

Høringsnotat

Forslag til endringer i jernbaneforskriften for å sikre kapasitet til å utføre vedlikeholdsarbeider og en gjennomførbar ruteplan

1 Innledning og sammendrag

Jernbanen har gjennom lengre tid slitt med lav punktlighet og mange feil på infrastrukturen. Det er derfor bevilget store summer til økt vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastrukturen i de kommende årene. Dette vil redusere antallet feil, forebygge avvikssituasjoner og dermed bedre punktligheten og gjøre jernbanen til en mer attraktiv transportform.

Etter gjeldende regler om kapasitetsfordeling kan det være krevende for Bane NOR som infrastrukturforvalter å få reservert tilstrekkelig tid til å kunne gjennomføre planlagte vedlikeholdsarbeider på jernbaneinfrastrukturen gjennom den ordinære kapasitetsfordelingsprosessen. Den høye kapasitetsutnyttelsen på store deler av jernbanenettet gjør at det er risiko for at Bane NOR sine planlagte vedlikeholdsarbeider må vike for ordinære togtenestene, siden disse har høyere prioritet etter gjeldende prioriteringsregler i jernbaneforskriften. Dette fører eksempelvis til at komponenter ikke blir vedlikeholdt etter planen, at arbeidslag ikke får utført planlagt arbeid osv.

Det har vist seg at det ofte ikke er praktisk mulig å etterleve ruteplanen. Dette kan ha sammenheng med at det brukes andre typer togmateriell enn forventet, at det er planlagt for korte stasjonsopphold, snutider på endestasjoner osv. Dette bidrar til å svekke regulariteten og punktligheten, med påfølgende negative konsekvenser for de reisende og jernbanens kunder.

Departementet ønsker å sikre et balansert regulatorisk rammeverk for å kunne gi Bane NOR et handlingsrom til å sikre at det blir gjennomført tilstrekkelig vedlikeholdsarbeid fremover og til å fastsette en ruteplan som kan overholdes. Samtidig skal endringene ikke få større konsekvenser for de berørte jernbaneforetakene enn strengt nødvendig, og ikke skape unødige regulatoriske endringer i påvente av nye europeiske regler om kapasitetsfordeling.

Departementet foreslår visse endringer i jernbaneforskriften for å sikre tilstrekkelig kapasitet til å gjennomføre vedlikeholdsarbeider og at tekniske og praktiske forutsetninger for å overholde den fastsatte ruteplanen er til stede:

- En ny bestemmelse om planlegging av vedlikehold og andre midlertidige kapasitetsbegrensninger i § 3-5a og endringer i bestemmelsen om koordineringsmekanisme etter § 3-8. Disse endringene skal sikre at berørte aktører, særlig jernbaneforetak og andre søkere, kan medvirke reelt i planleggingen av vedlikeholdet og gjennom kapasitetsfordelingsprosessen slik at det kan gjøres tilpasninger i den planlagte bruken av infrastrukturkapasiteten underveis. Gjennom bruk av samfunnsøkonomisk metode skal man finne løsninger som gir størst mulig samfunnsnytte.

- Endringer i § 8-2 som stiller både krav til involvering av søkere i planleggingen av vedlikeholdsarbeider og styrker infrastrukturforvalters mulighet til å stille krav til at søkerne er i stand til å oppfylle planforutsetningene som forventet i netterklæringen. Dette vil kunne bidra til å sikre bedre punktlighet ved at togene er i stand til å holde ruteplanen som forutsatt, og dermed skape færre forstyrrelser for øvrig togtrafikk.
- Presisering av at det bare er togtjenester, og dermed ikke kapasitet som brukes til vedlikeholdsarbeider, som er gjenstand for samordning etter § 9-3. En tilsvarende formulering er derfor også foreslått i § 8-6.
- Å ta ut bokstav e av prioriteringslista i § 9-5 første ledd, slik at den bare lister opp ulike togtjenester og ikke også omfatter vedlikeholdsarbeider. Dette skaper et tydeligere skille mellom kapasitet til vedlikeholdsarbeider, som er en nødvendig forutsetning for å kunne levere stabile og forutsigbare infrastrukturtenester, og gjenværende kapasitet som kan fordeles til ulike togtjenester. Kapasitet til vedlikehold er dermed «skjermet» slik at Bane NOR da bare må prioritere de ulike ordinære togtjenestene (i hovedsak person- og godstog) i medhold av § 9-5 i jernbaneforskriften. Det forventes at det skjer en kontinuerlig tilpasning og optimalisering av de planlagte vedlikeholdsarbeidene også i samordnings- og prioriteringsfasen slik at de kan gjennomføres på en effektiv måte som skaper minst mulig negative virkninger for berørte aktører og de som bruker jernbanen.

Endringene kan i sin helhet ikke innarbeides i kapasitetsfordelingsprosessen før ruteplan 2027. Siden det er avgjørende for muligheten til å gjennomføre nødvendig planlagt vedlikehold også i ruteplanperioden for 2026, foreslår departementet derfor en midlertidig endring i prioriteringslista i § 9-5 første ledd for dette året. Denne vil medføre at vedlikeholdsarbeider får prioritet så lenge dette ikke har vesentlig mindre samfunnsnytte enn øvrige tjenester som dermed fortrenses, jf. § 9-5 annet ledd.

2 Bakgrunn for forslaget

2.1 Hva er problemet?

Som del av oppfølgingen av nasjonal transportplan øker bevilgningene til drift og vedlikehold for å sikre et stabilt togtilbud og en reduksjon i forsinkelser og innstillinger som følge av feil på jernbaneinfrastrukturen.¹ For å få tid til å kunne gjennomføre nødvendige vedlikeholdsarbeider er det nødvendig å reservere tilstrekkelig kapasitet i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.² Etter jernbaneforskriftens § 8-2 (2) må infrastrukturforvalter, dvs. Bane NOR, søke om kapasitet til planlagt vedlikehold i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Øvrige midlertidige kapasitetsbegrensninger, som fornyelse og oppgraderinger av jernbanenettet, er det ikke nødvendig å søke om kapasitet til.³ Slike

¹ Se <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/statsbudsjettet-2025-trappar-opp-innsatsen-for-a-redusere-forsinkingar-og-innstillingar-i-togtrafikken/id3056056/>

² Planlagte arbeider i sporet som begrenser kapasiteten omtales som midlertidige kapasitetsbegrensninger, se del 4 av netterklæringen: <https://oppslagsverk.banenor.no/network-statement/2025/kapasitetsfordeling/>.

³ En samlebetegnelse på slike infrastrukturarbeider omtales i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen som «midlertidige kapasitetsbegrensninger», på engelsk Temporary

mer omfattende arbeider holdes utenom den kapasiteten man kan søke om, som planforutsetninger.

Hvis det oppstår konflikt mellom Bane NORs søknader om vedlikeholdsarbeider og øvrige søknader om kapasitet til å utføre ulike togtenester, må disse etter gjeldende bestemmelser søkes løst gjennom samordning etter jernbaneforskriften § 9-3 og eventuelt tvisteløsning etter § 9-4. Hvis jernbaneforskriften § 9-5 kommer til anvendelse, er det angitt en rekkefølge for å prioritere ulike tjenester som det er søkt om. I følge jernbaneforskriften § 9-5 første ledd har «vedlikeholdsarbeider» lavest prioritet. Bane NOR kan også fordele kapasitet etter hva som gir størst samfunnsnytte, jf. § 9-5 annet ledd. Ved bruk av samfunnsøkonomisk analyse av hvilken bruk av infrastrukturkapasiteten som gir størst samfunnsnytte, er utfallet uvisst fra konflikt til konflikt. Det er også vanskelig å finne en hensiktsmessig måte å vurdere vedlikeholdets verdi på for hver enkelt ruteleiekonflikt. Dette gir lite forutsigbarhet om hvorvidt planlagt vedlikeholdsarbeid faktisk kan gjennomføres. Ut fra utformingen av regelverket i dag, risikerer Bane NOR ikke få gjennomført tilstrekkelig vedlikeholdsarbeider, eller å ikke få utført vedlikeholdsarbeidet på en effektiv måte. Dette vil kunne medføre at jernbaneinfrastrukturen svekkes slik at det ikke er mulig å levere stabile og forutsigbare infrastrukturtenester til søkere og jernbaneforetak som har inngått avtale om sportilgang. Det blir dermed heller ikke mulig for jernbaneforetakene å utføre togtenester som planlagt. Resultatet blir lav punktlighet og et togtilbud som ikke er i tråd med forventningene.

For alle typer arbeider i spor gjelder krav til at Bane NOR involverer og konsulterer søkerne, og tar hensyn til hvordan arbeidene vil påvirke disse. Bane NOR forsøker så langt det lar seg gjøre å benytte handlingsrommet som finnes etter gjeldende regelverk til å utføre nødvendig arbeid i spor. Det er likevel erfaringsmessig vanskelig å komme til enighet med jernbaneforetakene om perioder med sporbrudd for å kunne utføre vedlikeholdsarbeider. Dette antas å kunne bli et økende problem fremover, siden det er et politisk ønske om at det skal utføres mer vedlikehold i de kommende årene og bevilgningene til vedlikehold er økende.

Etter gjeldende bestemmelser i jernbaneforskriften skal Bane NOR som infrastrukturforvalter «så langt som mulig imøtekomme alle søknader» om infrastrukturkapasitet.⁴ Dette skaper visse utfordringer med å lage en ruteplan med nok fleksibilitet og robusthet til å håndtere daglige utfordringer og forsinkelser. Bane NOR har i sin kapasitetsfordelingsprosess erfart at jernbaneforetak i en viss utstrekning legger opp til en trafikkavvikling som ikke gjør det praktisk mulig å etterleve ruteplanen. Dette kan f.eks. gå ut på å kjøre tog med andre typer kjøretøyer med lavere trekkraft enn oppgitt i søknadene om ruteleier, og det kan være lagt opp til kortere stasjonsopphold og snutider enn det som er praktisk gjennomførbart osv. Dette bidrar til å svekke regulariteten og punktligheten ved at ruteplanen som fastsettes ikke blir gjennomførbare. Øvrig trafikk forstyrres, og disse uregelmessighetene gir dermed økte negative konsekvenser og nyttetap for de reisende og jernbanens kunder.

Capacity Restrictions, TCR, se definisjonene i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav d, f, g, og h, og jernbaneforskriften vedlegg IV.

⁴ Jernbaneforskriften § 8-6 første ledd.

2.2 Gjeldende rett

Dagens regler om søknad om og fordeling av infrastrukturkapasitet og prioritering ved overbelastning tar utgangspunkt i direktiv 2012/34/EU,⁵ som er tatt inn i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett gjennom særlig jernbaneloven og jernbaneforskriften.

Direktiv 2012/34/EU

Etter direktivets artikkel 45 og 46 skal infrastrukturforvalter så langt det er mulig imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet, og skal så langt som mulig ta hensyn til de økonomiske konsekvensene for virksomhetene. Infrastrukturforvalter kan prioritere visse tjenester i forbindelse med ruteplan- og samordningsprosessen, så lenge dette er i tråd med artikkel 47 og 49 i direktivet. Hvis det oppstår interessekonflikter under ruteplanleggingen skal infrastrukturforvalter gjennom en samordning av søknadene forsøke å tilgodese alle søknader så langt det er mulig. Det er da anledning til å «innenfor rimelige grenser» foreslå alternativ bruk av infrastrukturkapasiteten.

Artikkel 47 omhandler overbelastet infrastruktur, dvs. når det er søkt om flere ruteleier enn det er kapasitet til, og det ikke har vært mulig å imøtekomme alle ønskene gjennom samordning. Det kan da anvendes prioriteringskriterier innenfor de rammene som er angitt. Et sentralt prinsipp er at det ved anvendelse av prioriteringskriteriene «skal tas hensyn til transporttjenestens betydning for samfunnet i forhold til enhver annen tjeneste som derved utelukkes.»

Artikkel 53 inneholder visse regler for infrastrukturkapasitet for planlagt vedlikehold. Det fremgår her at søknader om infrastrukturkapasitet med henblikk på å utføre vedlikehold skal inngis under ruteplanleggingen. Videre skal infrastrukturforvalter ta «behørig hensyn til hvilken innvirkning reservering av infrastrukturkapasitet for regelmessig vedlikehold har på søkere.»

Jernbaneforskriften

I tidligere versjoner av jernbaneforskriften, senest jernbaneforskriften fastsatt 20. desember 2016, har det vært angitt fire ulike kategorier tog tjenester å prioritere mellom i § 9-5. Infrastrukturkapasitet til å utføre vedlikeholdsarbeider var tidligere ikke en del av prioriteringslista i bestemmelsen. Departementet har tidligere uttalt seg om hvilke hensyn som ligger bak bestemmelsen slik den er tatt inn i jernbaneforskriften:⁶

Det grunnleggende hensynet som skal ivaretas ved kapasitetsfordelingen er en mest mulig effektiv utnyttelse av den tilgjengelige kapasiteten i jernbanenettet, samtidig som sammenhengen mellom infrastrukturinvesteringer og offentlige kjøpte tjenester løftes frem. Det sentrale formålet ved utformingen av § 9-5 må derfor være å få frem en bestemmelse

⁵ Se <https://www.efta.int/eea-lex/32012l0034>

⁶ Se side 8 i høringsnotatet til revidert forslag til ny jernbaneforskrift, sendt på alminnelig høring 8. november 2016:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/a87d99b3a6a54580b3328aa96807ef6d/hnotatforskrifterjernbane.pdf>. Det opprinnelige forslaget ble omtalt på side 10-12 i høringsnotat om ny jernbaneforskrift sendt på alminnelig høring 17. februar 2015: https://www.regjeringen.no/contentassets/e6d1c86af00341d998d95149140d8500/jernbaneforskrift_horingsnotat.pdf

som sikrer at infrastrukturforvalter tildeler ruteleier til tjenester som gir størst samfunnsnytte sammenlignet med "konkurrerende" omsøkte tjenester. Det er nødvendig å se denne bestemmelsen i sammenheng med andre bestemmelser som har betydning for infrastrukturkapasiteten og rutetildelingen. Kapittel IV i direktiv 2012/34/EU omhandler derfor både infrastrukturavgifter og regler om kapasitetstildeling, og artikkel 47 og andre bestemmelser er utformet med tanke på hvordan disse forholdene virker inn på hverandre.

Ved fastsettelsen av ny jernbaneforskrift i 2021, ble det lagt til en ny kategori i bestemmelsen: «vedlikeholdsarbeider». Slik kapasitet ble gitt laveste prioritering hvis ikke en vurdering etter annet ledd ville gi et annet resultat. Årsaken til at det ble tatt inn en slik kategori i prioriteringsbestemmelsen var at det fulgte av bestemmelsen i § 8-2 annet ledd første punktum at «Søknader om infrastrukturkapasitet for å utføre planlagt vedlikehold skal inngis under ruteplanleggingen». Departementet antok derfor at det var nødvendig med en tilhørende kategori i prioriteringsregelen i § 9-5. Det opprinnelige forslaget var at kategorien skulle være «transport i forbindelse med vedlikeholdsarbeider», slik at det var ulike transporttjenester som kunne bli prioritert opp mot hverandre. Basert på hørings svar fra bl.a. Bane NOR og Statens jernbanetilsyn ble ordlyden endret slik at det bedre sammenheng med begrepsbruken i § 8-2 annet ledd, der det stilles krav til at det må søkes om kapasitet til utføring av planlagt vedlikehold.

2.3 Vurdering av alternative løsninger

For å møte utfordringene beskrevet underpunkt 2.1 og legge til rette for en balansert utnyttelse av infrastrukturkapasiteten har departementet vurdert særlig to ulike tilnærminger: 1) å beholde dagens regler i påvente av nye europeiske regler om kapasitetsfordeling, men legge visse føringer for etterlevelsen, 2) å foreslå endringer i forskriften som adresserer problemet på en tydelig måte og legger til rette for å styrke etablerte ordninger for planlegging og involvering i kapasitetsfordelingen, dels etter mønster fra hva som kan ventes med de kommende europeiske reglene om kapasitetsfordeling.

2.3.1 Beholde dagens regler

En alternativ tilnærming til problemstillingen er å beholde dagens utforming av det relevante regelverket i påvente av nye europeiske regler om fordeling av kapasitet som er under utarbeidelse.⁷ For å kunne løse problemene omtalt over, er det likevel nødvendig å endre praktiseringen av reglene. Bane NOR har nylig publisert informasjon i netterklæringen om at praktiseringen av jernbaneforskriften § 9-5 annet ledd blir endret, slik at det alltid blir gjort en samfunnsøkonomisk vurdering ved interessekonflikter. Videre vil Bane NOR legge til rette for en lengre planleggingshorisont på alle midlertidige kapasitetsbegrensninger, også vedlikeholdsarbeider, slik at dette kan bli del av det tidligere koordineringsarbeidet som foretas gjennom særlig koordineringsmekanismen etter § 3-8 og gjennom den påfølgende høringen av netterklæringen.

⁷ COM (2023) 443. Det pågår for tiden såkalte trilogforhandlinger mellom Rådet, Europaparlamentet og Kommisjonen. Siste tilgjengelige tekstversjon av utkastet er den omforente teksten til Rådet fra juni 2024, se særlig forslag til artikkel 10 og 65: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/06/18/greening-freight-package-council-adopts-position-for-a-more-efficient-management-of-rail-infrastructure-capacity-and-traffic/>

2.3.2 Andre land

Det er etter hva departementet kjenner til et flertall av EU/EØS-statene som har en prioriteringsregel for å håndtere konflikter som oppstår i kapasitetsfordelingsprosessen. Disse er ulikt innrettet med tanke på ulike nasjonale behov og forhold. Videre er det stor variasjon mellom EU/EØS-statenes nasjonale lovgivning om og praktisering av hvordan man fordeler kapasitet til vedlikeholdsarbeider. Det er derfor tvilsomt om utforming av de aktuelle reglene i andre EU/EØS-stater er sammenlignbare og overførbare til norske forhold. Men andre lands forståelse og etterlevelse av de aktuelle bestemmelsene i direktiv 2012/34/EU kan gi en pekepinn på hvordan direktivets bestemmelser kan gjennomføres på en effektiv måte, slik at man kan oppstille et egnet nasjonalt rammeverk for kapasitetsfordeling som forutsatt i de aktuelle bestemmelsene.

Hovedinntrykket er at de langt fleste EU/EØS-statene anser kapasitet til vedlikeholdsarbeider som en nødvendig forutsetning for å kunne tilby infrastrukturtenester av tilstrekkelig god kvalitet. Denne type kapasitet blir dermed reservert slik at ordinære togtenester må konkurrere om den gjenværende infrastrukturkapasiteten. Dette later bl.a. til å være ordningen i Sverige. Der kan ikke infrastrukturforvalters behov for kapasitet til banearbeider fortreges av søkerens behov for kapasitet til ruteleier for ordinære togtenester. Banearbeider kan flyttes til andre tider, men ikke nektes kapasitet i ruteplanen. Når det er konflikt mellom banearbeider og ruteleier til ordinære tog, skal banearbeidene legges til de tidsrommene som gir den mest samfunnsøkonomiske mest effektive løsningen.⁸

2.4 Departementets vurdering

Bane NORs nye praktisering av reglene som nevnt i punkt 2.3.1 bidrar til å sikre at de mest samfunnsnyttige togtenestene får prioritet ved kapasitetsfordelingen. Dette er nærmere den tiltenkte bruken av bestemmelsen, men gir ingen endret praksis for hvordan vedlikeholdsarbeider skal håndteres i ulike deler av kapasitetsfordelingsprosessen når det er søkt om flere ruteleier enn det er kapasitet til. Løsninger som ikke forankres i jernbaneforskriften vil også være mer krevende å klage over til markedsovervåkingsorganet. De nye europeiske kapasitetsfordelingsreglene vil ikke bli innført tidnok til å håndtere de omtalte problemstillingene på kort sikt. Departementet finner det derfor nødvendig å foreta visse endringer i jernbaneforskriften for å adressere problemstillingene nevnt over.

Departementet vurderer det tvilsomt om dagens innretning av jernbaneforskriften § 9-5 første ledd alternativ (5) er i tråd med intensjonen bak artikkel 53 i direktivet om at det skal være mulig å reservere tilstrekkelig kapasitet til å utføre nødvendig vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Dagens prioriteringsbestemmelse kan også medføre at kapasitet til å utføre nødvendig planlagt vedlikehold må vike for togtenester med høyere prioritet der det fortsatt er interessekonflikt etter samordning. Dette vil på sikt kunne føre til at tilstanden på jernbaneinfrastrukturen svekkes slik at forutsetningene for å kunne kjøre tog som planlagt

⁸ Se <https://bransch.trafikverket.se/en/startpage/operations/Operations-railway/Network-Statement/network-statement-2025/>.

ikke er til stede. Departementet anser dette som en svakhet ved dagens rettstilstand, og finner derfor at det bør gjøres visse justeringer i de aktuelle bestemmelsene snarest mulig.

Jernbaneforskriften og direktivet stiller en rekke krav til infrastrukturforvalter når det gjelder involvering og konsultering av aktører i forbindelse med planlegging av vedlikehold og andre midlertidige kapasitetsbegrensninger. Dette følger blant annet av jernbaneforskriften § 3-5, § 3-8 og vedlegg IV. Involvering og konsultering av aktører får også en enda større rolle i det kommende europeiske regelverket om kapasitetsfordeling. Uavhengig av hvordan bestemmelsene om prioritering er angitt i jernbaneforskriften, understreker departementet at reell og tilstrekkelig involvering av søkere og andre aktører er svært viktig i forbindelse med infrastrukturforvalters planlegging av vedlikehold, og avgjørende for attraktive og levedyktige tog tjenester. Departementet anser det derfor nødvendig å presisere i forskriften at infrastrukturforvalter må sikre slik konsultasjon og involvering av søkere og jernbaneforetak ved planlegging og gjennomføring av vedlikeholdsarbeider og andre midlertidige kapasitetsbegrensninger.

Departementet vurderer løsningene som blir nærmere omtalt i punkt 3 nedenfor for å være best egnet til å svare ut de skisserte problemstillingene.

Videre mener departementet det er nødvendig å innføre en midlertidig ordning for hvordan eventuelle konflikter som involverer vedlikeholdsarbeider skal håndteres i forberedelsene til ruteplan 2026. For å sikre at vedlikeholdsarbeider ikke blir prioritert vekk i slike situasjoner, foreslår departementet en midlertidig endring av bestemmelsen i § 9-5 første ledd som bare vil gjelde for ruteplan 2026. Denne vil gå ut på å gi vedlikeholdsarbeider høyeste prioritet etter § 9-5 første ledd. Dette antas å gi samme virkning som forslagene som gjøres gjeldende fra og med ruteplanen for 2027. Fordi vi nå har passert stadiet for koordinering av ruteplan 2026 i og med at netterklæringen er publisert, vil det ikke være anledning for Bane NOR til å holde av kapasitet på samme måte som etter det beskrevne hovedforslaget. Den nye praktiseringen av bestemmelsen i § 9-5 andre ledd vil sikre at de mest samfunnsnyttige tjenestene likevel får prioritet ved konflikt. Departementet forutsetter videre at Bane NOR arbeider konstruktivt sammen med togoperatørene og andre søkere for å finne gode tider for de aktuelle arbeidene, og at arbeidet skjer på en effektiv måte.

Departementet mener det regulatoriske rammeverket må legge til rette for at det er praktisk og teknisk mulig å fremføre tog i henhold til den fastsatte ruteplanen, og foreslår derfor bestemmelser som tydeliggjør at hensynet til en praktisk gjennomførbar ruteplan kan følges i kapasitetsfordelingsprosessen.

3 Departementets forslag

Departementet foreslår visse endringer i jernbaneforskriften som skal sikre Bane NOR tilstrekkelig tid i sporet til å få utført planlagte vedlikeholdsarbeider, at planleggingen av disse arbeidene skjer på en måte som sikrer størst mulig verdi for samfunnet og at ruteplanen som fastsettes blir praktisk gjennomførbar. Disse endringene skal støtte opp om arbeidet med å forbedre jernbanens ytelse og driftsstabilitet. Dette er en forutsetning for å kunne levere pålitelige infrastruktur tjenester til jernbaneforetak, og dermed også en forutsetning for bedre

punktlighet. Samtidig skal de foreslåtte bestemmelsene sikre at konsekvensene for samfunnet ved stenging av infrastrukturen blir minst mulig, ved at planleggingen av vedlikeholdsarbeidene foregår i god dialog med togoperatørene slik at deres interesser kan ivaretas i størst mulig grad gjennom koordinering og samråd og at samfunnsøkonomisk nytteverdi skal legges til grunn.

Ny § 3-5a og endringer i § 3-8 om planlegging og koordinering

Bane NORs planlagte vedlikeholdsarbeider må utføres på en effektiv måte og legges til tider og i et omfang som gir minst mulig negative virkninger for jernbaneforetakene og de som bruker jernbanen. Dette er en sentral forussetning som departementet foreslår å sikre gjennom å ta inn en ny bestemmelse om planlegging av vedlikehold og andre midlertidige kapasitetsbegrensninger i § 3-5a og endringer i bestemmelsen om koordineringsmekanisme etter § 3-8. Disse endringene skal sikre at berørte aktører, særlig jernbaneforetak og andre søkere, kan medvirke reelt i planleggingen av vedlikeholdet og gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. De involverte aktørene vil få tidligere oversikt over mulige konflikter, slik at det gjennom dialog og samhandling kan gjøres tilpasninger i den planlagte bruken av infrastrukturkapasiteten underveis. Forslaget vil da gjøre det mer forutberegnelig for søkerne hvilke kapasitetsbegrensninger, herunder vedlikeholdsarbeider, som vil legge beslag på den tilgjengelige infrastrukturkapasiteten.

Departementet foreslår også krav til at man gjennom samfunnsøkonomisk metode skal finne løsninger som gir størst mulig samfunnsnytte. Hensikten er å sikre at de ulike aktivitetene og tjenestene det er behov for kapasitet til blir tilpasset og optimalisert slik at man kan få en utnyttelse av den tilgjengelige infrastrukturkapasiteten som gir best verdi for samfunnet. Man må da etter forslaget sikre løsninger som gir størst mulig samfunnsnytte gjennom å bruke samfunnsøkonomisk metode. Dette forutsetter at Bane NOR har en tilfredsstillende metode for å vurdere nytteverdien av vedlikeholdsarbeidene. Dette behøver ikke være samme modell som når man skal prioritere tog tjenester etter § 9-5 annet ledd. Metoden skal brukes først og fremst til å plassere vedlikeholdsarbeidene riktig i dialog med jernbaneforetak og andre søkere. Metoden må fange opp ulike søkeres nytte og behov, og være basert på målbare, objektive og ikke-diskriminerende kriterier.

I tillegg vil markedsovervåkingsorganets rolle styrkes i denne fasen, ved at de skal inviteres med som observatører til koordineringsmekanismen.

Bane NOR vil gjennom forutgående koordinering, samråd og optimalisering av ruteplanen gjøre det mer forutberegnelig for søkerne hvilke kapasitetsbegrensninger, herunder vedlikeholdsarbeider, som vil legge beslag på den tilgjengelige infrastrukturkapasiteten. Bane NOR arbeider for tiden med å inkludere alle midlertidige kapasitetsbegrensninger i sin kapasitetsfordelingsprosess.⁹ Den nevnte koordineringen vil skje løpende gjennom kapasitetsfordelingsprosessen, særlig i forkant av og gjennom høring av netterklæringen, dvs. ca. 15-17 måneder før ruteplanen trer i kraft. Dette muliggjør at alle typer midlertidige kapasitetsbegrensninger, også fornyelse og oppgraderinger, kan behandles på samme måte i den samme prosessen. Jernbaneforetak og andre søkere kan delta i planleggingen av

⁹ Se omtalen i netterklæringen punkt 4.2.5.

hvordan infrastrukturkapasiteten skal brukes, og forutsettes å få en reell medvirkning og bedre forutsigbarhet gjennom kapasitetsfordelingsprosessen ved å gi sine innspill til hvordan planlagte vedlikeholdsarbeider vil kunne påvirke dem. Bane NOR skal da ta hensyn til dette, tilpasse plasseringen og omfanget av arbeidene og publisere i netterklæringen hvilken kapasitet som er «reservert» til vedlikehold, og dermed hvilken «restkapasitet» man kan søke om til ordinære tog tjenester. Dette vil også gi bedre tid til å håndtere eventuelle konflikter og klager før den aktuelle ruteplanen starter opp.

Bane NOR må fortsatt søke om infrastrukturkapasitet til de aktuelle vedlikeholdsarbeidene etter § 8-2. Dette gjelder altså bare arbeider av kortere varighet, da det ikke er krav til å søke om kapasitet til arbeider som går ut på fornyelse og oppgradering. Det er angitt visse krav til involvering av jernbaneforetak og andre søkere etter vedlegg IV til jernbaneforskriften, og departementet ser ikke behov for å endre vedlegg IV i denne omgang.

Gjennom endringsforslagene i § 8-6 og § 9-5 annet ledd, som omtales nærmere nedenfor, vil forskriften konsekvent vise til "togtjenester" eller "transporttjenester" i de aktuelle bestemmelsene om konflikthåndtering. Det følger da motsetningsvis at vedlikeholdsarbeider ikke er gjenstand for samordning eller prioritering i disse fasene, fordi slik bruk av kapasiteten allerede er satt av når netterklæringen publiseres. Departementet forventer uansett at Bane NOR likevel gjør justeringer og optimaliseringer av vedlikeholdsarbeidene frem til ruteplanen er endelig fastsatt. Men etter den foreslåtte ordningen vil det ikke være mulig å prioritere bort kapasitet til vedlikehold hvis det fortsatt er konflikt, altså at det er søkt om flere ruteleier enn det er kapasitet til. Kapasitet til vedlikehold kan dermed anses som «reservert» slik at Bane NOR da må prioritere de ulike gjenværende togtjenestene (i hovedsak person- og godstog) i medhold av § 9-5 i jernbaneforskriften. Se også omtale nedenfor.

Den foreslåtte bruken av koordineringsmekanismen er i tråd med forslaget til nye europeiske regler om kapasitetsfordeling, særlig artikkel 10 nr. 3 i utkastet til ny forordning.¹⁰

§ 8-2 om søknader om infrastrukturkapasitet

Forslagene til endringer i § 8-2 stiller både krav til involvering av søkere i planleggingen av vedlikeholdsarbeider og styrker infrastrukturforvalters mulighet til å stille krav til at søkerne er i stand til å oppfylle planforutsetningene som forventet i netterklæringen.

For det første foreslår departementet et tillegg til gjeldende krav i § 8-2 annet ledd om at infrastrukturforvalter skal ta hensyn til negative virkninger på andre søkere, ved at det vises til de nye kravene i § 3-5a og § 3-8 til involvering i planleggingsfasen. Som nevnt over må det uansett sikres at Bane NORs planlagte vedlikeholdsarbeider legges til tider og i et omfang som gir minst mulig negative virkninger for jernbaneforetakene. Departementet opprettholder kravet til at infrastrukturforvalter må søke om kapasitet til planlagte vedlikeholdsaktiviteter på samme måte som før. Slike søknader må behandles på lik linje med øvrige togtjenester som det blir søkt om kapasitet til i den ordinære kapasitetsfordelingsprosessen, men blir altså ikke gjenstand for prioritering ved konflikt. En slik ordning som foreslått vil etter departementets

¹⁰ Se fotnote 7 og Procedure File: 2023/0271(COD) | Legislative Observatory | European Parliament

vurdering være i tråd med direktiv 2012/34/EU artikkel 43, 47 og 53 når disse bestemmelsene leses i sammenheng.

Departementet legger til grunn at endringene i sin helhet ikke kan innarbeides i kapasitetsfordelingsprosessen før ruteplan 2027. Siden det er avgjørende for muligheten til å gjennomføre nødvendig planlagt vedlikehold også i ruteplanperioden for 2026, foreslår departementet derfor også en midlertidig endring i prioriteringslista i § 9-5 første ledd for dette året. Denne endringen vil i praksis kunne medføre at vedlikeholdsarbeider får prioritet så lenge dette ikke har vesentlig mindre samfunnsnytte enn øvrige tjenester som dermed fortrenses, jf. § 9-5 annet ledd.

Departementet foreslår for det andre en presisering i § 8-2 tredje ledd der det tas inn krav til søknadene om ruteleier som omhandler jernbaneforetakenes «kjøretekniske» forutsetninger for å kunne holde ruteplanen. Dette vil kunne bidra til å sikre bedre punktlighet ved at togene er i stand til å holde ruteplanen som forutsatt, og dermed skape færre forstyrrelser for øvrig togtrafikk. Etter forslaget kan Bane NOR (infrastrukturforvalter) kreve at søknader om kapasitet inneholder dokumentasjon på at søker har en plan for å oppfylle planforutsetninger som angitt i netterklæringen, både ved togframføringen og ved turnering av kjøretøyene.¹¹ Slike planer må ta utgangspunkt i kjøretekniske forutsetninger for de aktuelle kjøretøyene, historisk, erfaringsmessig tidsbruk (stasjonsopphold, snutider på stasjoner osv) og andre forhold av betydning for etterlevelse av ruteplanen. Departementet presiserer at dette også innebærer at infrastrukturforvalter kan gjøre mindre justeringer i et ruteleie når det er begrunnet i at søkerens søknad baserer seg på planforutsetninger som ikke kan gjennomføres i praksis. Søker må likevel få mulighet til å dokumentere at søknadens planforutsetninger kan opprettholdes under gjennomføring av ruteplanen.

En slik rett til tilpasning følger etter departementets syn allerede av bestemmelsene om behandling av søknader og samordning. Departementet vil videre peke på at også andre tilgjengelige virkemidler i forskriften kan brukes for å sikre en gjennomførbar ruteplan, gjennom bl.a. utforming av ytelsesordningen, god og korrekt informasjon om infrastrukturens egenskaper i det påkrevde infrastrukturregisteret og tydelige krav i netterklæringen. Utgangspunktet etter forskriften er at søkerne kan søke om de ruteleier de ønsker, og at Bane NOR som infrastrukturforvalter skal innvilge søknader så langt som mulig. Bane NOR bør derfor ikke ha et for stort rom for skjønn til å avgjøre om søknader om ruteleier skal avvises eller endres, og dette må være basert på forutberegnelige, objektive kriterier.

§§ 8-6, 9-3 og 9-5 om hvilke togtjenester som skal prioriteres ved konflikt

Som nevnt foreslår departementet en presisering av bestemmelsene om planlegging, optimalisering og søknad om kapasitet til vedlikeholdsarbeider, slik at disse kan holdes av på samme måte som andre ruteplanmessige forutsetninger. Resultatet vil være at denne bruken av infrastrukturkapasiteten ikke vil «konkurrere» med andre togtjenester dersom det er konflikt mellom omsøkte ruteleier. Dette gjør at vedlikeholdsarbeider ikke blir gjenstand for samordning etter § 9-3 eller prioritering etter § 9-5 første ledd. Dette medfører at det er behov for å gjøre visse endringer i sistnevnte bestemmelser.

¹¹ [Avtale om sportilgang og bruk av tjenester \(AST\) | Network Statement](#) kap 10.2.1.

Forslaget går for det første ut på en presisering av at det bare er togtjenester, og dermed ikke kapasitet som brukes til vedlikeholdsarbeider, som er gjenstand for samordning etter § 9-3. En tilsvarende formulering er derfor også foreslått i § 8-6. I tillegg foreslår departementet å ta ut bokstav e av prioriteringslista i § 9-5 første ledd, slik at den bare lister opp ulike togtjenester og ikke også omfatter vedlikeholdsarbeider. Dette skaper et tydeligere skille mellom kapasitet til vedlikeholdsarbeider, som er en nødvendig forutsetning for å kunne levere stabile og forutsigbare infrastrukturtenester, og gjenværende kapasitet som kan fordeles til ulike togtjenester.

I tillegg foreslår departementet en endring i § 9-5 annet ledd for å understreke at infrastrukturforvalter skal foreta en prioritering av samfunnsnyttige togtjenester dersom det gjennom bruk av metoden angitt i tredje ledd kan vises at en tjeneste har vesentlig større samfunnsnytte enn en annen togtjeneste, også der den togtjenesten som fortrenses har høyere prioritet etter første ledd. Dette er i tråd med den opprinnelige intensjonen med bestemmelsen i annet ledd.¹² Endringene må ses i sammenheng med Bane NORs eget initiativ for å sikre at interessekonflikter løses slik § 9-5 første og annet ledd er tiltenkt, og særlig slik at transporttjenester med størst samfunnsnytte får best prioritet når interessekonflikter ikke har kunnet bli løst gjennom samordning, se Bane NORs høringsbrev av 22. november 2024.

Etter den foreslåtte ordningen vil det ikke være mulig å prioritere bort kapasitet til vedlikehold hvis det fortsatt er konflikt senere i kapasitetsfordelingsprosessen, altså at det er søkt om flere ruteleier enn det er kapasitet til. Kapasitet til vedlikehold er dermed «skjermet» slik at Bane NOR da bare må prioritere de ulike ordinære togtjenestene (i hovedsak person- og godstog) i medhold av § 9-5 i jernbaneforskriften. Departementet vil presisere at det uansett forventes at det skjer en kontinuerlig tilpasning og optimalisering av de planlagte vedlikeholdsarbeidene også i samordnings- og prioriteringsfasen slik at de kan gjennomføres på en effektiv måte som skaper minst mulig negative virkninger for berørte aktører og de som bruker jernbanen.

Basert på departementets forslag kan man sette opp følgende prosess for kapasitetsfordeling, planlegging og gjennomføring av vedlikehold:

- Bane NOR kartlegger behov for vedlikehold.
- Bane NOR gjør samfunnsøkonomiske vurderinger av når (hvilken periode/tidsrom) det er mest hensiktsmessig at det aktuelle vedlikeholdet utføres. Vurderingene må ta utgangspunkt i data fra tidligere ruteplanperioder.
- Bane NOR informerer jernbaneforetakene og andre søkere om det aktuelle vedlikeholdsbehovet og når det er mest samfunnsøkonomisk lønnsomt at det utføres i møterekker om vedlikeholdsplanlegging. Dette kan inngå i eksisterende møterekker. Jernbaneforetakene/søkerne vil ha mulighet til å komme med innspill.
- Bane NOR varsler om det planlagte vedlikeholdet i høringsversjonen av netterklæringen.

¹² Se departementets høringsnotat av 8. november 2016, se <https://www.regjeringen.no/contentassets/a87d99b3a6a54580b3328aa96807ef6d/hnotatforskrifterjernbane.pdf>

- Jernbaneforetakene kommer med eventuelle innspill til vedlikeholdet ved høringen av netterklæringen. Bane NOR har dialog med jernbaneforetakene/søkerne, og hensyntar innspillene så langt det lar seg gjøre.
- Bane NOR publiserer netterklæringen, med informasjon om hvilken kapasitet som er satt av til vedlikeholdsarbeider.
- Bane NOR søker om denne kapasiteten i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Hvis jernbaneforetak søker om kapasitet i samme tidsrom som den reserverte kapasiteten, har den reserverte kapasiteten forrang. Det vil likevel skje løpende justeringer og optimalisering frem til ruteplanen fastsettes.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget innebærer at etablerte ordninger og fora for koordinering og samråd gjennom kapasitetsfordelingsprosessen skal brukes. Økte ressurser til vedlikehold av jernbanen og et bedre vern av den nødvendige tiden i sporet til å utføre slike arbeider kan gå ut over jernbaneforetakenes tilgjengelighet til ønskede ruteleier. Gjennom styrkede krav til at Bane NOR må legge nyttevurderinger til grunn, mer langsiktighet og større involvering av søkere og jernbaneforetak gjennom kapasitetsfordelingsprosessen vil gjøre det enklere å planlegge togtjenester og gjøre tilpasninger i togtilbudet. Departementet legger opp til og forutsetter at den samlede kapasiteten i jernbanenettet utnyttes på en måte som gir minst mulig nyttetap for de som ikke får tildelt ønsket kapasitet. Vedlikeholdet må utføres på en effektiv måte og organiseres på en måte som gir størst mulig nytte for samfunnet gjennom bruk av samfunnsøkonomisk metode.

Forslaget innebærer en viss omlegging til deler av den nye kapasitetsfordelingsprosessen som vil bli innført i EU, og vil kunne bidra til at omleggingsfasen blir enklere for involverte aktører.

De foreslåtte endringene i § 9-5 annet ledd om prioritering ved konflikt er ment som en presisering av hva som opprinnelig var den tiltenkte forståelsen, men som ikke har blitt praktisert slik av Bane NOR så langt. Bruk av samfunnsnytttevurderinger kan medføre at et tildelt ruteleie kan gå ut over muligheten til å utføre andre togtjenester, inkludert persontogtjenester som inngår i kontrakt med staten om offentlig tjenesteyting. Dette kan altså påvirke det planlagte togtilbudet, men siden en slik prioritering vil gi vesentlig større samfunnsnytte, mener departementet dette samlet sett er den beste måten å fordele den tilgjengelige og knappe infrastrukturkapasiteten på. De aktuelle reglene vil erstattes av nye europeiske regler om kapasitetsfordeling, og departementet ønsker derfor ikke noen større omlegging av disse reglene nå.

Departementet anser at forslagene er egnet til å påvirke punktligheten positivt, da de særlig på lengre sikt vil kunne legge til rette for en godt vedlikeholdt og forutsigbar infrastruktur og en ruteplan som er praktisk gjennomførbar.

5 Forutsetninger for en vellykket gjennomføring

Forslaget tar utgangspunkt i at Bane NOR har en kapasitetsfordelingsprosess der vedlikeholdsarbeider behandles på samme måte som store og svært store midlertidige kapasitetsbegrensninger etter jernbaneforskriftens vedlegg IV. Bane NOR har allerede en intern prosess som vil forbedre og tilgjengeliggjøre informasjon om hvilke sporbrudd og sportilgang som er behov for til vedlikehold. Hvis Bane NOR tar med denne informasjonen i møter med søkerne og jernbaneforetakene og til høringen av netterklæringen, vil alle søkere og jernbaneforetak få god og lik mulighet til å gi sine innspill til hvordan det planlagte vedlikeholdet påvirker dem. Ved høringen av netterklæringen vil søkerne og jernbaneforetakene kunne gi skriftlige innspill til det planlagte vedlikeholdet. Etter høring vil Bane NOR hensynta innspill så langt det lar seg gjøre, og deretter publisere i den endelige netterklæringen hvilken kapasitet som er holdt av til vedlikehold.

Departementet forutsetter at det er en reell medvirkning av søkere og jernbaneforetak gjennom koordineringsmekanismen, og dette skal sikres gjennom presiseringer i forskriften. Departementet forutsetter videre at Bane NOR kan ta i bruk en tilfredsstillende og egnet metode for å vurdere samfunnsnytte som forventet og angitt i ny § 3-5a og § 9-5 tredje ledd. Denne metoden må være egnet til å oppfylle de nasjonale transportpolitiske målene som det vises til i jernbaneforskriften § 1-1a.

Hva gjelder forslaget om «kjøretekniske» forutsetninger for å overholde ruteplanen, er det en nødvendig forutsetning at søkere og jernbaneforetakene har togmateriell, særlig trekkraftmateriell, som er i stand til å kjøre som forutsatt i ruteplanen. Videre forutsetter departementet at søkere og togoperatører planlegger sin togframføring i tråd med relevante tekniske egenskaper for togene, med stasjonsopphold som er realistiske ut fra erfaringsmessig og tiltenkt trafikk, at planlagte snutider er tilpasset stasjonsutforming, tekniske forutsetninger ved kjøretøyene, togkontrollsystemer osv. Det må derfor foreligge gode planer for å kjøre og turnere tog i tråd med forutsetningene da søknadene om ruteleier ble sendt inn.

6 Vedlegg

Utkast til forskrift om endring i forskrift om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastruktkapasitet mv. (jernbaneforskriften)

Fastsatt av Samferdselsdepartementet **DD.MM.20XX** med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 4a, § 5a, § 6, § 7, § 8, § 11, § 11a, § 13a, § 15 og § 16, jf. delegeringsvedtak 4. april 1997 nr. 275 og delegeringsvedtak 16. desember 2016 nr. 1590.

I

I forskrift 30. juni 2021 nr. 2315 om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastruktkapasitet mv. gjøres følgende endringer:

Ny § 3-5a skal lyde:

§ 3-5a Planlegging av vedlikeholdsarbeider og andre midlertidige kapasitetsbegrensninger
Infrastrukturforvalter skal sikre at vedlikeholdsarbeider og andre midlertidige kapasitetsbegrensninger planlegges på en måte som gir størst mulig positiv nytte for samfunnet og som begrenser negative virkninger for søkerne og brukere av jernbanetjenester. Infrastrukturforvalter skal ta hensyn til innspill fra søkere, særlig gjennom bruk av koordineringsmekanismen omhandlet i § 3-8 og samråd med berørte parter ved utarbeidelsen av netterklæringen etter § 5-1.

§ 3-8 første ledd skal lyde:

Infrastrukturforvalter skal etablere en koordineringsmekanisme for å sikre samordning mellom infrastrukturforvalter, berørte jernbaneforetak og andre søkere. Innspillene fra berørte jernbaneforetak og andre søkere skal tas i betraktning, og det må gis en begrunnelse dersom de ikke tas til følge. Brukere av gods- og passasjertransport, samt nasjonale og lokale myndigheter, skal også inviteres til å delta i koordineringen. Markedsovervåkingsorganet skal inviteres, og kan delta som observatør.

§ 5-2 bokstav c punkt 2 skal lyde:

kravene som stilles til søknadene og søkerne etter § 8-2 tredje ledd

§ 8-2 annet ledd skal lyde:

Søknader om infrastruktkapasitet for å utføre planlagt vedlikehold skal inngis under ruteplanleggingen. Infrastrukturforvalteren skal ved fordeling av infrastruktkapasitet til nødvendig planlagt vedlikehold så langt det er mulig redusere innvirkningen overfor andre søkere, særlig gjennom involvering av søkere som angitt i § 3-5 fjerde ledd og bruk av koordineringsmekanismen angitt i § 3-8.

§ 8-2 tredje ledd skal lyde:

Infrastrukturforvalteren fastsetter i netterklæringen nærmere krav til søknadene etter første og annet ledd for å sikre at dens berettigede forventninger om framtidige inntekter og

utnytting av infrastrukturen kan oppfylles. Kravene skal være rimelige, åpne og ikke innebære forskjellsbehandling. Infrastrukturforvalter kan kreve at søknadene inneholder dokumentasjon på at søker har en plan for å oppfylle planforutsetninger som angitt i netterklæringen. Planen må ta utgangspunkt i kjoretekniske forutsetninger for de aktuelle kjøretøyene, historisk, erfaringsmessig tidsbruk og andre forhold av betydning for etterlevelse av ruteplanen. Krav til søkerne kan bare inneholde bestemmelser om en finansiell garanti som ikke kan overstige et hensiktsmessig nivå som skal stå i forhold til søkerens forventede virksomhetsnivå, og en forsikring med hensyn til evnen til å utarbeide bud på infrastrukturkapasitet som er i samsvar med reglene.

§ 8-6 skal lyde:

Infrastrukturforvalter kan prioritere visse togtjenester i forbindelse med ruteplan- og samordningsprosessen, men bare i de tilfeller som nevnt i § 8-8 og § 9-5.

§ 9-3 første ledd skal lyde:

Dersom det etter samordning av søknadene om ruteleier og etter samråd med søkerne ikke er mulig å imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet til togtjenester i tilstrekkelig omfang, skal infrastrukturforvalteren umiddelbart erklære den berørte jernbaneinfrastrukturen som overbelastet. Det samme gjelder for jernbaneinfrastruktur der det kan forventes kapasitetsmangel i nær framtid.

§ 9-5 første og annet ledd skal lyde:

(1) Hvis avgifter i henhold til § 6-2 annet ledd ikke har blitt innkrevd eller ikke har gitt et tilfredsstillende resultat, og jernbaneinfrastrukturen er blitt erklært overbelastet, skal infrastrukturforvalter prioritere følgende tjenester ved fordeling av infrastrukturkapasitet i synkende rekkefølge:

1. tjenester som inngår i kontrakt med staten om offentlig tjenesteyting
2. nasjonal og internasjonal godstransport
3. bestemte typer trafikk på strekninger som nevnt i § 8-8 annet ledd
4. persontransport for øvrig
5. ~~vedlikeholdsarbeider.~~

(2) Hvis det er søkt om flere ruteleier enn det er kapasitet til, skal ~~kan~~ infrastrukturforvalter ~~likevel~~ tildele ruteleier etter en annen rekkefølge enn etter første ledd hvis transporttjenesten har vesentlig større betydning for samfunnet enn andre tjenester som derved utelukkes. Det skal også tas hensyn til virkningene av en slik utelukkelse i andre EØS-stater.

II

Endringene trer i kraft straks, med unntak av endringene i § 9-5 første ledd, som trer i kraft 1. januar 2026. Fram til sistnevnte dato skal § 9-5 første ledd lyde:

Hvis avgifter i henhold til § 6-2 annet ledd ikke har blitt innkrevd eller ikke har gitt et tilfredsstillende resultat, og jernbaneinfrastrukturen er blitt erklært overbelastet, skal infrastrukturforvalter prioritere følgende tjenester ved fordeling av infrastrukturkapasitet, i synkende rekkefølge:

1. vedlikeholdsarbeider
2. tjenester som inngår i kontrakt med staten om offentlig tjenesteyting
3. nasjonal og internasjonal godstransport
4. bestemte typer trafikk på strekninger som nevnt i § 8-8 annet ledd
5. persontransport for øvrig