

Vejledende udtalelse

i sag om klage fra Captrain Denmark ApS af 15. april 2013 til Jernbanenævnet vedrørende Trafikstyrelsens udtalelse af 20. marts 2013 om retten til rangering på kombiterminalen i Taulov (j.nr. JN34-00008).

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 6093 4800
Fax 7221 8888
info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk

Klage fra: Captrain Denmark ApS, H.P. Christensens Vej 1, 3000 Helsingør. Klagen er sendt til Jernbanenævnet den 15. april 2013.

Dato 21.02.2014
j.nr. JN34-00008

Klage over: Trafikstyrelsens udtalelse af 20. marts 2013 til Banedanmark om rangering på kombiterminal Taulovs område. Trafikstyrelsens udtalelse er fremsendt af Banedanmark til Captrain Denmark ApS (tidligere Railcare Danmark A/S) den 2. april 2013.

Klagesagens parter: DB Schenker Rail Scandinavia A/S og DB Schenker Rail Danmark Services A/S, Spotorno Allé 12, 2630 Tåstrup, ved advokat Rune Hamborg.

Captrain Denmark ApS, H.P. Christensens Vej 1, 3000 Helsingør.

Banedanmark, Amerika Plads 15, 2100 København Ø.

Nævnets behandling af sagen: Jernbanenævnet har på sit møde den 21. februar 2014 behandlet sagen og vedtaget nedenstående.

Nævnets sammensætning under sagens behandling var følgende:

Nævnetsformand: Vicedirektør Torben Sørensen.

Nævnetsmedlemmer: Dekan, lektor Troels Østergaard Sørensen, prodekan, professor Per Baltzer Overgaard, kontorchef Jacob Schaumburg-Müller, cheføkonom Martin Salamon, professor Bjarne Kjær Ersbøll og chefkonsulent Alex Landex.

Nævnets udtalelse: Jernbanenævnet udtaler i medfør af jernbanelovens § 24a og med henvisning til jernbanelovens § 10 og kombiterminalbekendtgørelsens § 2, stk. 1, 1. pkt., at Captrain Denmark ApS efter nævnets opfattelse på det foreliggende grundlag har ret til, mod betaling af sædvanlig takst for adgang til og skinnekapacitet på kombiterminal Taulov, selvstændigt at udføre rangering på kombiterminalens område inden for tidsrum, hvor terminaloperatøren ikke selv måtte være til stede på kombiterminalen og kan tilbyde at udføre rangeringen mod betaling af sædvanlig takst.

1. Klagen og den påklagede udtalelse

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Captrain Denmark ApS (tidligere Railcare Danmark A/S – herefter Captrain) har ved brev af 15. april 2013 med bilag 1-11 klaget til Jernbanenævnet over Trafikstyrelsens udtalelse om rangering på sporarealer på kombiterminal Tau-lovs område, meddelt ved mail af 20. marts 2013 kl. 10:33 til Banedanmark, hvori det er anført:

“Efter granskning af bekendtgørelsen om modtagepligt på kombi-terminaler¹ og DB Schenkers mail af 13.3.2013 kan jeg oplyse følgende:

Bekendtgørelsens § 2 fastslår, at den, der driver en kombiterminal (terminaloperatøren), skal stille kombiterminalen til rådighed for jernbanevirksomheder efter betaling på lige og ikke diskriminerende vilkår efter reglerne i bekendtgørelsen. Kombiterminalen med tilhørende serviceydelser, herunder kombiterminalens spor, klargøringsfaciliteter, betjent løftekapacitet, adgangsveje og midlertidig henstillingsplads, stilles således til rådighed mod betaling for jernbanevirksomheder.

Bekendtgørelsen fortsætter i § 2, stk. 2, at hvis terminaloperatøren leverer ydelser udover de i stk. 1, nævnte som f.eks. strøm til elektrisk kørsel, levering af brændstof, rangering og alle andre ydelser mm eller assistance af specialtog skal sådanne ydelser tilbydes enhver jernbanevirksomhed mod betaling.

Heraf tolker Trafikstyrelsen, at da DB Schenker som en af selskabets ydelser tilbyder rangering, så skal DBS tilbyde denne ydelse til Railcare[nu Captrain], og det skal i overensstemmelse med bekendtgørelsen ske på lige og ikke diskriminerende vilkår. Railcare[nu Captrain] har efter Trafikstyrelsens opfattelse ikke selvstændig adgang til at udføre rangering, idet DB Schenker tilbyder denne ydelse.

Klager over Trafikstyrelsens afgørelser eller terminaloperatørens takster kan indbringes for Jernbanenævnet. ”

Ovennævnte mail af 20. marts 2013 fra Trafikstyrelsen blev fremsendt til Captrain ved Banedanmarks mail af 2. april 2013, hvorved det samtidigt blev meddelt, at Banedanmark henholdt sig til den i Trafikstyrelsens mail af 20. marts 2013 indeholdte fortolkning af kombiterminalbekendtgørelsen.

Baggrunden for sagen er et forbud fra terminaloperatøren til Captrain den 13. marts 2013² mod at foretage rangering på egen hånd på terminalens område. Captrain gør i klagen til Jernbanenævnet sammenfattende gældende, at ter-

¹ Bekendtgørelse nr. 168 af 3. marts 2009 om modtagepligt på kombiterminaler, hvorfra bestemmelser er gengivet i afsnit 2 nedenfor om retsgrundlaget.

² Som nærmere i sagsfremstillingen, jf. afsnit 3 nedenfor.

minaloperatørens forbud mod Captrains rangering på terminalens område er i strid med den gældende retlige regulering.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Med klagen til Jernbanenævnet har Captrain nedlagt principal påstand om, at hvad der betegnes som Trafikstyrelsens afgørelse af 20. marts 2013 ophæves, og at Captrain meddeles ret til at udføre selvstændig rangering på kombiterminalens område under overholdelse af gældende sikkerhedsbestemmelser og øvrige gældende regler.

Subsidiært påstås ophævelse af det af terminaloperatøren DB Schenker Rail Scandinavia A/S (herefter DB Schenker) den 13. marts 2013 nedlagte forbud imod, at Captrain udfører selvstændig rangering på kombiterminalen.

Mere subsidiært har Captrain nedlagt påstand om hjemvisning af sagen til fornyet behandling af spørgsmålet om retten til rangering på kombiterminalen i Taulov. Mest subsidiært ønskes Trafikstyrelsen pålagt at fremkomme med en begrundelse i form af de hovedhensyn, som ligger til grund for styrelsens udtalelse, jf. forvaltningslovens § 24, stk. 1, 2. pkt.

Captrain fremfører en række anbringender relateret til spørgsmålet om rangering på terminal Taulovs område.

Til støtte for klagen henviser Captrain for det første til bestemmelsen i kombiterminalbekendtgørelsens § 2, som i stk. 1-3 sonderer imellem 3 slags ydelser fra kombiterminalen i form af hhv. grundydelse, tillægsydelser og hjælpeydelser.

Det fremføres i den forbindelse, at grundydelse efter stk. 1, er de ydelser, som terminaloperatøren *skal* stille til rådighed for jernbanevirksomhederne, og at disse ydelser alene skal udføres af terminaloperatøren for enhver bruger af terminalen efter ønske og på ikke diskriminerende vilkår.

Om sagens genstand, rangering, fremføres, at denne ydelse hører til under de i stk. 2, nævnte tillægsydelser, som efter bestemmelsen alene skal tilbydes jernbanevirksomhederne, såfremt disse ydelser udføres af terminaloperatøren, og således *kan* tilbydes til alle brugere af terminalen ligeledes på ikke diskriminerende vilkår. Bestemmelsen forudsætter som en mulighed, at jernbanevirksomhederne selv kan udføre rangering, og at det, idet bestemmelsen anvender udtrykket "tilbydes" jernbanevirksomhederne, heraf følger, at jernbanevirksomhederne må være berettigede til at afslå terminaloperatørens tilbud om en sådan tillægsydelse.

Captrain fremfører herudover, at terminaloperatørens levering af en tillægsydelse som bl.a. rangering således efter bestemmelsen forudsætter, at der indgås en aftale herom ved jernbanevirksomhedens accept af terminaloperatørens tilbud. Herudover, at det følger af den almindelige betydning af begrebet "tilbud", jf. aftaleloven, at et sådant ikke bliver bindende uden en overensstemmende accept.

I nærværende sag har der været tale om, at Captrain i forhold til en specifik rangering den 15. februar 2013 bad om et tilbud fra terminaloperatøren på

udførelse af dette, men at tilbuddet ikke imødekom Captrains behov. Konsekvensen bør ifølge Captrain være, at Captrain herefter må kunne udnytte den i kombiterminalbekendtgørelsens § 2, stk. 2, forudsatte mulighed for selv at udføre rangeringen. Captrain fremfører i den forbindelse, at der, såfremt brugeren var afhængig af terminaloperatørens muligheder for at udføre tillægsydelse, ikke ville være tale om, at kombiterminalen stilles til rådighed for jernbanevirksomhederne på lige og ikke diskriminerende vilkår.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

2. Retsgrundlaget

Jernbaneloven³ indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

”§ 8c. Jernbaneinfrastrukturforvalterens krav til færdsel på de enkelte baneafsnit skal offentliggøres og være tilgængelige for alle jernbanevirksomheder.

Stk. 2. Jernbanevirksomhederne skal følge infrastrukturforvalterens krav til færdsel på det enkelte baneafsnit, jf. stk. 1.

Stk.3. Infrastrukturforvalteren skal stille de for kørslen på et baneafsnit fornødne tekniske forskrifter til rådighed for jernbanevirksomhederne.

[...]

§9. Infrastrukturkapacitet tildeles af det pågældende baneafsnits infrastrukturforvalter.

[...]

Stk. 4. Tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet medfører ikke eneret til benyttelse af et givet jernbaneafsnit ...

Stk. 5. I forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet indgår jernbanevirksomheden aftale med infrastrukturforvalteren om samarbejdsrelationer, betingelser for benyttelse af infrastrukturen, m.v. [...] Transportministeren kan fastsætte nærmere regler herfor.

Stk. 6. Banedanmark fastsætter regler om karakteren af den jernbaneinfrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder, og vilkårene for jernbanevirksomhedernes adgang til jernbaneinfrastrukturen [...]

[...]

§ 10. Stationer og jernbanevirksomhedsejede kombiterminaler eller dele heraf skal kunne benyttes af jernbanevirksomheder, der befærder det baneafsnit, hvor faciliteterne er beliggende, på lige og ikke diskrimine-

³ Lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010 om jernbane som ændret ved L 2012-06-18 nr. 612 og L 2012-06-18 nr. 613.

rende vilkår og mod betaling. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler herfor.”

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

I lovbemærkningerne til sidstnævnte bestemmelse⁴ er det blandt andet anført:

”Adgang til stationer og kombiterminaler er en afgørende forudsætning for jernbanevirksomhedernes aktiviteter. For at sikre alle jernbanevirksomhederne ret til adgang til stationer og kombiterminaler, er der modtagepligt på alle stationer og de kombiterminaler, der ejes af jernbanevirksomheder. Dette indebærer, at de pågældende faciliteter skal stilles til rådighed for jernbanevirksomheder på vilkår, der ikke diskriminerer mellem disse.

[...].

Ved benyttelse af kombiterminaler skal fremmede jernbanevirksomheder kunne benytte sig af terminalens spor, løftekapacitet, adgangsveje og alle andre installationer, der er nødvendige for omlæsning mellem bil og tog.

I forbindelse med benyttelse af stationer og terminaler må jernbanevirksomhederne også have adgang til i nødvendigt omfang at kunne håndtere togets almindelige funktioner ved eller uden for perron. Dette gælder f.eks. rengøring, strømforsyning til opvarmning, køleanlæg og forberedelse af tog, henstilling af tog i ledige perioder, faciliteter eller plads til påfyldning af vand, tømning af toiletter etc.”

Yderligere regler for adgangen til kombiterminaler fremgår af kombiterminalbekendtgørelsen⁵, som er fastsat med hjemmel i jernbanelovens § 10.

Bekendtgørelsen finder blandt andet anvendelse på kombiterminalen i Taulov, jf. bekendtgørelsens bilag 1, og indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

”§ 1. Bekendtgørelsen finder anvendelse på kombiterminaler[...].

Stk.2. Ved kombiterminaler forstås terminaler, hvor enhedslastebærere kan omlades mellem vej og jernbane.

Stk.3. [...] Af bilag 1 til denne bekendtgørelse fremgår de kombiterminaler, der for tiden er omfattet.

⁴ LFF 1997-1998.2.27, bemærkningerne til § 10.

⁵ Bekendtgørelse nr. 168 af 3. marts 2009 som ændret ved bekendtgørelse nr. 248 af 30. marts 2009.

[...]

§ 2. Den, der driver en kombiterminal (terminaloperatøren), skal stille kombiterminalen til rådighed for jernbanevirksomheder efter betaling på lige og ikke diskriminerende vilkår efter reglerne i denne bekendtgørelse. Kombiterminalen med tilhørende serviceydelser, herunder kombiterminalens spor, klargøringsfaciliteter, betjent løftekapacitet, adgangsveje og midlertidig henstillingsplads, stilles således til rådighed mod betaling for jernbanevirksomheder.

Stk.2. Hvis terminaloperatøren leverer ydelser udover de i stk. 1 nævnte som f.eks. strøm til elektrisk kørsel, levering af brændstof, rangering og alle andre ydelser samt særlige kontrakter om kontrol af transport af farligt gods eller assistance af specialtog skal sådanne ydelser tilbydes enhver jernbanevirksomhed mod betaling.

Stk.3. Terminaloperatøren kan levere andre hjælpeydelser som adgang til telenet, levering af supplerende oplysninger og teknisk inspektion af rullende materiel, men terminaloperatøren er ikke forpligtet hertil.

Stk.4. Enhver jernbanevirksomhed, der opfylder de til enhver tid gældende regler for at drive jernbanevirksomhed, er uden forskelsbehandling berettiget til de ydelser, der leveres af kombiterminalen mod betaling.

Stk.5. Enhver jernbanevirksomhed er berettiget til sporadgang til kombiterminaler efter ansøgning herom efter de til enhver tid gældende regler.

Stk.6. Anmodninger fra jernbanevirksomheder efter stk. 1 og 2 om ydelser fra kombiterminalen kan kun afslås, hvis der findes anvendelige alternativer på markedsvilkår. Hvis ydelserne ikke tilbydes af samme terminaloperatør, skal denne gøre, hvad denne med rimelighed kan for at lette tilvejebringelsen af disse tjenesteydelser.

[...]

§ 10. Terminaloperatøren skal offentliggøre betingelser for adgang til og anvendelse af kombiterminalen i kombiterminalens forretningsbetingelser. Forretningsbetingelserne skal endvidere indeholde oplysninger om de ydelser, der tilbydes, og de takster, der opkræves.

[...]

§ 11. Jernbanevirksomheden ansøger Banedanmark om tildeling af kapacitet til kombiterminalen i forbindelse med den almindelige kapacitetstildeling på det øvrige net. Principperne om kapacitetstildeling i bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastruktur (kapacitet m.v.) finder anvendelse i forbindelse med tildeling af kapacitet til kombiterminalen.

[...]

§ 12. Terminaloperatøren og den jernbanevirksomhed, der ønsker at modtage ydelser fra kombiterminalen, indgår en aftale herom. Aftalen skal som minimum indeholde følgende:

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

- 1) De ydelser, som jernbanevirksomheden rekvirerer.
- 2) Betaling for ydelserne i henhold til forretningsbetingelserne.
- 3) [...]
- 4) Forpligtigelse til overholdelse af de til enhver tid gældende sikkerhedsforskrifter
- 5) Voldgift i Danmark og anvendelse af dansk ret.

§ 13. Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at terminaloperatøren overholder reglerne i denne bekendtgørelse.

Stk. 2. Terminaloperatøren er forpligtet til at give de oplysninger, herunder de dokumenter, som Trafikstyrelsen anmoder om som led i godkendelsen af taksterne og tilsynet i øvrigt med overholdelse af denne bekendtgørelse.

[...]

§ 14. Den, der ansøger om ydelser fra en kombiterminal, men får afslag herpå, kan inden 4 uger indgive klage til Jernbaneklagenævnet. Klage over terminaloperatørens takster og Trafikstyrelsens afgørelser kan inden 4 uger indgives til Jernbaneklagenævnet.[...]"

Ud over før nævnte klagebestemmelse fremgår Jernbanenævnets kompetence som administrativ klagemyndighed og derudover nævnets kompetence som tilsynsmyndighed af følgende bestemmelser i jernbaneloven:

"§ 24a. Jernbanenævnet overvåger konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse, herunder markedet for jernbane-godstransport, med henblik på at undgå en uhensigtsmæssig udvikling på disse markeder. Jernbanenævnet fører i den forbindelse tilsyn med overholdelsen af Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner med senere ændringer, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om til-delning af jernbaneinfrastruktur og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur med senere ændringer⁶ samt reglerne til gennemførelse heraf.

⁶ De i loven nævnte direktiver er nu erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde. Kravet om, at bl.a. godsterminaler med tilhørende faciliteter skal stilles til rådighed

[...]

§ 24c. Afgørelser i medfør af [...] og §§ 9-11 og regler fastsat i medfør heraf, kan påklages til Jernbanenævnet.”

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

I lovbemærkningerne til jernbanelovens § 24a⁷ er det blandt andet anført:

”Tilsynsforpligtelsen indebærer, at Jernbanenævnet kan afgive en vejledende udtalelse, der indeholder nævnets retsopfattelse, og samtidig forholde den forpligtede (f.eks. infrastrukturforvalteren) hvad den efter nævnets opfattelse på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.”

Om ansvaret for forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen indeholder Transportministeriets bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere bl.a. følgende bestemmelser:

”§1. Jernbaneinfrastrukturforvaltere der forvalter og driver jernbaneinfrastruktur i Danmark skal have en sikkerhedsgodkendelse af Trafikstyrelsen [...]

[...]

§ 2. Ved jernbaneinfrastrukturforvalter forstås enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis hovedaktivitet er drift af jernbaneinfrastruktur med dertil hørende regulerings- og sikkerhedssystemer samt tildeling af infrastrukturkapacitet.

Stk.2. Ved sikkerhedsgodkendelse forstås en godkendelse udstedt i medfør af denne bekendtgørelse indeholdende [...].

[...]

§ 8. Jernbaneinfrastrukturforvalteren har ansvaret for en sikker drift af sin del af jernbanesystemet og kontrollen med de risici, der opstår på dette system. [...].”

Bekendtgørelsen er udstedt i medfør af bl.a. jernbanelovens § 21h om regler og tilsyn i forbindelse med jernbanesikkerhed og interoperabilitet.

for jernbanevirksomhederne med tilhørende faciliteter fremgår af direktivets artikel 13, stk. 2, jf. direktivets bilag II, punkt 2.

⁷ LFF 2010-03-17, nr. 170 om ændring af lov om jernbane, m.v., jf. lovforslagets bemærkninger til § 24a.

Om en jernbanevirksomheds samt dennes medkontrahenters rettigheder til adgang til trafikbetjente strækninger samt forpligtigelser i forhold til jernbanesikkerhed indeholder Transportministeriets bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar 2007 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder bl.a. følgende bestemmelser:

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

" [...]

§ 1. Jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport i Danmark, skal have et sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen [...].

Stk. 2. Sikkerhedscertifikatet kan udstedes for hele jernbanenettet eller en nærmere angivet del af dette [...].

[...]

§ 2. Ved en jernbanevirksomhed forstås enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis hovedaktivitet består i godstransport, eller passagerbefordring via jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften, herunder virksomheder, som kun sørger for trækraften.

Stk. 2. Ved sikkerhedscertifikat forstås et certifikat udstedt i medfør af denne bekendtgørelse indeholdende en del a) og en del b).

Stk. 3. Ved sikkerhedscertifikatets del a) forstås den del af sikkerhedscertifikatet, der bekræfter godkendelsen af den pågældende jernbanevirksomheds sikkerhedsledelsessystem, jf. § 3, stk. 1, nr. 1.

Stk. 4. Ved sikkerhedscertifikatets del b) forstås den del af sikkerhedscertifikatet, der bekræfter godkendelsen af de forholdsregler den pågældende jernbanevirksomheden har truffet for at opfylde de øvrige sikkerhedskrav, jf. § 3, stk. 1 nr. 2 og bilag 1.

Stk. 5. Ved sikkerhedsledelsessystem forstås den organisation og de systemer, en jernbanevirksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sin virksomhed.

Sikkerhedscertifikat

§ 3. Trafikstyrelsen udsteder et sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder som:

1) har et sikkerhedsledelsessystem (del a) som nærmere beskrevet i bekendtgørelsens §§ 11-25, og

2) har truffet forholdsregler med henblik på at opfylde de øvrige sikkerhedskrav fastsat i TSI'er og i henhold til lov om jernbane, herunder ibrugtagningstilladelse til rullende materiel og certificering af personale (del b). Kravene til dokumentation er nærmere beskrevet i bekendtgørelsens bilag 1.

Stk. 2. Trafikstyrelsen kan i sikkerhedscertifikatet fastsætte særlige vilkår.

[...]

§ 5. Sikkerhedscertifikatets del a) udstedt af andre medlemsstater i Den Europæiske Union i medfør af EU-regler jf. § 1, stk. 3, anerkendes i Danmark.

Stk. 2. Jernbanevirksomheder, som ønsker at udføre jernbanetransport i Danmark og hvis sikkerhedscertifikats del a) falder ind under § 5, stk. 1, skal yderligere certificeres i henhold til § 3, stk. 1, nr. 2.

[...]

Sikkerhedscertifikatets del a)

Sikkerhedsledelsessystem for jernbanevirksomheder

§ 9. Jernbanevirksomhederne har ansvaret for en sikker drift af sin del jernbanesystemet og kontrollen med de risici, der opstår på dette system. Jernbanevirksomheder har pligt til at iværksætte nødvendige risikostyringsforanstaltninger, og hvor det er relevant i samarbejde med de øvrige virksomheder på jernbaneområdet.

[...]

Bilag 1

Certifikatets del b)

Dokumentationskravet i henhold til bekendtgørelsens § 3, stk. 1, nr. 2 omfatter følgende:

- 1) Dokumentation for overholdelse af Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er) eller dele af TSI'er og såfremt der ikke findes TSI'er for det pågældende område, dokumentation for overholdelse af sikkerhedsregler fastsat i henhold til lov om jernbane.*
- 2) Dokumentation for virksomhedens sikkerhedsregler og andre regler vedrørende virksomhedens drift, personale og rullende materiel, samt dokumentation for, hvordan sikkerhedsledelsessystemet sikrer overholdelsen af disse.*
- 3) Beskrivelse af de forskellige kategorier af virksomhedens eget personale herunder dokumentation for, at personalet er behørigt certificeret eller godkendt og har de nødvendige kompetencer.*
- 4) Beskrivelse af medkontrahtenters personale som virksomheden anvender i forbindelse med driften, herunder dokumentation for, at personalet er behørigt certificeret eller godkendt og har de nødvendige kompetencer.*
- 5) Dokumentation for, at medkontrahtenten opfylder kravene i TSI'er og såfremt der ikke findes TSI'er for det pågældende område, doku-*

mentation for overholdelse af sikkerhedsregler fastsat i henhold til lov om jernbane.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

6) Dokumentation for at de forskellige typer rullende materiel, der anvendes til driften er behørigt godkendt, herunder dokumentation for, at de opfylder kravene i TSI'er eller såfremt der ikke findes TSI'er for det pågældende område, dokumentation for overholdelse af sikkerhedsregler fastsat i henhold til lov om jernbane.

7) Dokumentation for at jernbanevirksomheden har overvågnings- eller vedligeholdelsesplaner for at sikre, at materiel, teknisk udstyr og anlæg bliver vedligeholdt og til enhver tid er funktionsdygtigt, samt dokumentation for overholdelse heraf.

8) Dokumentation for, at samarbejde om og køb af ydelser med et sikkerhedsmæssigt indhold hos en leverandør er fastsat i en skriftlig aftale, som definerer ydelsernes indhold og ansvar herfor.

[...]

Også denne bekendtgørelse er udstedt i medfør af bl.a. jernbanelovens § 21h om regler og tilsyn i forbindelse med jernbanesikkerhed og interoperabilitet.

For så vidt angår tildeling af infrastrukturkapacitet er udstedt Transportministeriets bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. med hjemmel i bl.a. jernbanelovens § 9, stk. 5-6.

Bekendtgørelsen indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"§ 1 [...]

Stk. 2: Ved kanal forstås: En infrastrukturkapacitet på jernbanenettet, som i tid og geografi er defineret ved en sekvens af ankomst- og afgangstidspunkter for toget imellem begyndelsesstationen, mellemliggende stationer og ankomststationen.

[...]

Stk. 3: Ved net forstås: Hele den jernbaneinfrastruktur, der ejes og forvaltes af en infrastrukturforvalter.

[...]

§ 2. Ansøgning om tildeling af kanaler på statens jernbaneinfrastruktur ... kan af jernbanevirksomheder [...] indgives til Banedanmark.

[...]

§ 5. Banedanmark træffer afgørelse om tildeling af kanaler efter reglerne i § 7 og §§ 9-15 på grundlag af de ansøgninger, der er indkommet 8

måneder før en tildelingsperiodes begyndelse. Senere indkomne ansøgninger kan imødekommes, såfremt der er ledig kapacitet.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

[...]

§ 9. Banedanmark imødekommer i videst muligt omfang alle ansøgninger om infrastrukturkapacitet.

[...]

§ 16. De enkelte jernbanevirksomheder eller sammenslutninger af jernbanevirksomheder skal, inden tildelte kanaler kan benyttes, indgå aftale med Banedanmark vedrørende samarbejdsrelationer, gensidige retigheder og forpligtelser, betingelser for benyttelse af infrastrukturen og krav til forsikring.

Stk. 2. Aftalen skal specificere de tildelte kanaler og vilkårene for deres benyttelse, samt beskrive den infrastruktur, der stilles til rådighed af infrastrukturforvalteren, den tilladte kørsel, afregning af baneafgift og andre ydelser, særlige sikkerhedsforhold m.v.

[...]

§ 21. Efter høring af berørte parter offentliggør Banedanmark hvert år en netredegørelse om adgangen til infrastrukturen (Netredegørelsen).

Stk. 2. Netredegørelsen udarbejdes på grundlag af de retningslinjer, der er nævnt i bilaget.

§ 22. Netredegørelsen skal offentliggøres senest 4 måneder inden udløbet af fristen for ansøgning om tildeling af infrastrukturkapacitet. Netredegørelsen opdateres og ændres i nødvendigt omfang.

Stk. 2. Netredegørelsen omfatter al dansk jernbaneinfrastruktur, der er almindelig tilgængelig for jernbanevirksomheder.

[...]

Bilag 1: Retningslinjer for netredegørelsen om adgang til infrastrukturen.

Netredegørelsen skal indeholde oplysninger om følgende forhold, jf. §§ 21 og 22:

1) Et afsnit om infrastrukturen

Afsnittet skal beskrive den infrastruktur, der er til jernbanevirksomhedernes rådighed og betingelserne for adgang til denne.

[...]

3) Et afsnit om principperne [...] for kapacitetstildeling.

I afsnittet skal der redegøres for de generelle kapacitetskaraktistika ved den infrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder [...]"

Banedanmarks Netredegeørelse 2013 gældende for perioden 9. december 2012 – 8. december 2013 er udstedt i henhold til bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og indeholder (side 34) blandt andet følgende vedrørende kombiterminaler:

"Brug af [...] kombiterminaler er reguleret af bekendtgørelse nr. 168 af 03.03.2009 om modtagepligt på kombiterminaler. For yderligere information og adgang til terminalerne henvises til Banedanmark, kapacitetsplanlægning.

[...]

3.8.1. Rangering

Jernbanevirksomheder kan foretage rangering på sidespor. Bilag 3.8 viser på hvilke stationer der findes sidespor til henholdsvis gods- og passagertog. [...] Det garanteres ikke, at samtlige sidespor kan anvendes til rangering. Der søges om kapacitet til rangering hos Banedanmark, kapacitetsplanlægning."

Endvidere er det i netredegeørelsen (side 46) anført:

"Kombiterminaler med modtagepligt stilles til rådighed for jernbanevirksomheder. Dette gælder kombiterminaler, som ligger i umiddelbar tilknytning til baneafsnit, hvor den pågældende jernbanevirksomhed har fået tildelt kanal."

Banedanmarks Sikkerhedsreglement af 1975 (SR) med senere ændringer er udstedt med hjemmel i jernbaneloven⁸ og indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

"§ 3

[...]

8. Fremføringspersonale

8.1. Almindelige bestemmelser

8.1.1. Ansvar

Ved enhver kørsel og rangering skal der være én person, der har ansvaret for sikkerheden ved kørslen. Denne person benævnes lokomotivfører, lods, fører eller rangerleder.

Den pågældende har ansvaret for, at

- bremsebestemmelserne overholdes*
- hastigheden altid afpasses efter signalgivning samt bremse- og*

⁸ I den nugældende jernbanelovs § 21j, stk. 1, er det fastsat, at Trafikstyrelsen efter indstilling fra de pågældende jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder godkender de i lovens § 21i, stk. 1, nr. 1-5 nævnte krav til sikkerheden og ændringer heri.

oversigtsforhold

- hastigheden altid afpasses efter vejrliget og skinnernes beskaffenhed (sne, is, løvfald mv.).

- udveksle alle sikkerhedsmeldinger vedrørende kørslen

Lokomotivfører/fører kan samtidig være rangerleder.

Når rangering ledes af en medgivet rangerleder, skal lokomotivføreren/føreren efterkomme rangerlederens ordrer, medmindre det vil medføre fare eller passage af mærker eller signaler, der ikke tillader forbiørsel.

Under rangering med medgivet rangerleder kan rangerlederen overdrage rangerledelsen til lokomotivføreren/føreren.

[...]

10. Rangerpersonale

10.1. Rangerleder

Enhver rangerbevægelse skal ledes af én bestemt person, der benævnes rangerlederen.

Rangerlederen har ansvaret for rangerbevægelsens førelse og sikkerhed.

Rangerlederen skal være lokalkendt i det område, hvor rangeringen finder sted.

Rangerlederen er lokalkendt, når den pågældende har kendskab til

- SIN og/eller lokal rangerinstruks*
- de lokale spor anlæg, signaler og oversigtsforhold*
- hvilke områder, der er omfattet af sikringsanlæg.*

[...]

§ 36

5. Regler for rangeringens gennemførelse

5.1. Forholdsregler inden rangeringen begynder

5.1.1. Aftaler forud om rangeringens gennemførelse

5.1.1.1. Generelt

Rangerlederen skal træffe aftale om rangeringens gennemførelse med

- andre rangerledere i området*
- lokomotivfører og rangerhjælpere*
- eventuelt andet personale jf. SIN.*

Ved rangering med lokomotiver og togsæt med medgivet rangerleder skal det aftales, hvilket førerrum lokomotivføreren skal køre fra. Lokomotivføreren må herefter ikke skifte førerrum, uden det er aftalt med rangerlederen."

Regler for rangering fremgår endvidere af Banedanmarks Sikkerhedsinstruks (SIN), som indeholder detaljerede rangeringsregler for de enkelte strækning-

ger, stationer og sporområder. SIN indeholder dog ikke rangeringsregler for Kombiterminal Taulovs område.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

3. Sagsfremstilling

Det fremgår af sagsfremstillingen i klagen, at Captrain primo februar 2013 til Banedanmark fremsendte ansøgning om kanaltildeling på strækningen Padborg-Taulov samt om terminaladgang til kombiterminalen i Taulov, i første omgang for ét tog. Ansøgningen blev senere udvidet til at omfatte togtransporter udført på forskellige ugedage, herunder fredag aften.

Samtidig blev rettet henvendelse til DB Schenker Rail Danmark Services A/S (DB Schenker DS) med hensyn til en aftale vedrørende adgangen til kombiterminalen i Taulov. Af sagsfremstillingen i klagen fremgår at:

"[.] Vi havde ikke forespurgt om priser på rangering, da vi selv ønskede at foretage denne. Priser for rangering fremgik da heller ikke eksplicit af svaret [...]"

Ved mail af 27. februar 2013 til Captrain oplyste DB Schenker DS om prisen for at ankomme til og forlade terminalen samt benytte terminalens spor til parkering, ligesom DB Schenker DS henviste til sin hjemmeside med hensyn til taksterne for øvrige ydelser. Spørgsmålet om rangering blev ikke omtalt.

Captrains første to togtransporter blev ifølge Captrain gennemført uden problemer. Af klagens sagsfremstilling fremgår i den forbindelse at:

"..og vi (Railcare) [nu Captrain] forestod selv rangeringen på terminalens område."

I forbindelse med det tredje tog - den 1. marts 2013 - havde Captrain imidlertid problemer i forbindelse med rangeringen. I den forbindelse anmodede Captrain om terminaloperatørens accept af, at Captrain udførte den sidste del af rangeringen en lørdag formiddag.

Henvendelsen blev besvaret ved mail af 4. marts 2013 til Captrain, hvori bl.a. er anført:

"Vi kan stille sporkapacitet til rådighed for anden operatør - f.eks. Railcare [nu Captrain] på Taulov Kombiterminal, MEN det kan kun ske i de tidsrum hvor vi selv har DB Schenker Rail personale på området. Dette af hensyn til den AEO-certificering vi har på terminalen og tilhørende sporarealer. "

Captrains ønske om at foretage rangering lørdag formiddag blev på den baggrund afslået, idet det dog blev oplyst, at Captrain kunne benytte spor 2 og 4 og industrispor Vest i Taulov, som ikke er en del af terminalområdet.

Da Captrain forudså problemer ved selv at skulle udføre en planlagt rangering den 15. marts 2013, anmodede Captrain om et tilbud på, at terminaloperatøren udførte dette.

Ved DB Schenker DS' mail af 7. marts 2013 modtog Captrain tilbud om terminaloperatørens overtagelse af rangeringen, idet tidspunktet for udførelsen heraf dog ikke var i overensstemmelse med Captrains behov.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Den 13. marts 2013 kl 09:04 fremsendte DB Schenker som terminaloperatør på kombiterminalen i Taulov mail til Captrain med påbud om straks at indstille alle rangeraktiviteter på kombiterminalen, hvoraf fremgår:

"[...]

Vore terminaler leverer og lever af at levere ordentlige stabile ydelser til vore kunder, herunder rangering.

Ranger-ydelser samt bl.a. løft er nogle af terminalens kerneforretningsområder og vi kan derfor ikke tillade 3. part at udføre sådanne ydelser på vore terminaler.

Med udgangspunkt i ovenstående skal jeg meddele dig at Railcare [nu Captrain] straks skal stoppe ranger-aktiviteterne på DB Schenker Rail Scandinavia A/S terminal i Taulov.

[...]"

Efter drøftelser modtog Captrain den 13. marts 2013 kl 14:42 fra DB Schenker DS nyt tilbud om rangering den 15. marts 2013 som ønsket, hvilket blev accepteret for denne dag. Af DB Schenker DS' mail fremgår bl.a.:

"[...]

Railcare [nu Captrain] kører til spor 40, hvor de taber vognene – og kan rundløbe disse i spor 41. – De kan lave dette uden at medtage rangerleder til Taulov – så sparer de denne omk[ostning].

[...]"

Ved mail af 13. marts 2013 kl 16:18 rettede Captrain herefter henvendelse til Banedanmark med henblik på at få afklaret Banedanmarks holdning til forbuddet.

Da Banedanmark var i tvivl herom, anmodede Banedanmark den 19. marts 2013 Trafikstyrelsen om styrelsens fortolkning af bekendtgørelse 168 i forhold til den verserende sag mellem DB Schenker og Captrain.

Trafikstyrelsens svar forelå ved den i denne sag påklagede mail af 20. marts 2013 (gengivet i afsnit 1 ovenfor) hvorefter styrelsen fortolker kombiterminalbekendtgørelsen således, at terminaloperatøren i forbindelse med fremsættelse af tilbud om rangering kan fratage Captrain retten til selv at udføre rangering på kombiterminalens område.

Banedanmark har ved mail 2. april 2013 til Captrain videresendt Trafikstyrelsens fortolkning af bekendtgørelsen, idet det oplyses at:

“ [...] Banedanmark har forespurgt Trafikstyrelsen om deres tolkning af bekendtgørelsen [...] Banedanmark følger Trafikstyrelsens fortolkning af bekendtgørelsens modtagepligt på kombiterminalen.”

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Ved brev af 24. marts 2013 anmodede Captrain Trafikstyrelsen om fornyet behandling af sagen (genoptagelse) og i den forbindelse om ændring af det i styrelsens mail af 20. marts 2013 til Banedanmark anførte således, at Captrain blev meddelt ret til at foretage selvstændig rangering på kombiterminalen i Taulov.

Captrains genoptagelsesbegæring blev besvaret af Trafikstyrelsen ved mail af 25. marts 2013, hvori styrelsen henviste Captrain til at klage over styrelsens mail til Jernbanenævnet.

Trafikstyrelsens Center for Jernbane (jernbanesikkerhedsmyndighed) har den 14. januar 2014 oplyst⁹, at Captrain Sweden AB har modtaget Sikkerhedscertifikat B udstedt af Trafikstyrelsen den 13. august 2013 til jernbaneaktiviteter på den af Banedanmark, Øresundsbro Konsortiet og DSB forvaltede infrastruktur i Danmark, inklusive sporarealerne ved kombiterminalerne. Endvidere oplyste Trafikstyrelsen, at Captrain Denmark ApS (Captrain) i henhold til kontrakt med Captrain Sweden AB som dennes underleverandør opererer på det danske jernbanenet i henhold til Captrain Sweden AB's sikkerhedscertifikat.

Captrain har ved mail af 15. januar 2014 fremsendt kopi af leverandøraftalen med Captrain Sweden AB¹⁰. I henhold til denne aftale har Captrain status som leverandør (medkontrahent) af personel, operative og sikkerhedsmæssig tjenester samt rullende materiel til brug for Captrain Sweden AB's virksomhed på det danske jernbanenet.

⁹ Jf. Jernbanenævnets telefonnotat af 14. januar 2014.

¹⁰ Aftalen er indgået den 27. april 2012 mellem henholdsvis Railcare Tåg AB (nu Captrain Sweden AB) og Railcare Danmark A/S (nu Captrain Denmark ApS) som oprindelige parter.

4. Jernbanenævnets sagsbehandling, høringer og yderligere modtagne bemærkninger

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Ved brev af 14. maj 2013 stillede Jernbanenævnet en række spørgsmål til Banedanmark, som blev besvaret ved Banedanmarks brev af 6. juni 2013. Uddrag af spørgsmålene med tilhørende svar i de nævnte breve gengives samlet nedenfor:

Spørgsmål 1:

Banedanmark blev anmodet om at fremsende dokumentation for den kanaltildeling til Captrain for Padborg – Taulov, som blev meddelt på grundlag af Captrains ansøgning primo februar 2013, herunder vedrørende adgangen til og vilkårene forbundet med benyttelsen af kombi-terminal Taulovs sporområder.

Banedanmarks svar:

Banedanmark tildeler kapacitet via toganmeldelser, hvilket er jernbanevirksomhedens dokumentation for, at den pågældende kapacitet er tildelt. Toganmeldelser indeholder ikke vilkår for benyttelsen af infrastrukturen, idet disse fremgår af operatørkontrakten. Operatørkontrakten indeholder ikke specifikke bestemmelser om benyttelse af kombi-terminaler.

Som bilag til besvarelsen fremsendte Banedanmark kopi af Captrains toganmeldelse nr. 6621 for strækningen Padborg-Taulov for den 15. marts 2013.

Spørgsmål 2:

Banedanmark blev anmodet om at oplyse, hvorvidt den af Captrain foretagne og ønskede rangering er omfattet af kanaltildelingen.

Banedanmarks svar:

Kanaltildelingen i henhold til toganmeldelserne vedrører tildeling af kapacitet til kombiterminalen, jf. bekendtgørelse om modtagepligt på kombiterminaler, § 11. Tildelingen vedrører derimod ikke forhold gældende på selve terminalen.

Spørgsmål 3:

Banedanmark blev anmodet om at oplyse, efter hvilke regler jernbanevirksomheder selv kan forestå rangering på kombiterminaler i henhold til en kapacitetstildeling, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 11, stk. 1, 2. pkt.

Banedanmarks svar:

Generelt kan jernbanevirksomheder foretage rangering på Banedanmarks infrastruktur så længe sikkerhedsforskrifterne overholdes. Dog er det uklart, hvorvidt der er særlige bestemmelser for, hvem der må foretage rangering på kombiterminaler, idet kombiterminalbekendtgørelsen

ikke entydigt beskriver dette. Banedanmark har derfor valgt at høre Trafikstyrelsen samt at følge Trafikstyrelsens tolkning herom.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Spørgsmål 4:

Banedanmark blev anmodet om at redegøre for, hvorvidt der foreligger SIN-instrukser for kombiterminal Taulovs sporområder, samt den spormæssige udstrækning disse instrukser i givet fald har.

Banedanmarks svar:

Der foreligger ikke SIN-instrukser for rangering på Kombiterminal Taulovs sporområder, og rangering foretages derfor i henhold til de generelle regler, primært SR.

Spørgsmål 5:

Banedanmark blev anmodet om at redegøre for, i hvilket omfang alene Banedanmark disponerer i forhold til terminalområdets sporarealer, depotkapacitet, rangerspor mv., samt i hvilket omfang Banedanmark måtte have overdraget disponeringsretten herfor til terminaloperatøren (DB Schenker).

Banedanmarks svar:

Banedanmark disponerer ikke over arealer eller spor på det område, der er omfattet af lejekontrakten mellem terminaloperatøren og Banedanmark. Alle spor, rangerarealer, depotspor og bygninger er udlejet til terminaloperatøren, jf. lejekontrakten med denne.

Spørgsmål 6:

Banedanmark blev anmodet om at oplyse, hvorvidt der foreligger en aftale mellem Banedanmark og terminaloperatøren (DB Schenker) om den sikkerhedsmæssige koordinering på terminalområdets sporområder.

Banedanmarks svar:

Der eksisterer ikke nogen aftale med terminaloperatøren om den sikkerhedsmæssige koordinering på terminalens sporområde. Lejekontrakten med terminaloperatøren er det eneste aftalegrundlag i forhold til dette.

Endvidere stillede Jernbanenævnet ved brev af 14. maj 2013 en række spørgsmål til DB Schenker, som blev besvaret ved brev af 20. juni 2013 fra DB Schenkers advokat. Uddrag af spørgsmålene med tilhørende svar i de nævnte breve gengives samlet neden for:

Spørgsmål 1:

DB Schenker blev anmodet om at beskrive samt at illustrere på en skitse med angivelse af sporumre, m.v., hvor og hvorledes de i klagen omhandlede rangeringer efter DB Schenkers opfattelse er foretaget rent

fysisk, herunder hvorvidt de rangeringer, Captrain selv har udført, er foregået på spor, der er del af kombiterminalens område.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

DB Schenkers svar:

Captrains tog ankommer normalt i spor 4. Herefter afkobles vognene, og DB Schenker forestår rangering af vognene på kombiterminalens depotspor. Tildeling af plads på depotsporene sker ved togets ankomst til kombiterminalen. Når de læssede vogne er placeret i depotsporet, rangerer DB Schenker efterfølgende vognene i grupper på to vogne ad gangen til godsafleveringsstedet, hvor vognene tømmes. Efter at vognene er tømt, rangeres de tilbage til depotsporet, og de næste to vogne rangeres til godsafleveringsstedet. Dernæst har DB Schenker som bilag til brevet af 20. juni 2013 fremsendt en skitse med angivelse af numre på de spor på kombiterminalen, hvor Captrain selv har udført rangering.

Spørgsmål 2:

DB Schenker blev anmodet om en redegørelse for, hvorvidt og i givet fald i hvilket omfang, DB Schenker som terminaloperatør har fået overdraget disponeringsretten fra Banedanmark til de sporarealer, som Captrain har benyttet og ønsker at benytte til de i nærværende sag omhandlede rangeringer.

DB Schenkers svar:

DB Schenker har som terminaloperatør fået overdraget Banedanmarks disponeringsret til sporarealerne på kombiterminalen i medfør af lejekontrakten og kombiterminalbekendtgørelsen fratager ikke DB Schenker denne disponeringsret i relation til de omhandlede rangeringer. Banedanmark tildeler i overensstemmelse hermed alene kapacitet til kombiterminalen, hvorimod Banedanmark ikke disponerer på kombiterminalens område, jf. endvidere Banedanmarks Netredegørelse.

Spørgsmål 3:

DB Schenker blev anmodet om en redegørelse for den nærmere baggrund herunder det faktiske og det retlige grundlag for terminaloperatørens meddelelse af 13. marts 2013 til Captrain om straks at indstille rangeraktiviteterne på terminalen i Taulov samt om fremsendelse af dokumentation herfor.

DB Schenkers svar:

Baggrunden for DB Schenkers meddelelse til Captrain om, at denne ikke selv kan udføre rangering på kombiterminalens område er DB Schenkers status som terminaloperatør samt at DB Schenker i denne egenskab tilbyder rangering som en del af sine kerneydelser på kombiterminalen. Endvidere oplyses det, at driften af terminalen i sin helhed er indrettet efter, at rangering alene forestås af DB Schenker.

Spørgsmål 4:

DB Schenker blev anmodet om at fremsende kopi af en eventuel aftale med Captrain for så vidt angår de rangeringer, som Captrain oplyser i klagen selv at have foretaget.

DB Schenkers svar:

Der blev ikke indgået nogen skriftlig aftale med Captrain vedrørende dennes selvbestaltede rangering, som DB Schenker ved sin mail af 13. marts 2013 anmodede om straks at få standset.

Spørgsmål 5:

DB Schenker blev anmodet om at oplyse, hvorvidt der måtte være tekniske, sikkerhedsmæssige og/eller andre hindringer for, at Captrain selv foretager de omhandlede rangeringer generelt eller eventuelt blot på de tidspunkter, hvor DB Schenker ikke selv kan tilbyde ydelsen. I det omfang sådanne hindringer efter DB Schenkers opfattelse måtte skyldes jernbanesikkerhedsmæssige regler, blev DB Schenker anmodet om nærmere at specificere dette.

DB Schenkers svar:

DB Schenker henviser blandt andet til, at sporarealet inden for kombi-terminalens område ikke er signalreguleret, hvorfor al rangering inden for kombi-terminalens område sker i henhold til Banedanmarks sikkerhedsreglement af 1975 (SR). Af punkt 5.1.1.1 i SR følger efter DB Schenkers opfattelse, at DB Schenkers rangerleder (rangeringsdisponenten) skal være til stede under rangeringens gennemførelse. Endvidere henvises til, at SKAT har udstedt AEO-certifikat til DB Schenker den 24. marts 2010, ligesom SKAT har udsendt MIG-tilladelse til DB Schenker den 22. maj 2012 (sidstnævnte med gyldighed til 8. juni 2017). DB Schenker er som følge af toldreglerne forpligtet til, til enhver tid at have kendskab til, hvad og hvem, der befinder sig på kombi-terminalens område, hvilket efter DB Schenkers opfattelse udelukker, at tredjeparter skulle kunne foretage rangering uden for terminalens åbningstid.

Dernæst stillede Jernbanenævnet ved brev af 14. maj 2013 en række spørgsmål til Captrain, som blev besvaret ved brev af 6. juni 2013 fra Captrain. Uddrag af spørgsmålene med tilhørende svar i de nævnte breve gengives samlet neden for:

Spørgsmål 1:

Captrain blev anmodet om at redegøre for, hvorvidt Captrains kundere-lation til DSV forudsætter/indebærer anvendelse af kombi-terminalydelse ud over selve adgangen til sporarealerne.

Captrains svar:

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Captrain oplyser, at for at kunne ekspedere sine tog på kombiterminal Taulov, har Captrain behov for 2 af kombiterminalens spor. Det oplyses, at spor 4, som Captrain ankommer i, og som ikke er en del af terminalen, har vist sig muligt at benytte hele dagen fra kl. 6.00 til kl. 17.30. I dette tidsrum kan Captrain sagtens betjene DSV og opfylde dette firmas ønsker. For at komme af med de tomme vogne fra DSV har Captrain brug for at køre gennem terminalens område for at henstille vogne i et andet spor og derefter køre vognene tilbage til spor 4 og ud til kunden. Captrain har således behov for 2 spor samt mulighed for at køre rundt om sine vogne i spor 4. Captrain forventer, at toget skal køre 1-2 gange pr. uge.

Spørgsmål 2:

Captrain blev anmodet om at oplyse, hvorvidt der med Banedanmark var indgået aftale om tildeling af infrastrukturkapacitet for de i sagen omhandlede tog herunder vedrørende benyttelsen af kombiterminalens sporområder, depotområder og rangerspor.

Captrains svar:

Captrain har ikke med Banedanmark indgået aftale om andet end tildelingen af kapacitet på strækningen mellem Padborg og Taulov, jf. toganmeldelsen sammenholdt med vilkårene i den med Banedanmark indgåede operatørkontrakt om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af infrastrukturen m.v. for perioden 1. januar 2013 til den 31. december 2013.

Captrain har ved sit brev af 6. juni 2013 fremsendt kopi af operatørkontrakten¹¹ med Banedanmark.

Endvidere anmodede Jernbanenævnet ved brev af 14. maj 2013 Trafikstyrelsen om fremsendelse af samtlige sagsakter, som var indgået ved styrelsens behandling af sagen, ligesom Trafikstyrelsen blev anmodet om at kommentere de i klagen rejste spørgsmål.

Ved mail af 6. juni 2013 fremsendte Trafikstyrelsen sagens akter bestående alene af 7 mails fra styrelsens korrespondance med Banedanmark fra den 5. marts 2013 til den 20. marts 2013. Trafikstyrelsen besvarede ikke nævnets anmodning om at kommentere de i klagen rejste spørgsmål, men henviste i stedet blot til den påklagede udtalelse af 20. marts 2013.

Banedanmark fremsendte den 11. juli 2013 notat af s.d. med bemærkninger til DB Schenkers hørings svar af 20. juni 2013 (gengivet ovenfor), særligt be-

¹¹ Den fremsendte operatørkontrakt for 2013 er indgået mellem Banedanmark og Railcare Tåg AB (nu Captrain Sweden AB) som oprindelige parter.

svarelsen af spørgsmål 5. Banedanmark henleder i den forbindelse opmærksomheden på ordlyden af SR, § 36, punkt 5.1.1.¹² og bemærker, at det beror på DB Schenkers egen fortolkning, at der af denne bestemmelse skulle følge et krav om, at DB Schenkers (terminaloperatørens) egen rangerleder skal være til stede ved rangering.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Ved brev af 1. oktober 2013 har Captrain afgivet bemærkninger til DB Schenkers høringssvar af 20. juni 2013.

Med hensyn til lejeaftalen mellem Banedanmark og DB Schenker anføres det, at denne ikke har retsvirkninger over for tredjeparter som Captrain, idet der henvises til grundsætningen om aftalers relativitet. Der er derfor efter Captrains opfattelse ikke tale om, at DB Schenker har eksklusiv ret til at disponere inden for kombiterminalens område. Efter Captrains opfattelse er spørgsmålet om rettigheder og forpligtelser for tredjeparter inden for kombiterminalens område i den foreliggende sag alene reguleret ved lovgivningen herunder kombiterminalbekendtgørelsen. Den af DB Schenker hævdede eksklusive brugsret til kombiterminalen er i øvrigt efter Captrains opfattelse uforenelig med kombiterminalbekendtgørelsens krav om adgang på lige og ikke diskriminerende vilkår.

Yderligere bemærker Captrain, at der ikke af SR følger noget krav om, at terminaloperatørens rangerleder skal være til stede ved rangering. Den af DB Schenker påberåbte bestemmelse i SR, § 36, punkt 5.1.1.1, forudsætter udtrykkeligt, at der kan være flere forskellige rangerledere til stede, men der er ingen krav med hensyn til, hvilken virksomhed disse skal tilhøre.

Med hensyn til toldreglerne anfører Captrain, at terminaloperatørens opfyldelse af eventuelle oplysningskrav i disse regler bør kunne sikres gennem at aftale nærmere procedurer.

5. Sagens øvrige omstændigheder

Ejer-og lejerforhold, herunder lejekontrakten:

Den samlede gældende aftale mellem Banedanmark og DB Schenker om leje af kombiterminalen i Taulov består af en række dokumenter¹³. Selve kombiterminalen er opført på et 27.000 m² stort areal, beliggende Europavej 28, 7000 Fredericia, i henhold til overenskomst af 5. oktober 1989 indgået mellem Eurolink Transit Center A/S som udlejer og DSB som lejer.

Overenskomsten omfatter leje af området til "veksellad og containerterminal for kombinerede transportere og andre beslægtede transportformer" efter den daværende udlejer Eurolink Transit Center A/S' etablering af en række af de

¹² Ordlyden af denne bestemmelse er gengivet ovenfor i afsnit 2 om retsgrundlaget.

¹³ Lejeaftalens forskellige dokumenter er fremsendt ved advokat Rune Hamborgs mail af 28. januar 2013, kl. 9.16 i forbindelse med Jernbanenævnets sag JN34-00005.

til kombiterminalen nødvendige arbejder og anlæg, idet selve sporanlæggene dog skulle anlægges af og tilhøre den daværende lejer (DSB). Ved fremlejekontrakt underskrevet af DSB den 17. december 2002 indtrådte Railion Danmark A/S i DSB's rettigheder efter overenskomsten.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Det til kombiterminalen hørende øvrige område med sporanlæg, m.v., matr. nr. 8e og 8x, Børup By, Taulov, beliggende Europavej 28, 7000 Fredericia, blev udlejet til Railion Danmark A/S ved lejekontrakt underskrevet af DSB Ejendomme A/S som udlejer den 17. december 2002. Området må efter lejekontrakten benyttes til de til lejers godsvirksomhed naturligt knyttede aktiviteter.

Ved "Allonge 1" underskrevet den 26. januar 2007 udgik en del af matr. nr. 8e (på ca. 75.000 m²) af lejemålet, idet dette ikke blev benyttet af kombiterminalen, hvorefter det lejede areal i henhold til denne kontrakt udgjorde ca. 83.599 m². Ved "Allonge 2" af 2. december 2007 om regulering af lejen, m.v. blev det blandt andet præciseret, at ansvaret for driften af anlægget alene ligger hos lejer.

I henhold til ovennævnte dokumenter, som samlet udgør den gældende lejeaftale, har DB Schenker erhvervet brugsretten til at drive kombiterminalen med tilhørende område under overholdelse af gældende sikkerhedsmæssige regler og øvrige krav i henhold til lovgivningen. Der er ikke herudover i lejeaftalen fastsat begrænsninger for DB Schenkers anvendelse af kombiterminalen med tilhørende område til kombiterminalvirksomhed.

Ejendomsretten og infrastrukturforvalteransvaret for jernbaneinfrastrukturen forbundet med kombiterminal Taulov er overført fra DSB til Banedanmark ved aktstykke nr. 169 af 15. juni 2011 fra Folketingets Finansudvalg af 1. juli 2011. Af aktstykket fremgår bl.a. følgende i relation til overdragelsen:

"b. [...]

En kombiterminal er et logistikområde, som består af arealer, bygninger og infrastruktur, hvor gods kan flyttes mellem vej og bane."

Om tildeling af infrastrukturkapacitet og operatørkontrakten

For jernbanevirksomheder gælder, at disse i forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet indgår aftale med infrastrukturforvalteren omkring samarbejdsrelationer, gensidige rettigheder og forpligtelser, betingelser for benyttelse af infrastrukturen, herunder krav til forsikring.

Som omtalt i jernbanelovens forarbejder ¹⁴ skal en sådan aftale, der også benævnes operatørkontrakt, bl.a. specificere den tildelte infrastrukturkapacitet

¹⁴ Bl.a. forarbejderne til LK 1249, L 27 bemærkninger til stk. 5 og Forslag til lov om jernbanevirksomhed fremsat 26. marts 1998 til Lov 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed.

og vilkårene for dens benyttelse, beskrive den infrastruktur, der stilles til rådighed af infrastrukturforvalteren, den tilladte kørsel, afregningen af baneafgift, særlige sikkerhedsforhold osv. Banedanmark er rettelig forpligtiget over for den part (den jernbanevirksomhed), som operatørkontrakten er indgået med.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Captrain Sweden AB's (oprindelig Railcare Tåg AB) operatørkontrakt med Banedanmark for 2013 om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af infrastrukturen, m.v., indeholder blandt andet følgende:

"I denne kontrakt forstås ved

- 1) *"kapacitet": Den til enhver tid tilgængelige infrastruktur i form af kanaler, klargøringsfaciliteter m.v.*
- 2) *"kanal": Den infrastrukturkapacitet på jernbanenettet, som i tid og geografi er defineret ved en sekvens af ankomst- og afgangstidspunkter for toget imellem begyndelsesstationen, mellemliggende stationer og ankomststationen – og kapacitet herimellem.*

[...]

§ 1. Formål

Denne kontrakt fastlægger vilkårene for Railcare Tågs benyttelse af den statslige jernbaneinfrastruktur samt definerer de ydelser, som Banedanmark stiller til rådighed for Railcare Tåg i forbindelse med driften af jernbaneinfrastrukturen.[...]

§ 2. Ydelser

2.1. Beskrivelse af ydelser

Banedanmark stiller en række basisydelser til rådighed for Railcare Tåg. Disse basisydelser er oplistet under § 2.2, og leveres uden særskilt betaling. Endvidere kan Banedanmark levere en række tillægsydelser mod betaling, jf. § 2.3.

2.2. Basisydelser

2.2.1. Kapacitetstildeling

Railcare Tåg tildeles kapacitet til udførelse af jernbanevirksomhed. Tildelingen sker årligt på baggrund af konkret ansøgning fra Railcare Tåg, og Banedanmark giver skriftlig meddelelse om den tildelte kapacitet i en skrivelse, der optages som tillæg til denne kontrakt. Herudover kan der tildeles kapacitet til lejlighedsvis kørsel. Tildelingsprincipperne følger den til enhver tid gældende bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler).

[...]

2.3. Tillægsydelser

Udover de i § 2.2. nævnte basisydelser kan Banedanmark stille en række tillægsydelser til rådighed for Railcare Tåg. Tillægsydelserne leveres kun i det omfang det er aftalt mellem parterne, og de udføres mod betaling.

[...]

§ 3. Sikkerhed og tilladelser

3.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat m.v.

Railcare Tåg indestår for, at denne til enhver tid har gyldig tilladelse til at drive jernbanevirksomhed og til kørsel på de af Banedanmark tildelte kanaler på statens jernbaner, herunder licens udstedt af Trafikstyrelsen eller andre medlemsstater i Den Europæiske Union i medfør af EU-Regler, samt sikkerhedscertificering udstedt af Trafikstyrelsen.

[...]

§ 8. Betaling af ydelser.

8.1. Basisydelser i henhold til § 2.2. leveres uden særskilt betaling.

For kørsel på statens jernbanenet skal Railcare Tåg betale infrastrukturafgifter til Banedanmark i overensstemmelse med den til enhver tid gældende bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

8.2. Tillægsydelser

For tillægsydelser i henhold til § 2.3. skal Railcare Tåg betale efter aftale.

[...]

Bilag 4 – Kvaliteten på Banedanmarks arealer og faciliteter

”Ikke-passagervendte” arealer

Af hensyn til Railcare Tågs benyttelse af anlæggene og medarbejdernes arbejdsmiljø er kontraktens parter enige om efter behov at foretage en fælles gennemgang af Banedanmarks rangerarealer og øvrige områder, som benyttes af Railcare Tåg.

[...]

Sporene skal have en kvalitet, som muliggør rangering med normal aftalt hastighed, maks. 40 km/t.[...]”

Aftaler om rangering efter kombiterminalens forretningsbetingelser

Aftaler med vilkår for en brugers adgang til henholdsvis levering af serviceydelser fra kombiterminal Taulov indgås, medmindre andet er skriftligt aftalt,

i henhold til DB Schenkers "Almindelige forretningsbetingelser for serviceydelser på kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup", herunder dennes punkt 8 for så vidt angår særligt rangeringsydelser. Forretningsbetingelser og den såkaldte gebyrtarif (terminalens prisblad) udgør i henhold til forretningsbetingelsernes pkt. 1.2 en integreret del af en aftale. Såvel forretningsbetingelser som gebyrtarif offentliggøres begge på DB Schenker Rail Danmark Services hjemmeside ¹⁵.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Takster og gebyrer er ved prisbladets side 8 kategoriseret på følgende måde:

*"[.]
Takster primære funktioner
[...]
Takster-sekundære funktioner
[...]
Takster – yderligere funktioner (ekstraydelser)
[...]
Individuelle ekstraydelser efter særskilt aftale
[...]"*

Rangering ses at være en ydelse, der fastsættes i henhold til "Takster – yderligere funktioner (ekstraydelser)".

Terminaloperatørens levering af en tillægsydelse som bl.a. rangering forudsætter således efter bestemmelsen, at der indgås en aftale herom ved jernbanevirksomhedens accept af terminaloperatørens tilbud.

6. Jernbanenævnets bemærkninger

Nævnets kompetence og den påklagede udtalelse

Som anført i afsnittet nedenfor om sikkerhedsreglerne, opererer Captrain i henhold til et gyldigt sikkerhedscertifikat (udstedt til Captrain Sweden AB) hvilket som udgangspunkt er en forudsætning for rettigheder som jernbanevirksomhed.

Den påklagede mail af 20. marts 2013 fra Trafikstyrelsen har Banedanmark som adressat og fremtræder ikke som en afgørelse truffet i forhold til Captrain. Det fremgår imidlertid af Trafikstyrelsens mail af 25. marts 2013 til Captrain, at den påklagede mail af 20. marts 2013 efter styrelsens opfattelse

¹⁵ http://www.rail.dbschenker.dk/file/2397790/data/almindelige_betingelser.pdf
http://www.rail.dbschenker.dk/file/2397788/data/terminal_gebyrtarif.pdf

skal betragtes som en afgørelse i relation til Captrain (tidligere Railcare), idet styrelsen - som svar på genoptagelsesbegæringen af 24. marts 2013 - henviser Captrain til at indgive klage til Jernbanenævnet.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Den af Trafikstyrelsen valgte form giver anledning til tvivl om, efter hvilke regler den påklagede mail skal behandles.

Det fremgår af mailen, at den er meddelt som Trafikstyrelsens fortolkning af kombiterminalbekendtgørelsens bestemmelser i forhold til spørgsmålet om Captrains ret til selvstændigt at udføre rangering inden for kombiterminalens område.

Trafikstyrelsen ses ikke efter kombiterminalbekendtgørelsen eller jernbaneloven at have hjemmel til med bindende virkning for sagens parter at træffe afgørelse i tvister mellem en terminaloperatør og de jernbanevirksomheder, der gør brug af den pågældende terminal. Jernbanenævnet lægger til grund, at sådanne tvister i givet fald må finde deres afgørelse ved den efter kombiterminalbekendtgørelsens § 12, nr. 5, forudsatte voldgift.

Trafikstyrelsen fører imidlertid i medfør af kombiterminalbekendtgørelsens § 13, stk. 1-2, tilsyn med, at terminaloperatøren overholder bekendtgørelsens regler. Styrelsen kan i medfør af disse bestemmelser forlange oplysninger af terminaloperatøren, udtale sig om fortolkningen af bekendtgørelsens regler mv. og om fornødent tilrettevise terminaloperatøren.

Jernbanenævnet finder på denne baggrund, at den påklagede mail af 20. marts 2013 må betragtes som en udtalelse fra Trafikstyrelsen i dennes egenkab af tilsynsmyndighed efter kombiterminalbekendtgørelsens § 13, stk. 1.

I medfør af jernbanelovens § 24a fører Jernbanenævnet tilsyn med overholdelsen af de i bestemmelsen nævnte direktiver med senere ændringer samt reglerne til gennemførelse heraf, herunder bestemmelsen i jernbanelovens § 10 og kombiterminalbekendtgørelsens bestemmelser.

I den forbindelse kan nævnet som anført i lovbemærkningerne til bestemmelsen afgive vejledende udtalelser om sin retsopfattelse med hensyn til fortolkning af de nævnte regler og i den forbindelse foreholde berørte parter - herunder blandt andet både terminaloperatøren og Trafikstyrelsen - hvorledes disse efter nævnets opfattelse er forpligtede til at forholde sig.

Sagen vedrører blandt andet fortolkningen og rækkevidden af det i jernbanelovens § 10 omhandlede centrale krav om, at jernbanevirksomheder mod betaling skal kunne benytte kombiterminalerne på lige og ikke diskriminerende vilkår.

Jernbanenævnet har derfor fundet anledning til at behandle sagen som tilsynsmyndighed i medfør af jernbanelovens § 24a og i den forbindelse afgive denne vejledende udtalelse om de i sagen rejste spørgsmål.

Sikkerhedsreglerne

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport i Danmark, skal være i besiddelse af et gyldigt sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen.

Sikkerhedscertifikatet er som udgangspunkt en forudsætning for den enkelte jernbanevirksomheds rettigheder i forbindelse med, at denne opererer på jernbaneinfrastrukturen – herunder blandt andet muligheden for at foretage rangering.

Kravene til en jernbanevirksomheds sikkerhedscertifikat er fastlagt ved bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar 2007¹⁶.

Et sikkerhedscertifikat dokumenterer, at jernbanevirksomheden har etableret et sikkerhedsledelsessystem og kan opfylde kravene i EU-regler gennemført som Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er), anden relevant EU-lovgivning samt nationale sikkerhedsforskrifter.

Jernbanevirksomheden Captrain Sweden AB oppebærer dansk B-sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen, og Captrain Denmark ApS (Captrain) har i medfør af leverandøraftalen med Captrain Sweden AB erhvervet mulighed for at udøve jernbanevirksomhed på dennes vegne i henhold til dennes sikkerhedscertifikat.

Jernbanenævnet lægger derfor til grund, at Captrain i denne sag kan udøve de af jernbanelovgivningen almindeligt følgende rettigheder – herunder muligheden for at få adgang til kombiterminal Taulovs sporarealer og derpå at foretage rangering.

Så længe Captrain således opererer i henhold til en af Trafikstyrelsen udstedt sikkerhedscertificering og overholder gældende jernbanesikkerhedsmæssige krav, er Captrain i forhold til sikkerhedsreglerne berettiget til selvstændigt at udføre rangering på kombiterminalens sporområder.

Sikkerhedsreglerne regulerer ikke afgrænsningen mellem terminaloperatørens muligheder for at disponere over kombiterminalen i forhold til jernbanevirksomhederne.

Rangering skal dog – ligesom andre former for afvikling af toggangen – altid ske under overholdelse af de til enhver tid gældende sikkerhedsregler, jf. jernbanelovens kapitel 8a, herunder Banedanmarks Sikkerhedsreglement, som er godkendt af Trafikstyrelsen i henhold til jernbanelovens § 21j, stk. 1.

Der foreligger ikke SIN-instrukser eller andre særlige bestemmelser for kombiterminal Taulovs sporområder. Den sikkerhedsmæssige regulering følger derfor af de generelle regler herom, herunder navnlig Banedanmarks Sikkerhedsreglement (SR).

¹⁶ Bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar 2007 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder.

DB Schenker har anført, at der af SR, § 36, punkt 5.1.1.1¹⁷, efter DB Schenkers opfattelse skulle følge et krav om, at terminaloperatørens rangerleder altid skal være til stede under rangeringens gennemførelse.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Af den nævnte bestemmelse følger blandt andet et krav om, at rangerlederen forud for rangeringen skal træffe aftale om rangeringens gennemførelse med andre rangerledere i området samt lokomotivfører og rangerhjælpere.

Det følger af SR, § 3, punkt 10.1, at enhver rangerbevægelse skal ledes af én bestemt person, der benævnes rangerlederen, som blandt andet skal have kendskab til de lokale sporanlæg, signaler og oversigtsforhold.

Jernbanenævnet finder ikke, at der af de nævnte bestemmelser – eller øvrige dele af de gældende sikkerhedsregler – følger noget krav om, at gennemførelse af rangering på kombiterminalen skal foretages af en rangerleder, der er ansat af terminaloperatøren, ligesom sikkerhedsreglerne heller ikke udelukker, at rangering på kombiterminalen kan foretages uden tilstedeværelse af terminaloperatørens rangerleder.

Banedanmarks kanaltildeling omfatter ikke ret til at foretage rangering inde på kombiterminalens område

I Banedanmarks brev af 6. juni 2013 til Jernbanenævnet er det oplyst, at kanaltildelingen til Captrain for Padborg-Taulov vedrører tildeling af kapacitet frem til kombiterminalen, hvorimod kanaltildelingen ikke vedrører forholdene inde på terminalens område.

Dette stemmer overens med Banedanmarks netredegoelse¹⁸, hvor det således også er forudsat, at Banedanmarks tildeling af kanalkapacitet vedrører baneafsnit frem til i umiddelbar tilknytning til en kombiterminal. I overensstemmelse hermed vedrører Banedanmarks operatørkontrakt med Captrain ikke tildeling af kapacitet inde på kombiterminalernes områder.

Almindelig kanaltildeling til Banedanmarks infrastruktur sker på grundlag af bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, Banedanmarks netredegoelse samt Banedanmarks operatørkontrakt med jernbanevirksomheden og forudsætter, at jernbanevirksomhederne har mulighed for selv at foretage rangering. Retten for jernbanevirksomhederne til at foretage rangering inde på kombiterminalerne følger dog ikke heraf, idet kanaltildelingen som anført ikke vedrører kapacitet inde på kombiterminalernes område.

¹⁷ Ordlyden af § 36, punkt 5.1.1.1. i Banedanmarks Sikkerhedsreglement er gengivet i afsnit 3 oven for om retsgrundlaget.

¹⁸ Jf. Banedanmarks netredegoelse 2013, side 46, som gengivet i afsnit 2 oven for om retsgrundlaget.

Efter det anførte lægger Jernbanenævnet til grund, at der ikke af selve kanal-tildelingen til Captrain for strækningen Padborg-Taulov følger nogen ret til at foretage rangering inde på kombiterminal Taulovs område.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Terminaloperatørens forhold til SKAT

DB Schenker har henvist til, at terminaloperatørens forpligtelse til at levere oplysninger i forhold til SKAT, herunder krav i forbindelse med terminaloperatørens AEO-certificering, m.v., skulle nødvendiggøre, at al rangering inden for kombiterminalens område foretages af terminaloperatøren, og forbuddet mod rangering begrundes bl.a. hermed¹⁹.

Imidlertid har DB Schenker ikke nærmere præciseret, hvilke(n) specifik(ke) bestemmelse(r) om terminaloperatørens oplysningspligt over for SKAT et krav om terminaloperatørens udførelse af al rangering inden for kombiterminalens område i givet fald skulle følge af – og Jernbanenævnet ses heller ikke i øvrigt at have grundlag for at fastslå dette.

I det omfang terminaloperatøren måtte have behov for afgivelse af oplysninger til SKAT om transporter foretaget i forbindelse med jernbanevirksomhedernes benyttelse af kombiterminalen, har terminaloperatøren som udgangspunkt mulighed for at fastsætte krav om jernbanevirksomhedernes afgivelse af de dertil fornødne oplysninger til terminaloperatøren som en del af vilkårene for at tillade jernbanevirksomhederne adgang til kombiterminalens område.

Terminaloperatørens ret til at disponere over kombiterminalens område og jernbanevirksomhedernes ret til selv at foretage rangering

I medfør af lejekontrakten²⁰ for kombiterminal Taulov er DB Schenker indtrådt i brugsretten til at drive kombiterminalen med tilhørende område – herunder retten til i den forbindelse at foretage forretningsmæssige dispositioner

¹⁹ SKAT i Danmark har på vegne af EU pr 12. april 2010 godkendt DB Schenker Rail Scandinavia A/S som Autoriseret Økonomisk Operatør (såkaldt AEO-certificering). En AEO-certificering kan sammenlignes med f.eks. en ISO-certificering. I forbindelse med certificeringen gennemgås virksomhedens procedurer, procesbeskrivelser m.v. med henblik på at optimere disse. Med AEO-certificeringen fokuseres særligt på virksomhedens efterlevelse af gældende regler på toldområdet, herunder toldforenkling, virksomhedens økonomiske solvens, regnskabs- og logistiksystemer samt virksomhedens sikkerhed og sikring. Certificeringsordningen, der i øvrigt er frivillig, er relateret til en forenkling af toldprocedurer for jernbanegods, og skal bl.a. ses i lyset af Skatteministeriets bekendtgørelse nr. 403 af 3. maj 2012 om toldbehandling, herunder bl.a. dennes § 1, § 2 og § 3 stk.1 nr. 6.

²⁰ Lejekontrakten for kombiterminal Taulov består af en række dokumenter, som er nærmere omtalt under afsnit 5 oven for om sagens øvrige omstændigheder.

i det omfang, der ikke i medfør af lovgivningen eller aftale er fastsat begrænsninger herfor.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

DB Schenker har således som udgangspunkt i medfør af lejekontrakten ret til at fastsætte vilkår, der gælder for jernbanevirksomhederne som brugerne inde på kombiterminalens område som forudsætning for at tillade disses adgang.

Fastsættelse af sådanne vilkår kan imidlertid alene finde sted i det omfang, dette ikke strider imod de regler, der gælder for brugen af en kombiterminal med tilhørende område, herunder blandt andet jernbanelovens § 10, bestemmelserne i kombiterminalbekendtgørelsen, samt de regler, der gælder for en jernbanevirksomheds færden på jernbaneinfrastrukturen generelt, herunder jernbanesikkerhedsmæssige regler mv. fastsat med jernbanelovgivningen mv., herunder jernbanelovens §§ 3, 8, 21 h, 21 i og 21 j samt regler fastsat i medfør heraf.

Captrain har for det første henvist til, at det i kombiterminalbekendtgørelsens § 2, stk. 2, forudsættes som en mulighed, at rangering udføres af jernbanevirksomhederne selv, og at der heraf efter Captrains opfattelse skulle følge et retskrav for jernbanevirksomhederne på at kunne foretage rangering.

At bestemmelsen forudsætter rangering foretaget af jernbanevirksomhederne selv som en mulighed, må imidlertid forstås som navnlig vedrørende den situation, hvor rangering ikke tilbydes af terminaloperatøren, og Jernbanenævnet finder ikke, at der med kombiterminalbekendtgørelsens bestemmelse i § 2, stk. 2 med den fornødne klarhed også fastslås et retskrav for jernbanevirksomhederne på at kunne foretage rangering i den situation, hvor dette tilbydes af terminaloperatøren.

At bl.a. rangering ifølge kombiterminalbekendtgørelsens bestemmelse § 2 stk. 2 skal "tilbydes" jernbanevirksomhederne, såfremt en sådan serviceydelse udføres af terminaloperatøren, må forstås som en forpligtelse for terminaloperatøren, og der kan heller ikke af dette udtryk med den fornødne klarhed udledes noget retskrav for jernbanevirksomheden på selv at kunne foretage rangering i den situation, hvor rangering tilbydes af terminaloperatøren, men hvor jernbanevirksomheden blot ikke ønsker at gøre brug heraf.

I kombiterminalbekendtgørelsens § 2, stk. 1, 1. pkt., er gentaget det generelle krav, som også følger af jernbanelovens § 10, hvorefter jernbanevirksomhedernes benyttelse af kombiterminalerne mod betaling skal ske på lige og ikke diskriminerende vilkår.

Ifølge lovbemærkningerne til bestemmelsen²¹ betyder dette blandt andet, at jernbanevirksomhederne i forbindelse med brugen af kombiterminaler må have adgang til at benytte sig af kombiterminalens spor og i nødvendigt omfang

²¹ LFF 1997-1998.2.27, bemærkningerne til § 10 som gengivet oven for i afsnit 3 om retsgrundlaget.

at håndtere togets såkaldt almindelige funktioner, og som et af eksemplerne herpå er nævnt henstilling af tog i ledige perioder.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Denne ret for jernbanevirksomhederne til på egen hånd at håndtere togets almindelige funktioner støttes også af hensynet til effektiv udnyttelse af kombiterminalen – herunder især inden for perioder, hvor terminaloperatøren ikke selv måtte være til stede og kan tilbyde at udføre den pågældende funktion.

Jernbanenævnet finder på denne baggrund, at jernbanevirksomheder, som har betalt for at få adgang til kombiterminalen og dennes spor, i medfør af jernbanelovens § 10, som udgangspunkt også har ret til bl.a. at foretage rangering til henstilling af togvogne på sporarealer tilknyttet kombiterminalen inden for perioder, hvor terminaloperatøren ikke selv måtte være til stede og kan tilbyde at foretage rangeringen.

I denne sag har Captrain også rent faktisk selv foretaget rangering umiddelbart forud for, at DB Schenker i marts 2013 nedlagde generelt forbud mod dette.

Som nærmere anført ovenfor ses de gældende sikkerhedsregler ikke at være til hinder for førnævnte ret for jernbanevirksomheder til blandt andet at kunne foretage rangering, ligesom terminaloperatørens oplysningsforpligtelser over for SKAT heller ikke findes at kunne føre til fravigelse af denne ret, jf. ovenfor.

Jernbanenævnet finder sammenfattende på denne baggrund, at den i Trafikstyrelsens udtalelse af 20. marts 2013 indeholdte retsopfattelse ikke kan tiltrædes, idet Captrain i overensstemmelse med de nævnte lovbemærkninger til jernbanelovens § 10 og på det foreliggende grundlag efter nævnets opfattelse har ret til, mod betaling af sædvanlig takst for adgang til og skinnekapacitet på Kombiterminal Taulov, selvstændigt at udføre rangering på kombiterminalens område inden for tidsrum, hvor terminaloperatøren ikke måtte være til stede på kombiterminalen og kan tilbyde at udføre rangeringen mod betaling af sædvanlig takst herfor.

7. Jernbanenævnets vejledende udtalelse om retten til rangering

Jernbanenævnet udtaler i medfør af jernbanelovens § 24a og med henvisning til jernbanelovens § 10 og kombiterminalbekendtgørelsens § 2, stk. 1, 1. pkt., at Captrain Denmark ApS efter nævnets opfattelse på det ovenfor anførte grundlag har ret til, mod betaling af sædvanlig takst for adgang til og skinnekapacitet på kombiterminalen i Taulov, selv at udføre rangering på kombiterminalen i Taulov inden for tidsrum, hvor terminaloperatøren ikke selv måtte være til stede på kombiterminalen og kan tilbyde at udføre rangeringen efter betaling af sædvanlig takst herfor.

Jernbanenævnets udtalelse kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Captrain har fået medhold i det for Jernbanenævnet indbragte spørgsmål om rangering. Det indbetalte gebyr på 4.000,- kr. tilbagebetales derfor i henhold til § 13, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1188 af 12. december 2012 om Jernbanenævnet. Det bemærkes i den forbindelse, at da nævnet har valgt at behandle sagen som en tilsynssag, kunne klagen have været afvist, og gebyret kunne derfor tillige have været tilbagebetalt efter bekendtgørelsens § 13, stk. 2.

Dato 21.02.2014
j.nr.JN34-00008

Denne udtalelse offentliggøres på nævnets hjemmeside.

På nævnets vegne

Torben Sørensen

Nævnetsformand

Bilag 1: Oversigt pr 21. februar 2014 over sagens akter