

30. juni 2021

## Høringsnotat

### **Notat om de indkomne høringsvar vedrørende forslag til bekendtgørelse om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser**

Transportministeriet hørte den 21-05-2021 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til bekendtgørelse om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser. Høringsfristen udløb den 11-06-2021.

Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til forslaget til bekendtgørelsen: DB Cargo Scandinavia A/S, Danske Shipping- og Havnevirksomheder m.fl. (DI Transport, Danske Havne, Dansk Banegods), Fredericia Shipping A/S, Jernbanenævnet.

Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til forslaget til bekendtgørelsen: Dansk Erhverv.

Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringsvar til forslaget til bekendtgørelsen: Arriva Danmark A/S, Captrain, CFL Cargo Danmark ApsS, Dansk Jernbaneforbund, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, DSB, DSB Øresund, Green Cargo AB, Hector Rail AB, Lokaltog A/S, Midtjyske Jernbaner, Movia, Nordjyske Jernbaner, SJ AB, Sund & Bælt Holding A/S, TX Logistik A/S

### **Bemærkninger til bekendtgørelsen**

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringsvar til bekendtgørelsen samt Transportministeriets bemærkninger her til.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringsvarene, som foreligger på høringsportalen.



Transportministeriets kommentarer vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende høringssvar.

### **1. Jernbanenævnets beføjelser**

DB Cargo bemærker, at forslaget til bekendtgørelsen tildeler Jernbanenævnet kompetencer, der ligger ud over EU-reguleringen, hvilket begrænser rettighederne for operatører af servicefaciliteter på en uberettiget måde. Det anføres, at særligt forslagets § 1, stk. 4 tillægger Jernbanenævnet meget vide kompetencer, da de tildeles kompetence til at kunne træffe afgørelse om omfanget og typen af udbudte tjenesteydelser, hvilket kan ske uden, at der er fastlagt procedureregler for en sådan en afgørelsesproces. DB Cargo anfører, at bestemmelsen bør udgå.

DB Cargo anfører ligeledes, at der i bekendtgørelsens § 8 bør indskrives, at en afgørelse truffet af Jernbanenævnet om tilpasning af taksterne, skal indeholde en undersøgelse af de konkrete markedsforhold og af de forventede virkninger af en konkret tilpasning, da en tilpasning af taksterne vil kunne være særdeles indgribende for en operatør af en servicefacilitet. Det bemærkes, at det vil kunne sikre, at der altid foretages en grundig analyse og at det altid sikres, at det tilpassede takstniveau harmonerer med bestemmelserne i Direktiv 2012/34/EU.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder m.fl. bemærker, at forslagets § 1, stk. 4 er en særdeles omfattende bemyndigelse, som der tildeles Jernbanenævnet. Det anføres, at bemyndigelsen, som tidligere lå hos transportministeren, henlægges til Jernbanenævnet uden baggrund i direktivet, og at det vil føre til stor usikkerhed, hvis Jernbanenævnet tildeles kompetence til at kunne træffe afgørelse om omfanget og typen af udbudte tjenesteydelser, uden at der er fastlagt procedureregler for en sådan afgørelsesproces. Det anføres, at dette særligt skal tages i betragtning, da der ikke kan klages administrativt over Jernbanenævnets afgørelser, jf. forslagets § 14, stk. 2. Danske Shipping- og Havnevirksomheder m.fl. anfører, at bestemmelsen enten bør udgå eller at kompetencen til at træffe afgørelse, jf. forslagets § 1, stk. 4, bør være hos Transportministeren.

Herudover anfører Danske Shipping- og Havnevirksomheder m.fl., at der i forslagets § 8 bør fastsættes, at en afgørelse truffet af Jernbanenævnet, skal indeholde en undersøgelse af markedsforhold og af de forventede virkninger af en konkret tilpasning, som der træffes afgørelse om. Det anføres ligeledes, at forslagets § 17 vedrørende



mulighed for dispensation af reglerne udvides, så det muliggøres, at der kan gives dispensation, hvis det ikke vil påvirke markedet.

Fredericia Shipping bemærker, at de finder forslaget § 1, stk. 4 problematisk fordi der gives meget vide beføjelser til Jernbanenævnet. Fredericia Shipping anfører ligeledes, at de finder det uhørt, at der ikke er administrativ klagemulighed over Jernbanenævnets afgørelser, da det vil kunne pålægge virksomheder meget store administrative og potentielt store økonomiske konsekvenser, hvis uenigheder skal afgøres ved domstolene.

*Transportministeriet bemærker, at det følger af jernbanelovens § 5, stk. 7 og de specielle bemærkninger hertil, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om forvaltning af og adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede servicefaciliteter og deri leverede ydelse.<sup>1</sup> Hertil følger det af jernbanelovens § 112, stk. 1, at transportministeren kan bemyndige statslige myndigheder til at udøve ministerens beføjelser efter jernbaneloven. Den foreslåede bestemmelse i § 1, stk. 4, skal på denne baggrund ses i tilknytning til direktivets præambelbetragtning nummer 76 og artikel 13, stk. 4 og 5 sammenholdt med tilsynsorganets funktioner, der bl.a. følger af direktivets artikel 56, særligt stk. 1 og 2. Det skal i den forbindelse bemærkes, at Jernbanenævnet i kraft af deres funktion som nationalt tilsynsorgan på jernbaneområdet, under alle omstændigheder er berettiget til at fastslå om et konkret forhold er omfattet af reguleringen i bekendtgørelsen og at en afgørelse altid vil være underlagt domstolsprøvelse og det ikke vil være i overensstemmelse med direktivets artikel 56, stk. 9, 2. afsnit, hvis denne kompetence lå hos Transportministeren.*

*For så vidt en administrativt klageadgang for afgørelser truffet af Jernbanenævnet skal Transportministeriet henvise til direktivets artikel 56, stk. 9, 2. afsnit, hvor det fremgår, at en afgørelse truffet af tilsynsorganet er bindende for alle de af afgørelsen omfattede parter og er ikke underlagt kontrol fra en anden administrativ instans' side. Det skal hertil tilføjes, at det skal sikres, at afgørelser truffet af Jernbanenævnet kan prøves ved en domstol, jf. artikel 56, stk. 10. Det er således ikke muligt at have klageadgang til eksempelvis Transportministeriet.*

---

<sup>1</sup> Lovforslag L 162 om forslag til jernbanelov, FT 2014-15, side 35-36.



*Hvad angår spørgsmålet om procedureregler for en afgørelsesproces i bekendtgørelsen, bemærker ministeriet, at Jernbanenævnet, som nævn, er omfattet af forvaltningslovens bestemmelser og forvaltningsrettens principper herom.*

## **2. Modtagepligt**

DB Cargo bemærker, at forslaget §§ 2-4 fastsætter bestemmelser om modtagepligt, som i vidt omfang afspejler bestemmelser fra gennemførelsesforordning 2017/2177. Det anføres ligeledes, at der ikke er tale om identiske bestemmelser, og der derfor skabes tvivl om, hvorvidt allerede gældende bestemmelser fra gennemførelsesforordningen gengives eller der tilsigtes at skabe ny danske regler, hvorfor bestemmelserne bør præciseres.

DB Cargo bemærker ligeledes, at det anses som værende vigtigt, at forslag til bekendtgørelsens § 2, stk. 6 vedrørende egen-levering præciseres. Det anføres, at den foreslåede bestemmelse vil kunne give anledning til betydelig tvivl, da det ikke fremgår, hvornår en jernbanevirksomhed skal kunne håndtere togets almindelige funktioner på en godsterminal, og at dette bør præciseres, da godsterminaler normalt er indhegnede og aflåste underfor åbningstiden. Det anføres ligeledes, at det bør præciseres, at henstilling af tog i ledige perioder relaterer sig til retten til at lade et tog stå/holde parkeret og derved ikke omfatter rangering af et lokomotiv.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder m.fl. bemærker, at forslaget til bekendtgørelsen §§ 2-4 fastholder en modtagepligt, forstået som en ret for jernbanevirksomheder til at få leveret tjenesteydelser i en hvilken som helst servicefacilitet, og at en sådan ret vil være en pligt for de omfattede tjenesteydere, der bliver forsyningspligtige.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder m.fl. anfører, at direktivet helt principielt indebærer en urimelig indblanding i privat ejendomsret og virksomhedsdrift og bør revideres.

Det anføres ligeledes, at forslaget til bekendtgørelsens § 2, stk. 2 afviger fra ordlyden i direktivet, hvilket bevirker overimplementering heraf. Det bemærkes herudover, at forskellen på en ret til tjenesteydelser eller på en lige og ikke-diskriminerende adgang til udbudte tjenesteydelser kan virke teoretisk, men at der er stor forskel på om ordlyden i forslaget til bekendtgørelsens § 2, stk. 2 pålægger operatører af servicefaciliteter en modtagepligt, fordi alle jernbanevirksomheder har ret til ydelser, eller om staten pålægger, at alle jernbanevirksomheder skal have lige og ikkediskriminerende adgang til faciliteter og til ydelser, hvis der leveres sådanne. Det anføres, at der med den nuværende ordlyd er tale om en indgreb af ekspropriativ



karakter, hvor staten pålægger private virksomheder at udføre bestemte tjenesteydelser til bestemte priskalkyler. Det bemærkes i den forbindelse, at ordlyden af § 2 ændres, så den følger direkte af ordlyden fra direktivets artikel 13.

Fredericia Shipping bemærker, at udkastet til bekendtgørelsen fastsætter en forsyningspligt og anser formuleringen i bekendtgørelsen som overregulering og indgriben i private virksomheders ejendomsret og handlemuligheder

*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at bestemmelserne i bekendtgørelsens §§ 2-4 i vidt omfang implementerer direktiv 2012/34/EU, artikel 13 om betingelser for adgang til tjenesteydelser, herunder ansøges adgangsrettigheder til jernbanerelaterede servicefaciliteter og de deri leverede tjenesteydelser. Bestemmelserne er ligeledes udstedt i medfør af jernbanelovens § 5 om adgang til bl.a. kombiterminaler og jernbanerelaterede servicefaciliteter.*

*Gennemførelsesforordning 2017/2177 fastsætter nærmere bestemmelser for proceduren og kriterierne for adgang til servicefaciliteter, anført i punkt 2, 3 og 4 i bilag II til direktiv 2012/34/EU, og de deri leverede ydelser, jf. gennemførelsesforordningens artikel 1. Gennemførelsesforordningen fastsætter en række nye regler for operatører af servicefaciliteterne og er uden videre og i den form, den er vedtaget, direkte gældende i Danmark.*

*Det er Transportministeriets vurdering, at §§ 2-4 i bekendtgørelsen implementerer og fastsætter regler, som bl.a. er fastsat i medfør af bestemmelser i jernbaneloven og direktiv 2012/34/EU. Det skal bemærkes, at der ikke er valgfrihed i forhold til implementeringen af direktivets regler, og at bekendtgørelsen er en implementering, udspecificering og præcisering af jernbanelovens og direktivets regler.*

*Det skal bemærkes, at hensigten med reguleringen i bekendtgørelsen bl.a. er at skabe en effektiv og konkurrencedygtig jernbanesektor i Danmark. Transportministeriet ønsker ikke at foretage en overimplementering af EU-retlige regler, der kan modvirke dette. Det er således Transportministeriets opfattelse, at bekendtgørelsens §§ 2-4 hverken gengiver regler i gennemførelsesforordningen eller skaber nye danske regler, der ændrer allerede gældende EU-regler.*

*Transportministeriet har imidlertid vurderet, at en række bestemmelser i bekendtgørelsen kan gøres mere EU-konform og ordlyden*



af § 2 er således ændret. Herudover har ministeret valgt at fjerne § 2, stk. 2 og 3 fra bekendtgørelsen samt at indsætte sætningen ”inden for servicefacilitetens åbningstid” i § 2, stk. 6 (som bliver til § 2, stk. 4).

For så vidt angår bekendtgørelsens § 2, stk. 4 vedrørende reglerne om ansøgers mulighed for egen-levering er denne bestemmelse fastsat med hjemmel i jernbanelovens § 5 og er blandt andet indført med baggrund i de specielle bemærkninger til jernbanelovens § 5, stk. 2, hvor det fremgår, at jernbanevirksomheder i forbindelse med benyttelse af terminaler også må have adgang til i nødvendigt omfang at kunne håndtere togets almindelige funktioner. Regler om egen-levering er ikke direktivfastsat, men nævnes i gennemførelsesforordningen, herunder bl.a. af bemærkninger i præamblen. Det er Transportministeriets vurdering at bekendtgørelsens § 2, stk. 4 særligt bør fortolkes i lyset af de specielle bemærkninger til jernbanelovens § 5, stk. 2, men også i henhold til gennemførelsesforordningen.

### **3. Takster**

DB Cargo bemærker at man grundlæggende kan tilslutte sig reguleringen, som er fastsat i medfør af artikel 31, stk. 7 i direktivet, men at enkelte dele af bestemmelserne i bekendtgørelsens §§ 5-8 er problematiske. Det anføres, at priser på tjenesteydelser fastsættes før de bliver leveret og derfor fastsættes på baggrund af et estimat samt at EU-reguleringen ikke omfatter regler for metoden for beregningen af priser eller hvordan omkostningsestimater skal udarbejdes. Det anføres, at operatører af servicefaciliteter har fleksibilitet i denne henseende, og beregningsmetoder kan variere afhængigt af typen af servicefaciliteterne og de leverede ydelser samt at operatører ligeledes bruger forskellige metoder til beregning af en rimelig fortjeneste.

DB Cargo bemærker, at operatører af danske servicefaciliteter bør være i stand til at anvende prisberegningsmetoder, der svarer til jernbanemarkedets behov og de økonomiske interesser hos både operatørerne og jernbanevirksomhederne. Det bemærkes, at bekendtgørelsens § 5, stk. 5 ikke harmonerer med reglerne i bekendtgørelsens § 5 og at den vil kunne være til hinder for den samlede taktstruktur fastsættes så den fremmer en effektiv anvendelse af kapaciteten.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder m.fl. bemærker, at det anerkender kravene til takstfastsættelse i bekendtgørelsens §§ 5-8 stammer direkte fra direktivet, men at man finder det ganske unød-



vendigt at gribe ind i den fri takstfastsættelse. Det bemærkes ligeledes, at direktivets takstfastsættelsesprincipper vil have en stærkt skadelig effekt for et marked, der hidtil har fungeret på markedsvilkår.

Det bemærke, at kravene til takstfastsættelse vil føre til, at virksomheder forlader markedet, og gøre det langt mindre attraktivt for nye aktører at komme ind på markedet. I den forbindelse anføres det, at man er uforstående for, hvorfor Transportministeriet ikke har benyttet direktivets artikel 2, stk. 4, hvorefter der er mulighed for at undtage faciliteter, som ikke har strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion, fra direktivets kapitel IV. I forbindelse hermed opfordrer Danske Shipping- og Havnevirksohmheder m.fl. transportministeriet til at anvende denne undtagelsesbestemmelse og undtage samtlige danske havnespor og -terminaler samt mindre godsomladningssteder uden strategisk betydning fra kapitel IV, og dermed fra § 5-8 i bekendtgørelsen.

Det bemærkes yderligere, at § 5, stk. 5 anses for værende til hinder for at den samlede takststruktur fastsættes således, at denne fremmer en effektiv anvendelse af kapaciteten og at bestemmelsen bør ændres, således at ordlyden af direktivreguleringen følges strikt, så der ikke opstår tvivl om, hvorvidt bekendtgørelsen på dette punkt følger direktivet.

Fredericia Shipping bemærker, at reguleringen, i forhold til takster og regnskab, vil resultere i uforholdsmæssigt store administrative byrder for deres virksomhed og at der er mange forhold, herunder aktiviteten i markedet, travlhed på øvrige virksomhedsområder m.m., der påvirker hvordan deres ydelser prisfastsættes.

Det bemærkes, at krav om prisfastsættelse er meget problematisk i forhold til muligheden for at agere som privat virksomhed og tilbyde kundespecifikke ydelser, og at denne regulering kun vil reducere banegodstransportens konkurrencemuligheder i forhold til vejgodstransport. Fredericia Shipping indstiller på den baggrund, at transportministeriet gør brug af alle de undtagelsesmuligheder, som direktivet rummer for at minimere de negative konsekvenser for det danske banegodsmarked.

*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at bekendtgørelsens §§ 5-8 om takster og regnskab implementerer dele af direktiv 2012/34/EU, herunder særligt artikel 31 om afgiftsprincipper.*

*Bekendtgørelse om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser erstatter den nuværende kombiterminalbekendtgørelse.*



*En række af servicefacilitetsoperatører, bl.a. havneterminaler med jernbanegodsaktiviteter, som ikke tidligere har været omfattet af en nærmere regulering om jernbanelougivningens modtagepligt, vil således blive omfattet af de nye regler. Reguleringen skal ses som en understøttelse af intermodaliteten ved godstransport.*

*Baggrunden for den nye bekendtgørelse er at sikre overholdelsen af EU-reguleringen på servicefacilitetsområdet, samt sikre at den danske regulering heraf er hensigtsmæssig og så smidig som mulig for både operatører og brugere af servicefaciliteter. Det betyder bl.a., at reguleringen i bekendtgørelsen skal skabe gennemsigtighed i forhold til operatørers takstfastsættelse af ydelser.*

*For så vist angår takstfastsættelsen i bekendtgørelsens § 5, stk. 1 fremgår det af direktiv 2012/34/EU artikel 31, stk. 7: "Afgiften for sporadgang til servicefaciliteter, jf. bilag II, punkt 2, og levering af ydelser i sådanne faciliteter må ikke overstige omkostningerne ved at levere dem, iberegnet en rimelig fortjeneste."*

*Det bemærkes i relation til ovenstående, at Europa-Kommissionens gennemførelsesforordning 2017/2177 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede ydelser udgør et uddybende og mere specifikt regulatorisk grundlag for adgangsretten. I gennemførelsesforordningen artikel 4, stk. 2, litra m, om krav til minimumsoplysninger, fremgår det, at operatørers servicefacilitetsbeskrivelse skal indeholde "oplysninger om afgifter for adgang til servicefaciliteter og afgifter for brugen af hver af de jernbanerelaterede tjenesteydelser, som leveres i dem".*

*Transportministeriet skal bemærke, at EU-reguleringen ikke giver valgfrihed i forhold til hverken takstfastsættelsen i § 5 og beregningen af en rimelig fortjeneste. Det fremgår af direktivets artikel 3, stk. 17: "»rimelig fortjeneste«: en forrentning af egenkapital, der ligger på linje med de seneste års gennemsnitlige afkast i den pågældende sektor og tager hensyn til den risiko, herunder for indtægterne, eller fraværet af en sådan risiko, som operatøren af servicefaciliteten pådrager sig". Der er således fastsat en konkret beregningsmetode i direktivet, som medlemsstaterne skal benytte ved beregningen af en rimelig fortjeneste, og metoden er således ikke fakultativ. Ministeriet skal hertil bemærke, at der på baggrund af de indkomne høringssvar, er foretaget en række sproglige ændringer i udkastet til bekendtgørelse. Eksempelvis er bekendtgørelsens § 5, stk. 1 sprogligt blevet indskærpet, så den følger direktivets ordlyd i artikel 31, stk. 1 fuldstændig.*





*For så vidt angår bekendtgørelsens § 5, stk. 5, skal ministeriet bemærke, at det er en direkte implementering af direktivets artikel 31, stk. 8.*

*I henhold til direktivets artikel 2, stk. 4, fremgår det ”Medlemsstaterne kan undtage lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer, som ikke har strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion, fra anvendelsen af artikel 8, stk. 3, og lokale jernbaneinfrastrukturer, som ikke har strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion, fra anvendelsen af kapitel IV, jf. dog stk. 3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvorvidt de agter at undtage sådanne jernbaneinfrastrukturer. Kommissionen træffer efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2, afgørelse om, hvorvidt den pågældende jernbanestruktur kan anses for at være uden strategisk betydning set i lyset af de berørte strækningers længde, deres udnyttelsesgrad og den trafikmængde, som eventuelt vil kunne blive påvirket.”.*

*Ministeriet vil opfordre operatører, som er beliggende på lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og som mener, at de ikke har en strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion, om at henvende sig til ministeriet, der i forbindelse med en revision af jernbaneloven vil undersøge muligheden for at undtage operatørerne for kapitel IV i direktivet. Det skal hertil anføres, at det er Kommissionen, der i sidste ende har kompetencen til at træffe afgørelse om, hvorvidt en pågældende jernbanestruktur kan anses for at være uden strategisk betydning.*

#### **4. Særskilte regnskaber**

DB Cargo bemærker, at § 11 udgør en meget tung detailregulering, og at Jernbanenævnets praksis under de gældende regler viser, at Jernbanenævnet stiller meget store og omfattende krav til detaljeringsgraden for netop produktkalkuler.

DB Cargo anfører endvidere, at de foreslåede regler skaber et tungt og uforudsigeligt system, der ikke passer til det forholdsvis simple og ofte begrænsede omfang af aktiviteter på en jernbanerelaterede servicefacilitet. Det bemærkes ligeledes, at bestemmelserne skaber tvivl om den overordnede regulering i bekendtgørelsens § 5 og 6, og hvis bestemmelsen skal medtages i en ny bekendtgørelse, bør det præciseres, at bestemmelserne i § 11, stk. 1 og 2 ikke har betydning for anvendelsen af bestemmelserne i § 5 og 6.



Danske Shipping- og Havnevirksomheder m.fl. bemærker jernbanerelaterede servicefaciliteter fylder særdeles i en lang række af aktørers portefølje af aktiviteter og at det ofte kun udgør ganske få procent af den samlede omsætning. Det anføres, at et krav om særskilte regnskaber vil have enorme praktiske problemer og at det er unødvendigt, da særskilte regnskaber ikke har nogen praktisk gavnlige funktion, men derimod er en unødige omkostning. Danske Shipping- og Havnevirksomheder opfordrer ministeriet til at slette bekendtgørelsens § 9.

Fredericia Shipping bemærker, at bekendtgørelsens § 9 vedrørende krav om udarbejdelse af særskilte regnskaber er en meget stor administrativ byrde for branchen – særligt i de tilfælde, hvor alene en lille del af virksomhedens samlede aktivitet vedrører jernbanerelaterede tjenesteydelser. Det anføres, at det bør sikres, at Danmark ikke indfører unødige overimplementering af direktivteksten, som vil reducere produktivitet og øge de administrative byrder for danske virksomheder i forhold til virksomheder i de øvrige EU-lande.

Jernbanenævnet bemærker, at kravene i bekendtgørelsens § 11 om interne regnskaber for virksomheder, der både opererer som servicefacilitetsoperatør og samtidig har en dominerende stilling på jernbanetransportmarkedet, er et nødvendigt led i implementeringen af direktivets artikel 31, stk. 7. Det bemærkes i den forbindelse, at bestemmelsen bør ændres så kravene i § 11 er gældende for alle servicefacilitetsoperatører. Det anføres, at direktivet i modsat fald vil være underimplementeret, fordi artikel 31, stk. 7, alene vil kunne håndhæves over for de i § 10 nævnte servicefacilitetsoperatører.

*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at noterer sig de fremsendte bemærkninger vedrørende kravene til særskilte regnskaber og har på baggrund foretaget en revidering af bekendtgørelsens § 9. Det har været ministeriets hensigt at stille krav om særskilte regnskaber i de tilfælde, hvor en virksomhed både driver jernbanetransportvirksomhed og driver en jernbanerelaterede servicefacilitet. Dette har ikke fremgået af det fremsendte forslag til § 9 og er derfor tilpasset. Bestemmelsen implementerer direktivets artikel 6, stk. 1 og artikel 13, stk. 3, 2. afsnit, der stiller krav om særskilte regnskaber i denne henseende.*

*For så vidt angår bekendtgørelsens § 11 skal det bemærkes, at det er ministeriets ønske i udgangspunktet at minimumsimpliciteret direktivet og derved også stille så få administrative krav og byrder til operatørerne af jernbanerelaterede servicefaciliteter som muligt.*



*Bekendtgørelsens § 11 relaterer sig til operatører, der driver servicefacilitet og samtidig har en dominerende stilling på jernbanetransportmarkedet. For disse operatører gælder, ud over de generelle minimumskrav, en række yderligere krav til beregningsmetoder og interne regnskaber. Ministeriet ønsker ikke, at der opstilles specifikke krav til hvordan det interne regnskab udarbejdes af operatørerne og mener således, at det er op til operatørerne selv, at gøre dette inden for rammerne af lovgivningen. Det skal i den forbindelse bemærkes, at det ikke fremgår af direktivets ordlyd i art. 31, stk. 7, at der skal udarbejdes interne regnskaber. Dette ændrer dog ikke på, at servicefacilitetsoperatørerne fortsat skal iagttage de krav, der fremgår af bekendtgørelsesudkastets § 5, stk. 1, som netop implementerer art. 31, stk. 7. Transportministeriet anser dog § 11 som nødvendig for, at sikre fuld gennemsigtighed og muligheden for kontrol af, at virksomheder, der har en dominerende stilling på jernbanetransportmarkedet har adgang til deres egne servicefaciliteter på lige vilkår med alle andre jernbanetransportvirksomheder, således at markeds- og konkurrenceforvridning undgås.*

## **5. Periodisering af takster**

Jernbanenævnet bemærker, at de anser det for nødvendigt, at der i bekendtgørelsen opstilles klare periodiseringsregler for at begrænse operatørernes omkostninger forbundet med at overholde reglerne i bekendtgørelsen.

Jernbanenævnet bemærker, at direktivet ikke indeholde bestemmelser om periodisering, men at dette er overladt til medlemsstaterne – antageligt ud fra den betragtning, at der nationalt kan være forskelle i forhold til perioderne for regnskabsår. Det anføres ligeledes, at det uden periodiseringsregler vil være ganske uklart for operatørerne, hvordan de skal fastsætte deres takster og det tilsvarende vil være uklart for nævnet, hvordan de skal føre tilsyn med overholdelsens af bekendtgørelsens § 5. Det foreslås, at der indsættes en bestemmelse, der knytter takstfastsættelsen til de enkelte kalenderår og en bestemmelse, som definerer, hvilket regnskabsår, der danner grundlag for det enkelte års takster.

Det bemærkes yderligere, at ministeriet ved mail til Jernbanenævnet den 4. juni 2021 har udtrykt følgende som forklaring på, at bekendtgørelsen ikke indeholde periodiseringsregler: ” *Det bemærkes i den forbindelse, at Jernbanenævnet som led i dets tilsyn altid vil kunne anmode operatørerne om oplysninger, der skal kunne godtgøre, at de overholder reglerne i bekendtgørelsen, herunder reg-*



lerne om takst-fastsættelse og reglerne om ligebehandling af brugerne, jf. bekendtgørelsens § 13.”, og det anføres i forlængelse heraf, at Jernbanenævnet forstår, at en udeladelse af periodiseringsregler ikke skal forstås sådan, at ministeriet har ønsket at tage afstand fra periodiseringsprincipperne som sådan, men at der derimod efter ministeriets opfattelse blot ikke er behov for udtrykkelig periodiseringsprincipper i bekendtgørelsen, fordi de vil kunne indgå som en del af de krav om dokumentation, som Jernbanenævnet kan stille over for operatører som led i sit tilsyn.

*Transportministeriet skal bemærke, at direktivet ikke stiller krav om periodiseringsregler. Direktivet stiller derimod krav om, at der skal være regnskabsmæssig adskillelse af virksomheders, som både opererer som servicefacilitetsoperatør og driver jernbanetransportvirksomhed, jf. artikel 6, stk. 1 og artikel 13, stk. 2, 2. afsnit. Herudover stiller direktivet krav om, at taksterne skal fastsættes i overensstemmelse med direktivets artikel 31, stk. 7.*

*Det skal således bemærkes, at ministeriet ikke anser det for hverken nødvendigt eller som et krav EU-retligt, at der fastsættes periodiseringsregler for taksterne. Det er således ministeriets opfattelse, at en operatør kan fastsætte sine takster på årsbasis eller på baggrund af flere års omkostninger, når de således er fastsat i overensstemmelse med artikel 31, stk. 7. Det er ligeledes ministeriets klare opfattelse, at det har været et ønske fra branchen, at der ikke fastsættes periodiseringsregler og ministeriet kan derfor ikke genkende Jernbanenævnets billede af, at det uden periodiseringsregler vil være uklart for operatørerne at fastsætte deres takster.*

*Ministeriet skal herudover tydeligt understrege, at det ikke er ministeriets opfattelse, at der ikke er behov for udtrykkelige periodiseringsregler i bekendtgørelse, fordi disse vil kunne indgå som en del af de krav om dokumentation, der kan stilles over for operatørerne som led i tilsyn, som Jernbanenævnet ellers anfører i deres høringsbrev. Ministeriet ønsker således ikke at indføre et generelt krav om periodisering af takster. Det er ministeriets ønske, at operatørerne har valgfrihed i forhold til fastsættelse af deres takster, så taksterne eksempelvis kan fastsættes på baggrund af 2 eller 3 års omkostninger, når takstfastsættelsen sker i overensstemmelse med princippet i direktivets artikel 31, stk. 7. Det skal i forlængelse hertil bemærkes, at operatører er forpligtet til udlevere alle relevante oplysninger og den nødvendige dokumentation for de pålagte takster til Jernbanenævnet, jf. bekendtgørelsens § 13, stk. 2.*



## 6. Andet

DB Cargo bemærker, at bekendtgørelsens § 13, stk. 4, hvorefter der for visse servicefaciliteter skal gælde en udvidelse af den normale adgang for Jernbanenævnet til at anmode om oplysninger, bør udgå. Det anføres, at bestemmelsen indeholder en eksemplificering i form af en opregning af meget omfattende oplysninger, og at der henset til den normale adgang, hvorefter Jernbanenævnet kan anmode om at få udleveret alle relevant oplysninger, jf. bekendtgørelsen § 13, stk. 1, ikke er behov for bestemmelsen.

DB Cargo bemærker yderligere, at det er for åbent, at brugere af servicefaciliteter til enhver tid kan indgive klage over takster til Jernbanenævnet, jf. bekendtgørelsens § 14, stk. 1. Det anbefales i den forbindelse, at ordene ”til enhver tid” bør udgå af bestemmelsen.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder m.fl. bemærker, at bekendtgørelsens begrebet forvalter af servicefacilitet bør ændres til begrebet operatør for at undgå misforståelse mellem direktivets definitioner af ”infrastrukturforvalter” og ”operatør af servicefacilitet”

Det bemærkes ligeledes, at det efter deres opfattelse er for åbent, at brugere til enhver tid kan klage over takster, jf. bekendtgørelsens § 14, stk. 1 og at ordene ”til enhver tid” bør udgå af bestemmelsen.

Fredericia Shipping bemærker, at de bakker om, at der foretages en form for evaluering af bekendtgørelsen og foreslår i den forbindelse, at der foretages en sammenligning af reglerne på tværs af de øvrige medlemslande med henblik på at sikre ensartet implementering af direktivet, og stille sikkerhed for, at der ikke sker dansk overimplementering.

*Transportministeriet skal samlet bemærke, at ministeriet er enig i vurderingen af, at bekendtgørelsens § 13, stk. 4 eksemplificerer en meget detaljeret opregning af oplysninger, som Jernbanenævnet kan anmode om. Ministeriet er ligeledes enig i vurdering af, at bestemmelsen allerede kan indeholdes i bekendtgørelsens § 13, stk. 2, hvorefter forvaltere er forpligtet til at udlevere alle relevante oplysninger, som Jernbanenævnet anmoder om som led i dets tilsyn. § 13, stk. 4 slettes derfor fra bekendtgørelsen.*

*For så vidt angår bekendtgørelsens § 14, stk. 1, hvorefter klager over forvalters takster til enhver tid kan indgives til Jernbanenævnet, skal ministeriet bemærke at bestemmelsen og dens indhold ses som nødvendig, fordi brugere skal kunne indgive klage når man bliver vidende om/erfarer, at taksterne ikke er i overensstemmelse*



*med reglerne om takstfastsættelse – dette skal ligeledes tages i betragtning af, at operatører løbende kan ændre deres takster og dermed ikke skal offentliggøre dem på et specifikt angivet tidspunkt.*

*Transportministeriet skal yderligere bemærke, at ministeriet er åben for muligheden af at foretage en høring af medlemslandenes implementering af direktivets regler om jernbanerelaterede servicefaciliteter og vil tage dette i betragtning i forbindelse med en kommende revisionen af bekendtgørelsen.*