlegget på Alnabru. For å sikre at et slikt pålegg blir oppfylt skal CargoNet og Mantena, senest innen to måneder etter dette

vedtakets dato, fremlegge en revidert avtale for å dokumentere overfor SJT at denne endringen er gjennomført.¹⁴

10 Forholdsmessighet

Vår vurdering er at tiltakene i punkt 9.2 i dette vedtaket, om å tildele Onrail en forholdsmessig andel av kapasiteten i vedlikeholdsanlegget på Alnabru og på hensetting av tog på Kongsvinger stasjon, er forholdsmessige og nødvendige for å rette opp i manglende etterlevelse av kravene i regelverket. SJTs vurdering er tilsvarende for de korrigerende tiltakene som er angitt i punkt 9.3 i vedtaket, for å rette opp i brudd på jernbaneforskriften, forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester og serviceanleggforskriften og/eller for å motvirke uønskede situasjoner i markedet for jernbanetjenester.

Forholdsmessige betyr i denne sammenheng at vi mener at tiltakene ikke går lenger enn det som er nødvendig, og at det heller ikke finnes mindre vidtrekkende tiltak i denne klagesaken for å rette opp i manglende etterlevelse av kravene i regelverket. Vårt syn er dermed at våre tiltak i denne saken heller ikke er urimelig inngripende overfor verken CargoNet, Mantena, Bane NOR Eiendom eller Bane NOR.

CargoNet har uttalt at dersom SJT fatter vedtak i tråd med varselet, vil søkere måtte forholde seg til en driver som verken har faktisk eller rettslig adgang til å gi dem tilgang til serviceanlegget på Alnabru. CargoNet vil heller ikke kunne oppfylle påleggene i det varslede vedtaket, fordi selskapet ikke har rettslig råderett over tilgangen til dette serviceanlegget. Dette er SJT ikke enig i. CargoNet har gjennom den eksklusive avtalen med Bane NOR sikret seg rettslig råderett som driver av vognverkstedet for vognvedlikehold på Alnabru. CargoNet har gjennom sin adferd også faktisk påtatt seg rollen som driveren av dette serviceanlegget. CargoNet som driveren av serviceanlegget for vognvedlikehold på Alnabru er dermed i posisjon til å gi Onrail og andre søkere og jernbaneforetak tilgang til vognvedlikehold i serviceanlegget på Alnabru i tråd med SJTs vedtak.

Endelig viser SJT til at CargoNets påstand om at vårt varsel om vedtak ikke tar hensyn til begrensninger i verkstedet på Alnabru. Selskapet viser til et referat fra et møte av 20. august 2024 mellom Bane NOR, Mantena og CargoNet og at det ikke er plass til flere vedlikeholdsoperatører enn Mantena i anlegget. SJT viser her til vårt pålegg i punkt 9.2 i dette vedtaket. Det følger av dette at CargoNet må vurdere mulighetene for egenlevering fra Onrail i vedlikeholdsanlegget på Alnabru, forutsatt at dette er juridisk og teknisk mulig og ikke setter driftssikkerheten i anlegget i fare.

11 Vedtak

På bakgrunn av de vurderinger og konklusjoner som er redegjort i dette vedtaket, har SJT truffet følgende vedtak med hjemmel i jernbaneforskriften § 4-3 (4), § 11-1 (5) og § 11-3 (2), de utfyllende reglene i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester samt serviceanleggforskriften;

- (1) CargoNet som driveren av serviceanlegget for vedlikehold på Alnabru pålegges å gi tilgang til Onrail til serviceanlegget. Tilgangen skal tilpasses Onrails behov for

¹⁴ SJT har også tidligere vurdert at avtalebestemmelser som er i strid med jernbaneforskriften må fjernes eller endres, se vårt [vedtak](#) i saken om Gardermoen stasjon, blant annet i punkt 6.

vognvedlikehold oppad begrenset til andelen av togproduksjonen til og fra Alnabru godsterminal, i tråd med kravet om ikke-diskriminering etter jernbaneloven § 5a og jernbaneforskriften § 4-2 samt jernbaneforskriften § 4-3 og de mer utfyllende reglene i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester.

- (2) CargoNet, som driveren av vognverkstedet for vognvedlikehold på Alnabru, pålegges å fremover overholde reglene om ikke-diskriminerende tilgang til dette serviceanlegget i tråd med jernbaneloven § 5a og jernbaneforskriften § 4-2 samt jernbaneforskriften § 4-3 og de nærmere bestemmelsene om dette i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester samt serviceanleggforskriften.
- (3) CargoNet som driveren av vedlikeholdsanlegget på Alnabru må utarbeide og følge reglene om publisering av serviceanleggsbeskrivelsen fremover for dette serviceanlegget i tråd med jernbaneforskriften § 5-1 (4) og forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester artikkel 4 og 5.
- (4) CargoNet og Mantena pålegges å endre eller fjerne punkt 8.3. om eksklusivitet i vedlikeholdsavtalen som innebærer at CargoNet har rett til å godkjenne Mantenas tilbud om/levering av vognvedlikeholdstjenester til andre i vedlikeholdsanlegget på Alnabru.
- (5) CargoNet og Mantena må innen to måneder etter vedtakets dato fremlegge revidert avtale for å dokumentere overfor SJT at pålegget er gjennomført.
- (6) Bane NOR som driveren av serviceanlegget for hensetting av tog på Kongsvinger stasjon pålegges å gi tilgang til Onrail til dette serviceanlegget tilpasset til selskapets forholdsmessige behov for hensetting i serviceanlegget i tråd med kravet om ikke-diskriminering etter jernbaneloven § 5a og jernbaneforskriften § 4-2 samt jernbaneforskriften § 4-3 og de mer utfyllende reglene i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester.
- (7) Bane NOR, som driveren av serviceanlegget for hensetting av tog på Kongsvinger stasjon pålegges å fremover overholde reglene om ikke-diskriminerende tilgang til dette serviceanlegget i tråd med jernbaneloven § 5a og jernbaneforskriften § 4-2 samt jernbaneforskriften § 4-3 og de nærmere bestemmelsene om dette i forordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester og serviceanleggforskriften.

SJTs vedtak i denne saken kan ikke påklages til eller omgjøres av overordnet myndighet. Retten kan imidlertid prøve alle sider av saken. Dette følger av jernbaneloven § 11 a.

Med hilsen

Mona Ljunggren
avdelingsdirektør, markedsovervåking

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Mottakere:

Bane Nor Sf
Mantena As
Onrail As
Vygruppen As