

HOLSHIP Danmark A/S
Baltic Kaj 5
4600 Køge

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 41 78 03 86
info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk

Gennemførelsesforordning 2177/2017 om jernbanerelaterede servicefaciliteter – Holships facilitet til godshåndtering på Køge Havn er aktuelt ikke en jernbanerelateret servicefacilitet

10. September 2021
j.nr. 2021-002825

0. Resume

HOLSHIP Danmark A/S (Holship) driver transport- og logistikvirksomhed, som bl.a. omfatter en facilitet til håndtering af gods på Køge Havn.

I forbindelse med Jernbanenævnets (JBN) tilsyn med af EU-kommissionens gennemførelsesforordning 2017/2177 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser (gennemførelsesforordningen) har Holship gjort gældende, at faciliteten på Køge Havn ikke er omfattet af gennemførelsesforordningen.

Holship har i den forbindelse navnlig anført, at virksomheden ikke har direkte kontraktrelationer til jernbanevirksomheder.

JBN bemærker, at en facilitet til godshåndtering – for at være omfattet af gennemførelsesforordningen - skal opfylde definitionen af en jernbanerelateret servicefacilitet, jf. artikel 3, nr. 11 i direktiv 2012/34.

Den manglende kontraktrelation til jernbanevirksomheder kan ikke i sig selv tillægges afgørende betydning for, hvorvidt der er tale om en jernbanerelateret servicefacilitet omfattet af kravene i gennemførelsesforordningen, jf. bemærkningerne herom i afsnit 3, nedenfor.

Nævnet lægger vægt på, at Holships facilitet på Køge havn primært er indrettet til håndtering af andet end jernbanegods og ikke med udstyr særligt til jernbanegods. Endvidere lægges der vægt på, at Holship ikke har rådighed over banesporene på Køge Havn. Yderligere bemærkes, at Holships aktiviteter med håndtering af jernbanegods har et helt ubetydeligt omfang, idet det aktuelt alene drejer sig om 1-2 banevogne om måneden.

På denne baggrund finder nævnet, at Holships facilitet til håndtering af gods på Køge Havn ikke er en jernbanerelateret servicefacilitet som nævnt i direktivets artikel 3, nr. 11 og gennemførelsesforordningens artikel 1, 1. pkt.

Sagen er behandlet på Jernbanenævnets møde den 9. september 2021.

I sagens behandling har deltaget:

Nævningsformand: Dommer Lene Sigvardt.

Nævningsmedlemmer: Vicedirektør Jacob Schaumburg-Müller; professor Bjarne Kjær Ersbøll; professor, prodekan Per Baltzer Overgaard; professor Birgit Liin; centerleder Henrik Sylvan og professor Lars Peter Raahave Østerdal.

1. Sagsfremstilling

I 2020 påbegyndte Jernbanenævnet (JBN) et tilsyn med overholdelse af gennemførelsesforordning 2017/2177 om jernbanerelaterede servicefaciliteter (gennemførelsesforordningen).

10. september 2021
j.nr. 2021-002825

JBN's sekretariat kontaktede i den forbindelse bl.a. danske havnevirksomheder med henblik på at få fastslået hvilke af disse, der driver jernbanerelaterede servicefaciliteter og er omfattede af gennemførelsesforordningens krav.

I den forbindelse modtog JBN oplysninger fra en række operatører, herunder Holship, som oplyste, at virksomheden driver havne- og shippingvirksomhed herunder med en facilitet til godshåndtering på Køge Havn, hvoraf den jernbanerelaterede del af virksomheden dog kun udgør en meget begrænset andel.

Efter anmodning modtog Holship i første omgang udsættelse af fristen for at vende tilbage vedrørende gennemførelsesforordningens krav til 1. februar 2021.

Den 11. december 2020 fremsendte Holship følgende indsigelse mod at være omfattet af gennemførelsesforordningen:

"(...)

"På forespørgsel udfører vi læsning / aflæsning af banevogne på Køge Havn

I øjeblikket aflæser vi kun 1 – 2 banevogne med pallegods per måned.

Af konkurrencemæssige hensyn har vi ikke takster på vores hjemmeside, med forhandler fra kunde til kunde og efter opgavens art.

...

Vi ejer ikke banespor og har ikke indflydelse på, om de er betjent eller ej. Vi har heller ingen kommercielle forhold til jernbanevirksomheder eller udfører tjenester for dem. Vi har blot lastet og losset nogle få banevogne for nogle kunder, som er afskibere og vareejere.

Nu har flere medarbejdere allerede brugt i timevis på at gennemlæse, drøfte, tale med rådgivere om vores rettigheder og pligter, blot med baggrund i at vi (helt uden for vores indflydelse) tilfældigvis er placeret i nærheden af nogle banespor. Det er helt urimeligt og står slet ikke mål med de potentielle indtjeningsmuligheder, som den beskedne banerelaterede aktivitet rummer.

Jeg har derfor rådført mig med min brancheforening Danske Shipping- og Havnevirksomheder (Jakob Svane læser i kopi), og vil gerne fremføre, at vi ikke mener, vi er omfattet af gennemførelsesforordningen.

Forordningens artikel 1 siger, at reglerne gælder for "de servicefaciliteter, der er anført i punkt 2,3 og 4 i bilag II til direktiv 2012/34/EU."

10. september 2021
j.nr. 2021-002825

Dette bilag II hedder "Ydelser der skal leveres til jernbanevirksomhederne" (vores understregning) og tilsvarende formulering står i direktivets artikel 13, som er ophængt for bilag II. Det er ret tydeligt, at reglerne gælder for tjenesteydelser som udføres for jernbanevirksomheder.

Og da vi som anført oven for ikke udfører tjenesteydelser for jernbanevirksomheder, men for afskibere og vareejere, mener vi altså ikke, at vi er omfattet.

Hvis vi på noget tidspunkt får et kontraktligt forhold og udfører tjenesteydelser for jernbanevirksomheder vil vi naturligvis overholde forordningen, men dette har vi PT ingen planer om.

Vi håber derfor, vi kan afslutte sagen her.

(...)"

På baggrund af ovenstående mail anmodede JBN Holship om at fremsende lister over de kunder, som Holship har håndteret jernbanegods for gennem de seneste tre regnskabsår, dvs. regnskabsårene 2018, 2019 og 2020.

Holship fremsendte herefter navne på de to kunder¹, virksomheden i de seneste tre år havde håndteret jernbanegods for.

JBN har også været i dialog med Danske Shipping- og Havnevirksomheder (DSHV), som på vegne af flere af sine medlemsvirksomheder fremsendte en række indsigelser mod gennemførelsesforordningens krav. Blandt andet henviste DSHV til et brev af den 17. juni 2020 fra EU-Kommissionen, til Danske Shipping- og Havnevirksomheders europæiske organisation, FePort, hvori det bl.a. er anført:

"Dear ..., I refer to your letter dated 15 May 2020 requesting for clarification on the implementation of Commission Implementing Regulation (EU) 2017/2177. Let me first acknowledge the diversified management and operation of port facilities. In this context, I would also like to thank you for the input given by your association to MOVE in view of clarifying the different models in force. I understand that the most crucial issue for you relates to Article 4 of the abovementioned Regulation and, in particular, point (m) of that Article, which refers to the obligation of service facility operators to make publicly available any information on charges for getting access to service facilities and charges for the use of each rail-related service supplied therein. Following our legal analysis, there is

¹ I de seneste 3 år har Holship leveret ydelser i forbindelse med jernbane til OMYA AB – Kalendergatan 18 – SE 21135 Malmö samt Dansk Natursten A/S – Tronholmen 28B – DK 8960 Randers.

an agreement on the fact that, if the terminal operator does not have a contractual relationship with the railway undertaking and only charges the shipper, it does not have to make its tariff public, as this would create price transparency and a risk of collusion. Nevertheless, I would like to highlight that, wherever the railway undertaking has a contractual relationship with a service facility provider within a port area, the provider should make public tariffs charged to railway undertakings. This situation primarily refers to services facilities and services that are essential for railway undertakings to organise and operate the provision of their services such as maintenance or refuelling facilities, as listed in Annex II to Directive 2012/34/EU. I hope my reply responds to your request and I take this opportunity to encourage the port sector in this period of recovery from the pandemic. Yours sincerely, ..."

10. september 2021
j.nr. 2021-002825

Holship gjorde gældende, at ovennævnte brev fra Kommissionen bekræftede Holships og brancheforeningens fortolkning af EU-reglerne, hvorefter operatører ikke er omfattet af gennemførelsesforordningens krav, såfremt de ikke har kontraktmæssige relationer til jernbanevirksomheder.

Senere fremsendte EU-Kommissionen et yderligere brev til FePort, som JBN modtog en kopi af den 4. marts 2021. Heri er det bl.a. anført:

"As far as service facilities in ports are concerned, DG MOVE would like to clarify that according to Directive 2012/34/EU and Article 4(2) of Commission Implementing Regulation (EU) 2017/2177, operators of service facilities, within the meaning of Articles 3(11) and (12) of Directive 2012/34/EU, are under the obligation to make publicly available service facility descriptions (SFDs), including information on charges for getting access to rail-related service facilities and charges for the use of each rail-related services supplied therein. The aforementioned Publication obligation does not depend on who the counterparts of the contractual relations are and rail-related charges need to remain public independently of whether they are or are not integrated with other payments of terminal or port charges for non-rail-related services. The information given in SFDs are very important for the market, especially for new entrances."

Den 17. maj 2021 meddelte JBN udsættelse af tilsynssagen med henvisning til, at Transportministeriet (TRM) på dette tidspunkt havde igangsat arbejdet med udarbejdelse af en bekendtgørelse om jernbanerelaterede serviceydelser, som kunne afklare spørgsmålet om modtagepligten og gennemførelsesforordningens anvendelsesområde, jf. dennes artikel 1, 1. pkt. (sammenholdt med præambel nr. 9).

Den 2. august 2021 genoptog JBN tilsynssagen, idet TRM havde udstedt bekendtgørelse 1503/2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser, som var trådt i kraft den 1. juli 2021. Bekendtgørelsen indeholder i § 2, stk. 1, og § 4 bestemmelser om henholdsvis

jernbanevirksomheder og andre ansøgeres adgang til servicefaciliteter på lige og ikke-diskriminerende vilkår.

10. september 2021
j.nr. 2021-002825

Holship blev herefter anmodet om at oplyse et estimat for, hvor lang tid Holship forventede at skulle bruge på at udarbejde og offentliggøre en servicefacilitetsbeskrivelse med det i gennemførelsesforordningen foreskrevne indhold.

Den 3. august 2021 vendte Holship tilbage og fastholdt, at Holship ikke var omfattet af kravene i gennemførelsesforordningen uanset den nævnte nye bekendtgørelse, idet Holship bl.a. anførte:

"[...]

For det første optræder ordet modtagepligt slet ikke i bekendtgørelsen. Heller ikke i anden relevant dansk lov eller EU-reglerne. Der skal gives fri og lige adgang – men det er jo noget andet end en modtagepligt.

I §4 står der "Vognmænd, speditører m.v., der er samarbejdspartnere med ansøgere, der modtager ydelser fra en jernbanerelateret servicefacilitet, har adgang til denne på lige og ikke-diskriminerende vilkår."

Men der står jo ikke, at hverken "samarbejdspartnere" eller "ansøgere" – uanset hvordan man måtte definere disse – har fri og lige adgang til jernbanerelaterede tjenesteydelser. Der står, at de har adgang til faciliteten, dvs. skinnerne og arealet. Og det er ikke os (Holship), der bestemmer adgangen til sporene, men havnemyndigheden Køge Havn.

Bekendtgørelsens §2, som I også henviser til, siger at "Forvalteren af servicefaciliteter giver uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang til faciliteterne i bilag II, punkt 2, i direktivet og til de i disse faciliteter leverede ydelser." (vores fremhævelse)

Som vi forstår det, er det kun jernbanevirksomheder, der skal have fri og lige adgang til tjenesteydelser. Og Holship udfører som tidligere nævnt ikke tjenesteydelser for jernbanevirksomheder.

Vi opfatter os derfor stadig ikke som omfattet af reglerne.

[...]"

JBN's sekretariat meddelte herefter Holship, at sagen ville blive forelagt for Jernbanenævnets bedømmelse af, hvorvidt Holship er omfattet af gennemførelsesforordningen som nævnt i dennes artikel 1, 1. pkt.

Den 4. august 2021 vendte Holship ved mail tilbage med nedenstående oplysninger.

"[...]"

Vi har derudover følgende supplerende bemærkninger vedrørende jeres henvisning til gennemførelsesforordningens §1.

10. september 2021
j.nr. 2021-002825

Denne siger, at forordningen også gælder for andre end jernbanevirksomheder, "hvis national lovgivning tillader andre ansøgere end jernbanevirksomheder at ansøge om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser".

Vi mener ikke, national lovgivning tillader andre end jernbanevirksomheder at ansøge om adgang til jernbanerelaterede tjenesteydelser i henhold til reglerne.

Disse "andre" er naturligvis altid velkomne til at forespørge på almindelige kommercielle vilkår, hvilket er normal praksis og har fungeret ganske uproblematisk alle år, og på langt mindre bureaukratiske vilkår, end jernbanereglerne.

Af jernbanelovens § 5 fremgår det imidlertid:

Stk. 3. Forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter tildeler uden forskelsbehandling og mod betaling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet til de pågældende faciliteter og deri leverede ydelser.

Stk. 4. Forvaltere som angivet i stk. 1-3 og 5 reserverer uden forskelsbehandling betjeningskapacitet i tilknytning til tildelt jernbaneinfrastruktur til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

Stk. 5. I havne, hvortil der er knyttet jernbaneaktiviteter og dertil hørende faciliteter til omladning, gælder tilsvarende bestemmelser for betjeningskapacitet som angivet i stk. 1-3.

Stk. 3 må betyde, at jernbanevirksomheder har ret til at ansøge om betjeningskapacitet og tjenesteydelser, og stk. 4-5 at andre ansøgere har ret til at ansøge om betjeningskapacitet.

Det defineres ikke nogen steder, hvad der forstås ved "betjeningskapacitet". En nærliggende fortolkning ville være minimumsadgangsydelserne som defineret i bilag II, stk. 1 til direktiv 34/2012. Det kan under alle omstændigheder IKKE være de relaterede kommercielle tjenesteydelser, da disse er nævnt specifikt særskilt i de tre sidste ord i jernbanelovens §5, stk. 3. Ergo må de jernbanerelaterede tjenesteydelser være de "deri leverede ydelser". Det er sådanne ydelser, Holship har udført.

Det bemærkes dertil, at "deri leverede ydelser" netop ikke nævnes specifikt særskilt i jernbanelovens §5, stk. 4-5, som jo udelukkende omtaler "betjeningskapacitet".

Det må heraf følge, at national lovgivning, jf. gennemførelsesforordningens §1, tillader adgang til servicefaciliteter ("betjeningskapacitet") for andre ansøgere end

jernbanevirksomheder. Det må samtidig følge, at national lovgivning netop ikke tillader alle ansøgere fri og lige adgang til jernbanerelaterede tjenesteydelser (de "deri leverede ydelser").

Jf. jernbanelovens §5, stk. 3, er det kun jernbanevirksomheder, der har fri og lige adgang til jernbanerelaterede tjenesteydelser i henhold til EU-reglerne og den danske bekendtgørelse 1503/2021. Bekendtgørelsens §2 (samt direktivets §13) omtaler da også netop kun "jernbanevirksomheder", og ikke "ansøgere", hvilket yderligere bestyrker vores tolkning.

Eftersom vi i Holship kun udfører tjenesteydelser for kunder, der ikke er jernbanevirksomheder, og ikke har kontrol med adgang til banespor og servicefaciliteter, mener vi fortsat, at vi ikke er omfattet af reglerne. Holship er ikke en jernbanerelateret virksomhed. Holship er en shipping- og havnevirksomhed, der tilfældigvis er blevet bedt om at tømme nogle få banevogne.

Vi mener, denne sag har taget overhånd langt ud over, hvad der giver mening. Vi beder derfor også nævnet om at anlægge en proportionalitetsbetragtning.

Hvis vi bliver omfattet af regelsættet, vil de administrative omkostninger medføre, at det ikke vil være økonomisk bæredygtigt for os at fortsætte med at håndtere de ganske få banevogne. Vi vil i så fald formentlig være nødsaget til at ophøre med at tilbyde jernbanerelaterede tjenesteydelser. Og det er vel ikke det, man vil opnå?"

Efter spørgsmål fra sekretariatet oplyste Holship den 13. august 2021, at den jernbanerelaterede del af virksomhedens omsætning beløber sig til ca. DKK 10.000, hvilket udgør langt under 1% af den samlede omsætning. Samtidig oplyste Holship: *"Vi har ikke maskiner eller materiel der kun benyttes til banevogns-læsning eller -tømning. Alt materiel benyttes også til skibs- og landevejs-relateret gods"*.

2. Retsgrundlaget

Jernbaneloven² indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"§ 5.

[...]

Stk. 3. Forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter tildeler uden forskelsbehandling og mod betaling

² Lov 2015-05-27 nr. 686 Jernbanelov som ændret ved L 2016-06-08 nr. 658, L 2017-03-29 nr. 285, L 2017-12-19 nr. 1558, L 2018-12-18 nr. 1562, L 2019-03-05 nr. 206, L 2019-05-01 nr. 510 og L 2021-03-16 nr. 434

jernbanevirksomheder betjeningskapacitet til de pågældende faciliteter og deri leverede ydelser.

10. september 2021
j.nr. 2021-002825

Stk. 4. Forvaltere som angivet i stk. 1-3 og 5 reserverer uden forskelsbehandling betjeningskapacitet i tilknytning til tildelt jernbaneinfrastruktur til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

Stk. 5. I havne, hvortil der er knyttet jernbaneaktiviteter og dertil hørende faciliteter til omladning, gælder tilsvarende bestemmelser for betjeningskapacitet som angivet i stk. 1-3.

[...]

Stk. 7. Transportministeren fastsætter nærmere regler om forvaltning af og adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede servicefaciliteter og heri leverede ydelser.

§ 102. Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Den Europæiske Union om forhold på jernbaneområdet, herunder regler om meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter.

§ 103. Jernbanenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage.

[...]

Stk. 3. Jernbanenævnet fører tilsyn med konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse med henblik på at undgå en u hensigtsmæssig udvikling i disse markeder og er nationalt tilsynsorgan i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde og regler til gennemførelse heraf samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.”

*

Bekendtgørelsen om Jernbanenævnet³ indeholder bl.a. følgende:

”§ 9. Jernbanenævnet kan på eget initiativ og med forbehold for konkurrencemyndighedernes beføjelser træffe afgørelse om passende foranstaltninger med henblik på at korrigere forskelsbehandling af ansøgere, markedsforvriddning og andre former for uønsket udvikling på jernbanemarkedet.

³ Bekendtgørelse nr. 1471 af 29. juni 2021 om Jernbanenævnet.

Stk. 2. Jernbanenævnet kan træffe afgørelse om blandt andet følgende forhold:

[...]

6) ordninger vedrørende adgang til jernbaneinfrastruktur og tjenester,

[...]

10. september 2021
j.nr. 2021-002825

*

EU-kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

”Præambel (9). Den nuværende praksis viser, at det i mange tilfælde er ansøgere som f.eks. afsendere og speditører, der ansøger om adgang til servicefaciliteter. Imidlertid har den jernbanevirksomhed, som ansøgeren har udpeget, ofte ingen kontraktmæssige aftale med operatøren af servicefaciliteten. Det bør derfor præciseres, at ikke kun jernbanevirksomheder, men også andre ansøgere bør have ret til at ansøge om adgang til servicefaciliteter på de betingelser, der er fastsat i denne forordning, såfremt national lovgivning foreskriver denne mulighed. Operatører af sådanne servicefaciliteter bør være bundet af denne forordning, uanset om de har en kontraktmæssig aftale med en jernbanevirksomhed eller med en anden ansøger, som i henhold til national lovgivning har ret til at ansøge om kapacitet i en servicefacilitet.

[...]

Artikel 1
Genstand

Ved denne forordning fastsættes de nærmere bestemmelser for proceduren og kriterierne for adgang til de tjenesteydelser, som skal leveres i de servicefaciliteter, der er anført i punkt 2, 3 og 4 i bilag II til direktiv 2012/34/EU.

Henvisninger til ansøgere i denne forordnings bestemmelser forstås som en henvisning til jernbanevirksomheder. Hvis national lovgivning tillader andre ansøgere end jernbanevirksomheder at ansøge om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser, finder de relevante bestemmelser i denne forordning også anvendelse på disse ansøgere i overensstemmelse med national lovgivning.

[...]

1. Operatører af servicefaciliteter udarbejder en servicefacilitetsbeskrivelse for den servicefacilitet og de tjenesteydelser, de er ansvarlige for.

2. Servicefacilitetsbeskrivelsen indeholder som minimum følgende oplysninger i det omfang, det kræves i henhold til denne forordning:

a) listen over alle anlæg, i hvilke der leveres jernbanerelaterede tjenesteydelser, herunder oplysninger om deres beliggenhed og åbningstider.

b) de vigtigste kontaktoplysninger for operatøren af servicefaciliteten

c) en beskrivelse af servicefacilitetens tekniske karakteristika, som f.eks. side- eller rangerspor, teknisk udstyr til pålæsning eller aflæsning, vask og vedligeholdelse og tilgængelig lagerkapacitet oplysninger om private sportilslutninger, som ikke er en del af jernbaneinfrastrukturen, men som er nødvendige for at få adgang til servicefaciliteter, som er væsentlige for leveringen af jernbanetransportydelse

d) en beskrivelse af alle jernbanerelaterede tjenesteydelser, som leveres i faciliteten, og deres type (basistjenesteydelse, ekstra ydelse eller hjælpeydelse)

e) mulighed for egen levering af jernbanerelaterede tjenesteydelser og betingelserne herfor

f) oplysninger om procedurer for ansøgning om adgang til servicefaciliteten og/eller om tjenesteydelser, herunder frister for indgivelse af ansøgninger og frister for behandling af ansøgningerne

g) for servicefaciliteter, der drives af mere end én operatør, eller hvor jernbanerelaterede tjenesteydelser leveres af mere end én operatør, angives, om der skal indgives særskilte ansøgninger om adgang til faciliteterne og tjenesteydelserne

h) oplysninger om minimumsindhold og udformning af en ansøgning om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser eller en skabelon for en sådan ansøgning

i) som minimum, i tilfælde af, at servicefaciliteter drives, og jernbanerelaterede tjenesteydelser leveres, af operatører, som

direkte eller indirekte kontrolleres af en kontrollerende enhed, skabeloner for adgangskontrakter og almindelige betingelser

10. september 2021
j.nr. 2021-002825

j) hvis det er relevant, oplysninger om betingelser for brugen af operatørens IT-systemer, hvis ansøgere skal bruge dem, og reglerne for beskyttelse af følsomme og kommercielle data

k) en beskrivelse af koordineringsproceduren og de lovgivningsmæssige foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 10, og de prioritetskriterier, der er omhandlet i artikel 11

l) oplysninger om ændringer af tekniske karakteristika og midlertidige restriktioner af servicefacilitetens kapacitet, som kan have en betydelig indvirkning på servicefacilitetens drift, herunder planlagt arbejde

m) oplysninger om afgifter for adgang til servicefaciliteter og afgifter for brugen af hver af de jernbanerelaterede tjenesteydelser, som leveres i dem n) oplysninger om principperne

n) oplysninger om principperne for rabatordninger, som ansøgerne tilbydes, idet der dog tages hensyn til krav om forretningshemmeligheder.

*

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde indeholder bl.a. følgende:

Artikel 3
Definitioner

[...]

11) »servicefacilitet«: anlæg, herunder grunde, bygninger og udstyr, som er særligt indrettet, helt eller delvis, med henblik på levering af en eller flere af de ydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4

12) »operatør af en servicefacilitet«: en offentlig eller privat enhed, der er ansvarlig for forvaltningen af en eller flere servicefaciliteter eller for leveringen af en eller flere af de ydelser til jernbanevirksomheder, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4

[...]

Artikel 13
Betingelser for adgang til tjenesteydelser

[..]

2) Operatører af servicefaciliteter giver uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne i bilag II, punkt 2, og til de i disse faciliteter leverede ydelser.

10. september 2021
j.nr. 2021-002825

[...]

9) Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne og operatørerne af servicefaciliteter og på grundlag af arbejdet i det netværk, der er nævnt i artikel 57, stk. 1, vedtage foranstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for adgangen til de ydelser, der skal leveres ved de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag III, punkt 2-4. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

*

Direktivets bilag II indeholder bl.a. følgende:

YDELSER, DER SKAL LEVERES TIL
JERNBANEVIRKSOMHEDERNE (jf. artikel 13)

"[...]

2. Der skal også gives adgang, herunder sporadgang, til følgende servicefaciliteter, når de findes, og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter:

[...]

b) Godsterminaler

[...]

g) Sø- og indlandshavnfaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter

[...]"

*

Bekendtgørelse nr. 1503 af 29. juni 2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser indeholder bl.a. følgende:

" § 2. Forvalteren af servicefaciliteter giver uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang til faciliteterne i bilag II, punkt 2, i direktivet og til de i disse faciliteter leverede ydelser efter reglerne i denne bekendtgørelse samt

gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser.

[...]

§ 4. Vognmænd, speditører m.v., der er samarbejdspartnere med ansøgere, der modtager ydelser fra en jernbanerelateret servicefacilitet, har adgang til denne på lige og ikke-diskriminerende vilkår.”

10. september 2021
j.nr. 2021-002825

EU-domstolen har den 15. juli 2021 afsagt dom i sagen C-60/20, hvori domstolen bl.a., jf. præmisserne 38-39, har udtalt følgende vedrørende definitionen af en jernbanerelateret servicefacilitet:

”38 Det skal indledningsvis bemærkes, at i henhold til direktiv 2012/34 forstås ved ”servicefacilitet” som omhandlet i direktivets artikel 3, nr. 11), anlæg, herunder grunde, bygninger og udstyr, som er særligt indrettet, helt eller delvis, med henblik på levering af en eller flere af de ydelser, der er omhandlet i punkt 2-4 i bilag II til nævnte direktiv.

39 Denne definition af begrebet ”servicefacilitet” er støttet på et objektivt kriterium, nemlig kriteriet om en infrastrukturens tekniske kapacitet til at levere bestemte tjenesteydelser, og fastsætter ikke et kriterium om modtagerne af disse tjenesteydelser. Et sådant kriterium er uafhængigt af såvel arten og kvalificeringen af det juridiske dokument, der ligger til grund for driften af faciliteten, som identiteten på modtagerne af nævnte tjenesteydelser. ”

3. Jernbanenævnets bemærkninger og afgørelse

Formålet med gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter er navnlig at skabe gennemsigtighed med hensyn til procedurerne og betingelserne for adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter med tilhørende tjenesteydelser, herunder bl.a. for godsterminaler på havne, idet en sådan gennemsigtighed er et vigtigt led i at sikre brugerne adgang på lige vilkår, jf. bl.a. forordningens indledende betragtning nr. 4.

Jernbanegodsoperatørernes mulighed for at benytte bl.a. jernbanerelaterede servicefaciliteter på havne med tilhørende serviceydelser på lige vilkår spiller en væsentlig rolle i forhold til et velfungerende marked for jernbanegodstransport.

Muligheden for at ansøge om fritagelse for kravene i gennemførelsesforordningen er begrænset således, at operatørerne ikke kan ansøge om fritagelse for visse bestemmelser, jf. artikel 2, stk. 1, 1. pkt.,

hvorefter der ikke kan ansøges om fritagelse for artikel 4, stk. 2, litra a)-d) og litra m), samt artikel 5⁴.

10. september 2021
j.nr. 2021-002825

Udover den nævnte mulighed for at søge om fritagelse for visse bestemmelser indeholder gennemførelsesforordningen ikke nogen udtrykkelig bagatelgrænse, som definerer hvornår jernbanerelaterede faciliteter og aktiviteter har et så begrænset omfang, at de falder helt uden for gennemførelsesforordningens anvendelsesområde.

Det er dog en forudsætning for, at gennemførelsesforordningen finder anvendelse, at der er tale om en jernbanerelateret servicefacilitet, jf. følgende definition heraf i direktivets artikel 3, nr. 11:

“Servicefacilitet: Anlæg, herunder grunde, bygninger og udstyr, som er særligt indrettet, helt eller delvist, med henblik på levering af en eller flere af de ydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4.”

Den omstændighed, at Holship ikke har direkte kontraktrelationer til jernbanevirksomheder kan ikke i sig selv tillægges afgørende betydning for, hvorvidt der er tale om en servicefacilitet, da dette begreb som nævnt er defineret objektivt i forhold til facilitetens indretning på at levere bestemte tjenesteydelser uden at der heri indgår noget kriterium om modtagerne af tjenesteydelserne.

Bekendtgørelsen om servicefaciliteter tillader også andre ansøgere end jernbanevirksomheder at ansøge om adgang, jf. § 4, hvorved gennemførelsesforordningens bestemmelser også vil kunne finde anvendelse på andre ansøgere end jernbanevirksomheder, jf. artikel 1, 1. pkt., dog forudsat, at der er tale om en servicefacilitet i direktivets forstand.

Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt der er tale om en “servicefacilitet” – herunder en vurdering af karakteren og indretningen af den enkelte facilitet samt karakteren af jernbanerelaterede aktiviteter.

I den forbindelse lægger nævnet vægt på, at Holships facilitet på Køge havn primært er indrettet til håndtering af andet end jernbanegods og ikke med udstyr særligt til jernbanegods. Endvidere lægges der vægt på, at Holship ikke har rådighed over banesporene på Køge Havn. Yderligere bemærkes, at Holships aktiviteter med håndtering af jernbanegods har et helt ubetydeligt omfang, idet det aktuelt alene drejer sig om 1-2 banevogne om måneden og foregår med samme udstyr, som benyttes til håndteringen af andet gods end jernbanegods.

Sammenfattende finder Jernbanenævnet på baggrund af det anførte, at Holships facilitet til håndtering af gods på Køge Havn ikke er en jernbanerelateret servicefacilitet som nævnt i gennemførelsesforordningens artikel 1, 1. pkt., jf. ovennævnte definition i direktivets artikel 3, nr. 11.

⁴ Til brug for operatørernes opfyldelse af det i gennemførelsesforordningens artikel 5 nævnte krav om udarbejdelse af servicefacilitetsbeskrivelse har Rail Net Europe udarbejdet følgende skabelon:
http://www.rne.eu/rneinhalt/uploads/Common_template_for_service_facility_information_clean.pdf

Aktuelt finder kravene i gennemførelsesforordningen derfor ikke anvendelse på Holship.

10. september 2021
j.nr. 2021-002825

Det understreges, at afgørelsen er truffet på grundlag af de foreliggende oplysninger, og at vurderingen vil kunne ændres på et senere tidspunkt i tilfælde af ændrede oplysninger om facilitetens karakter.

*

Denne afgørelse er truffet i medfør af jernbanelovens § 103, stk. 3, samt bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 9. Der henvises i øvrigt til bestemmelserne nævnt i afsnit 2, ovenfor om retsgrundlaget.

*

Afgørelsen offentliggøres på Jernbanenævnets hjemmeside.

På Jernbanenævnets vegne



Lene Sigvardt
Nævnnsformand

Klagevejledning

Afgørelsen kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 17, stk. 1. Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 8 uger, jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 17, stk. 3.