



DB Cargo Scandinavia A/S  
Spotorno Allé 12  
2630 Taastrup

Transportministeriet

Pr. e-mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
Cc: [jbp@trm.dk](mailto:jbp@trm.dk)

Executive Board  
Phone +45 88 30 09 00

Ref.: 2019-6001

Taastrup, den 11. juni 2021

## Høringssvar vedrørende revideret forslag til ny bekendtgørelse om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser

DB Cargo Scandinavia skal herved fremkomme med høringssvar til Transportministeriets reviderede forslag til ny bekendtgørelse om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser.

### 1. Indledende bemærkninger – harmoniseret EU-regulering en fordel

Vi noterer os, at ministeriet har lyttet til visse af vores bekymringer, og vi mener, at ministeriet med det reviderede høringsudkast i højere grad har taget hensyn til formålet med den eksisterende EU-regulering i direktiv 2012/34/EU suppleret af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenester.

EU-harmoniseringen skal gøre jernbanetransporten mere effektiv og styrke jernbanetransporten konkurrencemæssigt i forhold til andre transportformer, hvilket vi ser som en meget stor fordel for det danske jernbanemarked og som et vigtigt element i regeringens klimamål for nedbringelse af CO2 frem mod 2030.

Gennemsigtig og ikke-diskriminerende adgang til servicefaciliteter og ydelser, der leveres i disse faciliteter, giver jernbaneoperatører mulighed for at tilbyde bedre service til kunderne indenfor både fragt- og passagertransport. Lovreguleringen heraf er af meget stor betydning for et velfungerende jernbanemarked.

Den foreslåede bekendtgørelse skal erstatte den nugældende bekendtgørelse om modtagepligt på kombiterminaler, herunder prisreguleringen i § 4-8, og finde anvendelse for alle danske jernbanerelaterede servicefaciliteter. De foreslåede regler vil således få betydning for et stort antal operatører af servicefaciliteter.

### 2. Konkrete anbefalinger til ministeriet

Direktiv 2012/34/EU fastsætter bestemmelser om, at operatører af jernbanerelaterede servicefaciliteter leverer en ikke-diskriminerende adgang til servicefaciliteterne og tjenesteydelser og foreskriver tilsynskompetencer for de nationale tilsynsmyndigheder i forhold til denne regulering.

Ministeriets forslag til en ny bekendtgørelse går efter vores opfattelse på enkelte punkter for langt i forhold til en dansk regulering, hvilket fører til en *overregulering*, der ikke er på linje med EU-direktivets formål. Dette gør sig gældende for enkelte bestemmelser, som vi knytter kommentarer til nedenfor.

I det følgende fremkommer vi ligeledes med konkrete anbefalinger vedrørende de enkelte bestemmelser.

- a) Regler om Jernbanenævnets kompetencer og anvendelsesområdet for reglerne  
Forslaget til den nye bekendtgørelse tildeler Jernbanenævnet kompetencer, der ligger ud over EU-reguleringen og ud over hvad der hidtil er set i andre medlemsstater. Dette begrænser rettighederne for operatører af servicefaciliteter på en uberettiget måde.

I henhold til artikel 13 (2) i direktiv 2012/34/EU skal operatører af servicefaciliteter på ikke-diskriminerende måde give adgang til alle jernbanevirksomheder, herunder sporadgang til de faciliteter der er opregnet i punkt 2 i bilag II, og til de tjenester, der leveres i disse faciliteter. Artikel 13 (7) og (8) henviser til ekstra ydelser og hjælpeydelser (punkt 3 og 4 i bilag II), som skal leveres efter anmodning til jernbanevirksomheder på en ikke-diskriminerende måde, såfremt operatøren af servicefaciliteten tilbyder disse tjenesteydelser.

Der er ikke i EU-reglerne for servicefaciliteter foreskrevet minimumsadgangsydelser. Efter EU-reglerne kan en operatør af en servicefacilitet således bestemme omfanget af de tilbudte tjenesteydelser. Denne regulering understøttes af specifikke bestemmelser i gennemførelsesforordning 2017/2177. I henhold til artikel 5 i gennemførelsesforordningen skal operatøren i en servicefacilitetsbeskrivelse stille information til rådighed om alle jernbanerelaterede tjenesteydelser, der leveres i faciliteten. Operatøren kan også selv beslutte, om der skal være mulighed for egen-levering af ydelser – og det er præciseret, at en ansøger ikke kan tvinge operatøren til at acceptere egen-levering, hvis operatøren tilbyder den pågældende tjenesteydelser på en måde, der opfylder kravene i direktiv 2012/34/EU og gennemførelsesforordning 2017/2177. Det betyder, at der ikke er noget obligatorisk omfang af tjenesteydelser, der skal udbydes af operatøren af en servicefacilitet. Operatøren har ret til selv at definere dette omfang. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at bestemmelserne om adgang til tjenester i direktivet og gennemførelsesforordningen kun regulerer tjenesteydelser, der er relateret til levering af jernbanetransporttjenester og ikke til andre kommercielle aktiviteter, som kan udføres af operatøren.

Forslaget til ny bekendtgørelse foreskriver i § 1, stk. 4, at Jernbanenævnet kan træffe afgørelse om de områder, faciliteter og tjenesteydelser, der omfattes af bekendtgørelsen. Denne bestemmelse tillægger Jernbanenævnet meget vide kompetencer, uden at der er noget grundlag for dette i EU-reglerne og efter vores opfattelse i strid med formålet med direktiv 2012/34/EU. Det vil føre til en meget stor usikkerhed i forhold til anvendelsesområdet for den foreslåede bekendtgørelse, da Jernbanenævnet uden videre kan træffe afgørelse om omfanget og typen af udbudte tjenesteydelser, hvilket kan ske uden at der er fastlagt procedureregler for en sådan en afgørelsesproces. Efter vores opfattelse skal § 1, stk. 4 udgå af bekendtgørelse.

- **ANBEFALING nr. 1 - § 1, stk. 4**

**§ 1, stk. 4 i forslaget har følgende ordlyd:**

*”Jernbanenævnet kan træffe afgørelse om, hvorvidt der er tale om en jernbanerelateret servicefacilitet som nævnt i stk. 1, herunder hvorvidt arealer med tilhørende bygninger, faciliteter og ydelser, hører med til servicefaciliteten.”*

**Bestemmelsen bør udgå af bekendtgørelsen.**

b) Regler om modtagepligt

§ 2-4 i forslaget fastsætter bestemmelser om modtagepligt. De foreslåede bestemmelser afspejler i vidt omfang bestemmelser i gennemførelsesforordning 2017/2177.

Da der imidlertid ikke er tale om identiske bestemmelser, skabes der tvivl om, hvorvidt § 2-4 blot gengiver allerede gældende bestemmelser i gennemførelsesforordningen eller tilsigter at skabe nye danske regler herom.

- **ANBEFALING nr. 2 - § 2-4**

**Det bør i § 2-4 præciseres, om der blot er tale om gengivelse af allerede gældende regler i gennemførelsesforordning 2017/2177, eller om det tilsigtes at skabe nye danske regler, der ændrer eller supplerer de allerede gældende EU-regler.**

Forslaget til ny bekendtgørelse foreskriver i § 2, stk. 6, at jernbanevirksomheder skal have adgang til i nødvendigt omfang at kunne håndtere togets almindelige funktioner på en godsterminal, og disse almindelige funktioner er ekspliceret med ”køleanlæg og klargøring af tog og henstilling af tog i ledige perioder”. Ministeriet begrundede i høringsbrevet dette forslag med de specielle bemærkninger til jernbanelovens § 5, stk. 2.

Vi finder det vigtigt, at det præciseres, at den foreslåede bestemmelse ikke regulerer såkaldt egen-levering af ydelser, der leveres på den pågældende servicefacilitet, idet sådan egen-levering allerede er reguleret af gennemførelsesforordning 2017/2177. Der er således i EU-reguleringen opstillet klare betingelser for, at en jernbanevirksomhed kan foretage egen-levering. Det klare udgangspunkt er således, at der ikke gælder en ret til egen-levering, medmindre dette er nødvendigt for at korrigere markedsforvriddning eller uønskede udviklinger på markedet, dette er juridisk og teknisk muligt, dette ikke bringer driftssikkerheden i fare, og at operatøren af servicefaciliteten tilbyder en mulighed for egen-levering.

Efter vores opfattelse vil den foreslåede bestemmelse kunne give anledning til betydelig tvivl, da det ikke fremgår, hvornår en jernbanevirksomhed skal kunne håndtere togets almindelige funktioner på en godsterminal. Godsterminaler er således normalt indhegnede og aflåste underfor åbningstiden, og det bør derfor præciseres, at

håndteringen skal foregå indenfor åbningstiden.

Det bør endvidere præciseres, at ”henstilling af tog i ledige perioder” relaterer sig til retten til at lade et tog stå / lade toget holde parkeret, og på ingen måde omfatter *rangering* af et lokomotiv. Rangering af lokomotiver er omfattet af en lang række regulatoriske krav, herunder om at rangeringen skal forestås af en stedkendt rangerleder. Tredjeparternes egen rangering på en godsterminal vil således kunne udsætte både tredjeparten og andre for stor fare, og det kan ikke sikres, at alle regulatoriske krav opfyldes.

Efter vores opfattelse skal § 2, stk. 6 udgå af bekendtgørelsen.

- **ANBEFALING nr. 3 - §2, stk. 6**

**§ 2, stk. 6 i forslaget har følgende ordlyd:**

*”I forbindelse med benyttelse af servicefaciliteter, som omhandlet i direktivets bilag II, punkt 2, litra b, skal andre jernbanevirksomheder have adgang til i nødvendigt omfang at kunne håndtere togets almindelige funktioner. Dette gælder f.eks. køleanlæg og klargøring af tog og henstilling af tog i ledige perioder.”*

**Bestemmelsen bør udgå af bekendtgørelsen. Såfremt bestemmelsen medtages, bør det præciseres, at ”henstilling af tog i ledige perioder” relaterer sig til retten til at lade et tog stå / lade toget holde parkeret, og på ingen måde omfatter *rangering* af et lokomotiv.**

c) Regler om takster

Forslaget til ny bekendtgørelse indeholder i § 5-8 en række bestemmelser om takstfastsættelse. Grundlæggende kan vi tilslutte os reguleringen, da det slås fast, at en operatør af en servicefacilitet er berettiget til at få dækket de fulde omkostninger ved at drive faciliteten tillagt en rimelig fortjeneste. Herudover slås det fast, at taksterne kan fastsættes således, at disse fremmer en effektiv anvendelse af kapaciteten. Disse forhold er efter vores opfattelse helt på linje med formålet med Direktiv 2012/34/EU.

Enkelte dele af bestemmelserne i § 5-8 er dog problematiske.

Direktiv 2012/34/EU fastslår i artikel 31(7) rammerne for beregning af priser for brugen af servicefaciliteter og de tjenester, der leveres i faciliteterne. Priserne må ikke overstige omkostningerne ved at levere dem med tillæg af en rimelig fortjeneste. Endvidere er operatøren af en servicefacilitet forpligtet til at fastsætte priserne således, at de er ikke-diskriminerende og gennemsigtige. I modsætning til infrastrukturforvaltere, som skal beregne infrastrukturafgifterne under hensyntagen til de omkostninger, der påføres direkte som følge af togtjenesten, har operatører af servicefaciliteter mere frihed til at fastsætte priserne. Priserne kan omfatte alle omkostninger, som er knyttet til at give

adgang til servicefaciliteten og levering af ydelser i en sådan facilitet, med tillæg af en rimelig fortjeneste. Da priserne skal fastsættes før tjenesteydelserne faktisk leveres, fastsættes priserne på baggrund af et estimat.

EU-reguleringen omfatter hverken regler der fastlægger metoden for beregningen af priser og heller ikke hvordan omkostningsestimater skal udarbejdes.

Det fremgår af rapporterne fra IRG-Rail (de uafhængige tilsynsmyndigheders gruppe for jernbane) og af servicefacilitetsbeskrivelser fra operatører af servicefaciliteter i andre medlemsstater, at der heller ikke i andre medlemsstater er gennemført nationale regler om metoden til beregning af priserne og fordeling af omkostninger til forskellige tjenester, der leveres i servicefaciliteterne. Operatører af servicefaciliteter har således fleksibilitet i denne henseende, og beregningsmetoder kan variere afhængigt af typen af servicefaciliteterne og de leverede ydelser. Hvad angår beregning af den rimelige fortjeneste, bruger operatørerne også forskellige metoder til at beregne den. Således viser gennemgangen af servicefacilitetsbeskrivelser fra operatører, der er aktive i andre medlemsstater (herunder i Tyskland, Frankrig, Italien, Spanien og Polen), at priserne for adgang til servicefaciliteter og leverede tjenester ofte er opstillet efter kategorier af servicefaciliteter og -tjenester og ikke individuelt for hver separat servicefacilitet hhv. tjenesteydelse

Operatører af danske servicefaciliteter bør ligeledes være i stand til at anvende prisberegningsmetoder, der svarer til jernbanemarkedets behov og de økonomiske interesser hos både operatørerne og jernbanevirksomhederne. For at sikre en effektiv anvendelse af servicefaciliteter er det for en operatør således vigtigt, at der sikres ensartethed og stabilitet i forhold til priserne. Og kun derved kan målet om at øge jernbanetransportens konkurrenceevne nås.

I henhold til § 5, stk. 5 i forslaget skal der for visse ydelser fastsættes en individuel takst der må ikke overstige omkostningerne ved levering af den pågældende ydelse med tillæg af en rimelig fortjeneste. Forslaget harmonerer efter vores opfattelse ikke med de indledende regler i forslagets § 5, jf. ovenfor, da § 5, stk. 5 vil kunne være til hinder for at den samlede takststruktur fastsættes således, at denne fremmer en effektiv anvendelse af kapaciteten, og der ses slet ikke behov for denne særregel i bekendtgørelsen.

- **ANBEFALING nr. 4 - § 5, stk. 5**

**§ 5, stk. 5:**

*”Hvis de i § 2, stk. 4 og 5, leverede ydelser kun tilbydes af én leverandør, må taksten for den pågældende ydelse ikke overstige omkostningen ved at levere den, jf. § 7, stk. 2, med tillæg af en rimelig fortjeneste, jf. § 6.”*

**Bestemmelsen bør ændres, således at ordlyden af direktivreguleringen følges strikt, så der ikke opstår tvivl om, hvorvidt bekendtgørelsen på dette punkt følger direktivet.**

I henhold til forslaget § 8 kan Jernbanenævnet træffe afgørelse om en "tilpasning" af taksterne, hvis takstniveauet ikke er fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i bekendtgørelsen, og taksterne kan således både sættes ned og op.

Efter vores opfattelse bør det indskrives i bestemmelsen, at en afgørelse skal indeholde en undersøgelse af de konkrete markedsforhold og af de forventede virkninger af en konkret tilpasning. En tilpasning af taksterne vil således kunne være særdeles indgribende for en operatør af en servicefacilitet, og det vil med forslaget kunne sikres, at der altid foretages en grundig analyse og at det altid sikres, at det tilpassede takstniveau harmonerer med bestemmelserne i Direktiv 2012/34/EU.

Herudover bør det ud fra en retssikkerhedsmæssig betragtning sikres, at en operatør af en servicefacilitet ikke rammes unødigt hårdt af en eventuel tilpasning, ligesom operatøren bør kunne indrette sin økonomi på en måde, hvor operatøren motiveres til at investere og udvikle servicefaciliteten og ydelserne til brugernes og markedets fordel. Det bør derfor indskrives i bestemmelsen, at en tilpasning alene har virkning fra og med tidspunktet for en afgørelse, idet der i særlige tilfælde bør være mulighed for, at taksterne kan tilpasses med virkning også for en periode på op til 6 måneder forud for tidspunktet for en afgørelse.

- **ANBEFALING nr. 5 - § 8**

**§ 8 i forslaget har følgende ordlyd:**

*"Jernbanenævnet kan i forbindelse med behandlingen af klager og ved tilsyn af egen drift træffe afgørelse om tilpasning af taksterne, hvis takstniveauet ikke er fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i denne bekendtgørelse. Jernbanenævnet kan fastsætte vilkår om, at taksten skal holdes på det nye niveau, indtil forvalteren kan dokumentere at takstniveauet igen er fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i denne bekendtgørelse."*

**Bestemmelsen bør ændres, således at en afgørelse skal indeholde en undersøgelse af de konkrete markedsforhold og af de forventede virkninger af en konkret tilpasning, ligesom det bør indskrives i bestemmelsen, at en tilpasning alene har virkning fra og med tidspunktet for en afgørelse, idet der i særlige tilfælde bør være mulighed for, at taksterne kan tilpasses med virkning også for en periode på op til 6 måneder forud for tidspunktet for en afgørelse.**

- d) Regler om udarbejdelse af særskilte regnskaber  
I § 11, stk. 1 og 2 foreslås det, at der skal udarbejdes interne regnskaber for visse servicefaciliteter samt produktkalkuler for de enkelte ydelser på servicefaciliteten med en omkostningsallokering på baggrund af de enkelte omkostningsdannende ressourcetræk.

Der er tale om en meget tung detailregulering. Hertil kommer, at Jernbanenævnets praksis under de gældende regler viser, at Jernbanenævnet stiller meget store og omfattende krav til detaljeringsgraden for netop produktkalkuler.

Efter vores opfattelse skaber de foreslåede regler et meget tungt og uforudsigeligt system, der slet ikke passer til det forholdsvis simple og ofte begrænsede omfang af aktiviteterne på en jernbanerelateret servicefacilitet. Endvidere skaber bestemmelserne tvivl om den overordnede regulering i forslagets § 5 og 6. Hvis bestemmelserne skal medtages i en ny bekendtgørelse, bør det således under alle omstændigheder præciseres, at bestemmelserne i § 11, stk. 1 og 2 ikke har betydning for anvendelsen af bestemmelserne i § 5 og 6.

- **ANBEFALING nr. 6 § 11, stk. 1 og 2**

**§ 11, stk. 1 og 2 i forslaget har følgende ordlyd:**

*”Forvaltere omfattet af § 10 skal i supplement til regnskabsføringen efter årsregnskabsloven udarbejde et internt regnskab for hver servicefacilitet samt produktkalkuler for de enkelte tjenesteydelser på servicefaciliteten.”*

*”Ved produktkalkulerne skal omkostningerne fra det interne regnskab fordeles på grundlag af de enkelte omkostningsdannende ressourcetræk i forbindelse med driften af servicefaciliteten og de dertil hørende tjenesteydelser. I supplement til regnskabsføringen efter årsregnskabsloven udarbejder hovedvirksomheden et internt regnskab for hver servicefacilitet, samt produktkalkuler for de enkelte ydelser på servicefaciliteten. Ved produktkalkulerne skal omkostningerne fra det interne regnskab fordeles på grundlag af de enkelte omkostningsdannende ressourcetræk i forbindelse med driften af servicefaciliteten, således at der beregnes en stykomkostning for hver enkelt type af ydelse.”*

**Bestemmelserne bør udgå af bekendtgørelsen. Hvis bestemmelserne skal medtages i en ny bekendtgørelse, bør det således under alle omstændigheder præciseres, at bestemmelserne i § 11, stk. 1 og 2 ikke har betydning for anvendelsen af bestemmelserne i § 5 og 6.**

- e) Regler om tilsyn  
I § 13, stk. 4 foreslås det, der for visse servicefaciliteter skal gælde en udvidelse af den normale adgang for Jernbanenævnet til at anmode om oplysninger. Bestemmelsen

indeholder en eksemplificering i form af en opregning af meget omfattende oplysninger. Henset til den normale adgang for Jernbanenævnet til at anmode om at få udleveret ”alle relevante oplysninger”, ses der på ingen måde behov for bestemmelsen.

I § 13, stk. 5 foreslås det, at Jernbanenævnet kan påbyde ændringer af en servicefacilitetsbeskrivelse. Det nationale tilsynsorgans tilsyn med servicefacilitets-beskrivelser er reguleret i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbane-relaterede tjenester. Det vil efter vores opfattelse være forkert at foretage en regulering heraf i den foreslåede nye bekendtgørelse.

- **ANBEFALING nr. 7 - § 13, stk. 4 og 5**

**§ 13, stk. 4 og 5 i forslaget har følgende ordlyd:**

*”For forvaltere, der er omfattet af § 10, stk. 1, kan Jernbanenævnet herudover fx anmode om:*

- 1) Oplysninger om udformningen, herunder eksempelvis detaljeringsgraden, af servicefacilitetens interne regnskaber*
- 2) Oplysninger om udviklingen i afsætningen over flerårige perioder inden for hver enkelt ydelse fordelt på hver enkelt bruger*
- 3) Supplerende redegørelser og redegørelser for de anvendte fordelingsprincipper og nøgler anvendt i forbindelse med servicefacilitetens interne regnskaber, beregninger som dokumentation for rabatordninger, m.v.”*

*”Jernbanenævnet kan påbyde forvaltere at foretage ændringer af servicefacilitetsbeskrivelsen i det tilfælde disse strider mod eller er misvisende i forhold til gældende regler vedrørende servicefacilitetens drift og brugernes rettigheder vedrørende anvendelse af servicefaciliteten..”*

**Bestemmelserne bør udgå af bekendtgørelsen.**

I § 14, stk. 1 i udkastet anføres det, brugere til enhver tid kan indgive klager over en operatørs takster. Dette er efter vores opfattelse alt får åbent i forhold til, hvornår en klage over takster skal indgives.

- **ANBEFALING nr. 8 - 14, stk. 1**

§ 14, stk. 1 i forslaget har følgende ordlyd:





*”Den, der ansøger om brug af servicefaciliteten og tilhørende ydelser, men får afslag herpå, kan inden 4 uger efter, at afslaget er meddelt, indgive skriftlig klage til Jernbanenævnet. Klager over forvalters takster kan til enhver tid indgives til Jernbanenævnet, der behandler klagen.”*

**Ordene ”til enhver tid” bør udgå af bestemmelsen.**

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Oliver Gesche'.

Oliver Gesche  
CFO