

DB Cargo Danmark Services A/S

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon 41 78 03 86  
Fax 72 21 88 88  
info@jernbanenaevnet.dk  
www.jernbanenaevnet.dk

## **Vejledende udtalelse samt krav til DB Cargo vedrørende kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup**

30. juni 2017  
j.nr. JN36-00036

### **0. Resume med frister for DB Cargos besvarelser af Jernbanenævnets krav**

Den 1. november 2016 fremsendte DB Cargo som operatør af kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov forretningsbetingelser og takstblade med oplysning om 2017-takster m.v. til Jernbanenævnet.

Herefter indledte Jernbanenævnet nærværende tilsynssag om vilkårene for benyttelse af de to kombiterminaler.

For så vidt angår DB Cargos forretningsbetingelser, skal DB Cargo **senest den 24. juli 2017, kl. 12.00** fremsende reviderede forretningsbetingelser med ændrede bestemmelser som nærmere anført i afsnit 3, litra A, nedenfor.

For så vidt angår taksternes størrelse, øvrige økonomiske vilkår for benyttelse af terminalerne, m.v., har Jernbanenævnet valgt at rette tilsynets fokus mod det kommende takstår (takståret 2018). I den forbindelse skal DB Cargo **senest den 1. november 2017, kl. 12.00** fremsende nyt takstblad for 2018 med takster for samtlige serviceydelse og med tilhørende økonomisk dokumentation og redegørelser, m.v., som nærmere anført i afsnit 3, litra B-H, nedenfor.

### **1. Sagsforløb**

Jernbanenævnet fremsendte den 8. februar d.å. tilsynsbrev til DB Cargo med anmodning om oplysninger og øvrig dokumentation vedrørende 2017-takster for kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup.

DB Cargo fremsendte herefter brev af 8. marts d.å. med en række oplysninger til Jernbanenævnet.

Herefter fremsendte Jernbanenævnet brev af 21. marts 2017 til DB Cargo med supplerende anmodninger om oplysninger (som nærmere omtalt i de enkelte afsnit i afsnit 3 neden for).

DB Cargo har herefter fremsendt brev af 31. marts 2017 til Jernbanenævnet med supplerende oplysninger.

30. juni 2017  
j.nr. JN36-00036

Sagen er senest behandlet af Jernbanenævnet på møde den 20. juni 2017.

I sagens behandling har deltaget:

Nævnensformand: Dommer Line Kornerup.

Nævnensmedlemmer: Professor Per Baltzer Overgaard; vicedirektør Jacob Schaumburg-Müller; institutleder Lars Peter Raahave Østerdal; professor Bjarne Kjær Ersbøll; professor Birgit Liin og chefkonsulent Alex Landex.

Afsnit 3 nedenfor indeholder Jernbanenævnets gennemgang af og bemærkninger samt anmodninger i relation til de enkelte spørgsmål i sagen.

## 2. Retsgrundlaget

Jernbaneloven<sup>1</sup> indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

*"§ 5. [...]*

*Stk. 2. Forvaltere af kombiterminaler tildeler uden forskelsbehandling og mod betaling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på kombiterminaler. [...]*

*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.*

*[...]*

*§ 103.[...]*

*Stk. 3. Jernbanenævnet fører tilsyn med konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse med henblik på at undgå en uhensigtsmæssig udvikling i disse markeder og er nationalt tilsynsorgan i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde<sup>2</sup> og regler til gennemførelse heraf samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning*

---

<sup>1</sup> Jernbanelov nr. 686 af 27. maj 2015.

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/2370 af 14. december 2016 om ændring af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.

*om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret gods-transport. ”*

30. juni 2017  
j.nr. JN36-00036

Kombiterminalbekendtgørelsen, jf. bkg. nr. 1047 af 2. september 2015 om modtagepligt på kombiterminaler, indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

*”§ 1. Bekendtgørelsen finder anvendelse på kombiterminaler. Reglerne i §§ 7-8 gælder dog kun kombiterminaler, der drives af eller ejes helt eller delvist af en jernbanevirksomhed.*

*[...]*

*§ 2. Forvalter af kombiterminal (terminalforvalter), skal stille kombiterminalen til rådighed for jernbanevirksomheder efter betaling på lige og ikke diskriminerende vilkår efter reglerne i denne bekendtgørelse samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde med tilhørende implementeringsretsakter. Kombiterminalen med tilhørende servicefaciliteter og ydelser, der leveres i disse faciliteter, herunder kombiterminalens spor, klargøringsfaciliteter, betjent løftekapacitet, adgangsveje og midlertidig henstillingsplads, stilles således til rådighed mod betaling for jernbanevirksomheder.*

*[...]*

*Stk. 5. Enhver ansøger, der ikke er jernbanevirksomhed, og som opfylder kravene til ansøger, jf. Kommissionens gennemførelsesforordning om krav til ansøgere om jernbaneinfrastrukturkapacitet, er uden forskelsbehandling og mod betaling berettiget til at reservere de servicefaciliteter og ydelser, der stilles til rådighed af forvalter af kombiterminaler i henhold til denne bekendtgørelses bestemmelser samt de bestemmelser, der følger af det direktiv og implementeringsretsakter, der er nævnt i stk. 1.*

*[...]*

*§ 4. Kombiterminalens takster fastsættes i overensstemmelse med*  
*1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde med tilhørende implementeringsretsakter og*  
*2) bestemmelserne om statsstøtte i Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.*

*§ 5. Takster for jernbanevirksomheders benyttelse af kombiterminaler fastsættes således, at enhver forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder undgås. Taksterne kan fastsættes under hensyntagen til togets sammensætning og andre særlige forhold, for eksempel kørselsfrekvens og kørselsperioder, såfremt taksterne hermed fremmer en effektiv anvendelse af jernbaneinfrastrukturen og kombiterminalen.*

*Stk. 2. Ved fastsættelse af takster kan der tages hensyn til konkurrencesituationen inden for jernbanedriften. Jernbanenævnet kan træffe afgørelse om nedsættelse af taksterne, hvis takstniveauet ikke er i overensstemmelse med konkurrencesituationen, eksempelvis i en situation, hvor der ikke er konkurrence på kombiterminalområdet, og taksterne ikke er konkurrencedygtige i forhold til andre transportmåder.*

*[...]*

*§ 7. Taksterne skal fastsættes således, at de dækker de fulde omkostninger i det omfang, at de er rimelige i forhold til brug af servicefaciliteter og leverede ydelser, og med tillæg af en rimelig fortjeneste. En rimelig fortjeneste svarer til en forrentning af egenkapitalen, der ligger på linje med de seneste års gennemsnitlige afkast i den pågældende sektor og under hensynstagen til den risiko, herunder for indtægterne, eller fraværet af en sådan risiko, som terminalforvalteren pådrager sig.*

*Stk. 2. Jernbanevirksomhederne skal betale for brug af servicefaciliteter og leverede ydelser, som jernbanevirksomheden rekvirerer fra kombiterminalen, på grundlag af de enkelte omkostningsdannende ressource-træk.*

*[...]*

*§ 8. Terminalforvalter skal i overensstemmelse med gældende forretningspraksis foretage en nøjagtig regnskabsmæssig adskillelse mellem kombiterminalens regnskab og eventuelle øvrige aktiviteter, uanset om disse måtte blive udøvet i samme selskab.*

*Stk. 2. I supplement til regnskabsføringen efter årsregnskabsloven udarbejder hovedvirksomheden et internt regnskab for hver kombiterminal, der indeholder produktkalkuler for de enkelte serviceydelser på kombiterminalen.*

*Stk. 3. De interne delregnskaber for kombiterminalen med produktkalkuler udfærdiges efter anerkendte og ensartede teoretiske principper og metoder for indtægts- og omkostningsallokering og baseres på en dokumenteret produktøkonomimodel.*

*Stk. 4. Terminalforvalter sikrer, at en statsautoriseret revisor for hvert regnskabsår afgiver en revisorerklæring om, hvorvidt den i stk. 1 angivne regnskabsmæssige adskillelse er overholdt, og om der føres finansielle midler mellem terminalforvaltervirksomheden og eventuel anden virksomhed, herunder eventuel jernbanevirksomhed. Der må ikke ske en krydssubsidiering mellem de to aktivitetsområder.*

*Stk. 5. Jernbanenævnet skal på grundlag af kombiterminalens interne regnskab, produktkalkulerne og de udarbejdede revisorerklæringer kontrollere og påse, at bestemmelserne overholdes.*

§ 9. Terminalforvalter skal offentliggøre betingelserne 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.

30. juni 2017  
j.nr. JN36-00036

Stk. 2. Forretningsbetingelserne skal udformes på dansk og engelsk og optages på kombiterminalens hjemmeside.

Stk. 3. Forretningsbetingelserne skal sendes til Jernbanenævnet senest samtidig med offentliggørelsen på hjemmesiden.

[...]

§ 12. Jernbanenævnet fører tilsyn med, at terminalforvalter overholder reglerne i denne bekendtgørelse.

Stk. 2. Terminalforvalter er forpligtet til at give de oplysninger, herunder de dokumenter, som Jernbanenævnet anmoder om som led i tilsynet med overholdelse af denne bekendtgørelse. Jernbanenævnet kan f.eks. anmode om oversigter over kombiterminalens

- 1) interne og eksterne regnskabstal vedrørende samlede omkostninger og indtægter fra kombiterminalens anlæg og ydelser og fordelt på hvert takstområde,
- 2) udviklingen i efterspørgslen over flerårige perioder inden for hvert takstområde, og
- 3) en redegørelse for de anvendte fordelingsprincipper og nøgler, herunder om der i perioderne er sket ændringer i disse.

[...]

### **3. Jernbanenævnets gennemgang og krav i relation til de enkelte spørgsmål i sagen**

#### **A. Forretningsbetingelserne<sup>3</sup>:**

Jernbanenævnet har i en tidligere sag<sup>4</sup> fastslået, at en jernbanevirksomhed inde på en kombiterminalens område er berettiget til på egen hånd at foretage håndtering af egne togs såkaldte "almindelige funktioner" i det omfang terminaloperatøren ikke selv er til stede og kan tilbyde at udføre den pågældende ydelse mod betaling af sædvanlig takst. Dette gælder bl.a. rangering, rengøring, påfyldning af vand, tømning af toiletter, strømforsyning til opvarmning, køleanlæg og forberedelse af tog, m.v. Forretningsbetingelserne skal derfor

---

<sup>3</sup> Forretningsbetingelserne er fremsendt som bilag 2 til DB Cargos brev af 8. marts 2017 til Jernbanenævnet.

<sup>4</sup> Jf. Jernbanenævnets vejledende udtalelse af 21. februar 2014 i sag JN34-00008 vedrørende jernbanevirksomheden Captrain. Udtalelsen findes på Jernbanenævnets hjemmeside [www.jernbanenaevnet.dk](http://www.jernbanenaevnet.dk).

ændres, således at det fremgår, at jernbanevirksomhederne er berettigede til at disponere som nævnt inde på kombiterminalernes områder.

30. juni 2017  
j.nr. JN36-00036

Punkt 4.3 i forretningsbetingelserne indeholder en bodsbestemmelse, hvorefter brugerne skal betale et tillæg på 100% af vederlaget for en hvilken som helst af de i bestemmelsen nævnte typer af fejl (dvs. for fejl i form af enten forkert beskrivelse af gods, overskridelse af lastegrænser eller manglende overholdelse af vilkår i aftalen). Jernbanenævnet bemærker, at efter direktiv 2012/34, artikel 35, kan der som led i infrastrukturafgiftsordninger bl.a. fastsættes sanktioner for aktiviteter, der medfører driftsforstyrrelser, herunder for at kompensere for tab og for at fremme optimal udnyttelse af infrastrukturen. Bodens størrelse skal være rimelig i forhold til behovet for at undgå den pågældende type fejl og i forhold til de meromkostninger, som fejlen typisk medfører for terminaloperatøren. DB Cargo skal enten ophæve bodsbestemmelsen i punkt 4.3 eller erstatte denne af en ændret bestemmelse, hvorefter bodsbeløb fastsættes mere nuanceret efter de nævnte kriterier. En således revideret bodsbestemmelse skal i givet fald fremsendes til Jernbanenævnet sammen med DB Cargos redegørelse for, hvorledes førnævnte kriterier er iagttaget ved den reviderede bodsbestemmelse.

Dernæst er det under punkterne 4.5 - 4.6 i forretningsbetingelserne anført, at terminaloperatøren ensidigt og til enhver tid kan hæve taksterne i tilfælde af visse omstændigheder, som øger terminalens omkostninger. Dette strider imod kombiterminalbekendtgørelsens ordning, jf. bl.a. § 7, stk. 7, hvorefter taksterne skal fastsættes for 1 år ad gangen (efter forudgående høring af brugerne). Øgede omkostninger i løbet af året kan alene berettige til at hæve taksterne for et senere år, hvor de øgede omkostninger måtte påvirke de beregnede stykomkostninger for terminalernes serviceydelser.

DB Cargo skal derfor slette/korrigere det nævnte indhold i forretningsbetingelsernes punkter 4.5 - 4.6.

Yderligere bemærkes, at punkt 25.1 i forretningsbetingelserne giver indtryk af, at en hvilken som helst konflikt mellem brugeren og terminaloperatøren må afgøres ved voldgift. Det følger imidlertid af kombiterminalbekendtgørelsens § 13, at der kan indgives klage til Jernbanenævnet over afslag på anmodninger om brug af terminalernes servicefaciliteter og ydelser, ligesom der kan klages til nævnet over kombiterminalens takster.

DB Cargo skal derfor tilføje under punkt 25.1 i forretningsbetingelserne, at brugere af kombiterminalerne har klageadgang til Jernbanenævnet om de nævnte spørgsmål.

**B. Den generelle rabatordning i DB Cargos takstblad, m.v:**

Ved brev af 20. marts 2017 anmodede Jernbanenævnet DB Cargo om nærmere at begrunde opbygningen af rabatordning i DB Cargos takstblad<sup>5</sup> – herunder at begrunde rabatordningens intervaller af antal løft med tilhørende procentsatser. DB Cargos rabatordning (jf. takstbladets side 4) lyder som følger:

30. juni 2017  
j.nr. JN36-00036

***"Rebates on lifts***

*Based on units per year*

*More than 10.000 units: 3% on every additional lift.*

*More than 20.000 units: 6% on every additional lift.*

*More than 30.000 units: 9% on every additional lift.*

*More than 40.000 units: 15% on every additional lift.*

*More than 45.000 units: 18% on every additional lift."*

DB Cargo oplyste herefter ved brev af 31. marts 2017:

*"Den nuværende rabatstruktur har været gældende i mange år, og strukturen er fastsat på baggrund af praktisk erfaring om, at en ganske stor volumen er forudsat, førend stordriftsfordelene er store nok til, at det er relevant at give rabat. De fastsatte intervaller er således udtryk for, hvornår der efter DB Cargos opfattelse er tale om volumener, som medfører reelle besparelser. Herudover tager DB Cargo markedsf forholdene i betragtning, da store kunder forventer en rabatmulighed svarende til andre udenlandske kombiterminaler."*

Jernbanenævnet bemærker, at rabatordningen skal kunne begrundes nærmere – herunder med konkrete oplysninger og beregninger som viser, hvorledes de enkelte rabattrin og de progressive procentuelle stigninger i rabatordningen har sammenhæng med terminalernes omkostninger. DB Cargo skal derfor fremsende sådanne oplysninger og beregninger til Jernbanenævnet.

I 2016 modtog Jernbanenævnet en skrivelse fra Carlsberg, hvorved klagen i de på daværende tidspunkt verserende klagesager rejst af Carlsberg blev tilbagekaldt. Tilbagekaldelsen skete som led i en aftale indgået mellem Carlsberg og DB Cargo.

DB Cargo har med sit brev af 31. marts d.å. til Jernbanenævnet fremsendt kopi af aftalen med Carlsberg.

---

<sup>5</sup> DB Cargos takstblad for 2017 er fremsendt som bilag 1 til DB Cargos brev af 8. marts 2017 til Jernbanenævnet.

Af aftalen fremgår (jf. aftalens "appendiks 6") at Carlsberg modtager en rabat på 100.000 Euro ligeligt fordelt for løft i perioden 2017-2019<sup>6</sup>, dvs. godt 33.333 Euro for hvert af de nævnte år.

30. juni 2017  
j.nr. JN36-00036

Jernbanenævnet har anmodet DB Cargo og Carlsberg om nærmere redegørelser om den nævnte rabatordning og vil senere behandle dette spørgsmål.

#### C. Liste over brugere af hver terminal med antal udførte serviceydelser:

Ved brev af 20. marts 2017 anmodede Jernbanenævnet DB Cargo om at fremsende en oversigt for hver kombiterminal, som for 2015 viser brugerne af den enkelte terminal og hvilke serviceydelser den enkelte bruger har fået udført på terminalen herunder med antallet af disse.

Herefter har DB Cargo ved brev af 31. marts 2017 fremsendt oversigter for hver kombiterminal, som for hver enkelt bruger viser antal bestilte serviceydelser og omsætningen pr. ydelseskategori i 2015.

Jernbanenævnet bemærker, at ydelseskategorierne i oversigterne bør være mere detaljerede således, at de mere præcist svarer til de ydelseskategorier, som fremgår af takstbladet.

Til brug for nævnets stillingtagen til taksternes størrelse for det kommende takstår (takståret 2018) skal DB Cargo fremsende mere detaljerede oversigter for 2016, som viser samtlige ydelseskategorier i takstbladet herunder med antal, som den enkelte bruger har fået udført (dog bortset fra de ydelser i takstbladet, som eventuelt ikke måtte være udført i 2016).

#### D. Opkrævningen af reservationsafgifter:

DB Cargo har til Jernbanenævnet fremsendt høringssvarene<sup>7</sup>, som DB Cargo modtog fra brugere af de to kombiterminaler i forbindelse med høringen om 2017-taksterne.

Heri er blandt andet tilkendegivet utilfredshed fra en bruger over DB Cargos opkrævninger af "cancellation fee" (reservationsafgifter) i tilfælde, hvor brugere ikke selv har været skyld i, at de ikke har kunnet nå frem til tiden.

---

<sup>6</sup> Aftalen rummer også en rabat for Carlsberg i 2016 på 60.000 Euro, der er betegnet som "Discounts on traction". Denne rabat vedrører togtransport uden for terminalerne. Der er tale om godstransport mellem Carlsbergs bryggeri i Fredericia og kombiterminalen i Høje Taastrup. Dette blev oplyst ved et telefonmøde den 7. april 2017 mellem DB Cargo ved finance manager Morten Jøhnk og Jernbanenævnets sekretariat ved specialkonsulent Lars Vinther-Madsen.

<sup>7</sup> Høringssvarene fra terminalernes brugere er fremsendt som bilag 6 til DB Cargos brev af 8. marts 2017 til Jernbanenævnet.



Takstbladet indeholder følgende vilkår for reservationsafgifter:

***"Cancellation fees***

*Cancellation of a slot which is notified more than 24 hours prior to commencement of the booked slot: No cancellation fee.*

*Cancellation of a slot which is notified less than 24 hours prior to commencement of the booked slot: Cancellation fee, calculated as 90% of the total sum of the ordered services at the applicable prices.*

*A delay of more than 59 minutes, causing a rejection of the train (cancellation of the slot): Cancellation fee, calculated as 90% of the total sum of the ordered services at the applicable prices."*

Jernbanenævnet anmodede på denne baggrund DB Cargo om at redegøre for, hvorvidt der opkræves reservationsafgifter overfor brugere, som blot er blevet forhindret i at nå frem på grund af omstændigheder, som de ikke selv er herre over. Endvidere anmodede nævnet DB Cargo om at oplyse det eksakte beløb, som samlet er opkrævet som reservationsafgifter i 2015.

DB Cargo har herefter ved brev af 31. marts 2017 oplyst, at der ikke er opkrævet reservationsafgifter i 2015, idet disse først blev indført fra 1. januar 2016. Endvidere oplyser DB Cargo i brevet:

*"Såfremt brugere ikke møder frem, og dette ikke skyldes forhold, som DB Cargo bærer ansvaret for, vil der blive opkrævet cancellation fee i overensstemmelse med vilkårene i takstbladet."*

Jernbanenævnet bemærker hertil:

Efter direktiv 2012/34, artikel 36, kan forvaltere af infrastruktur opkræve en "passende" afgift for kapacitet, som er tildelt, men som ikke udnyttes. Denne afgift skal tilskynde til effektiv udnyttelse af kapacitet.

Formålet med reservationsafgifter kan således være:

- 1) At afholde jernbanevirksomheder/brugere fra at blokere for fri kapacitet til skade for andre potentielle brugere. Afgiften bør dog ikke være højere, end formålet tilsiger. Derfor bør afgiftens størrelse være rimelig i forhold til det konkrete behov for at forhindre overbookinger. En afgift på 90% forekommer umiddelbart at være højere end nødvendigt for at varetage det nævnte hensyn. Dernæst bør det fremgå af vilkårene i takstbladet, at afgiften ikke opkræves overfor en bruger, der er forhindret som følge af force majeure eller hvis afbestillingen skyldes terminaloperatørens forhold.
- 2) At give jernbanevirksomheder/brugere det fornødne incitament til at foretage afbestillinger af reserveret kapacitet så tidligt som muligt. Til

30. juni 2017  
j.nr. JN36-00036

dette formål er der behov for, at reservationsafgiften gradueres i forhold til, hvor tidligt/sent afbestillingen sker.

30. juni 2017  
j.nr. JN36-00036

For det kommende takstår (takståret 2018) skal DB Cargo revidere vilkårene i takstbladet for opkrævning af reservationsafgifter efter de ovenfor under punkt 1-2 anførte retningslinjer/hensyn. De reviderede vilkår bedes fremsendt til Jernbanenævnet sammen med DB Cargos redegørelse for, hvorledes de ovenfor under punkt 1-2 anførte retningslinjer/hensyn er iagttaget i forbindelse med de reviderede vilkår for betaling af reservationsafgifter.

Som et vejledende eksempel – idet vilkår for reservationsafgifter kan udformes med en vis variation afhængigt af de individuelle forhold på de forskellige terminaler - kan bl.a. henvises til følgende vilkår for opkrævning af reservationsafgifter, som er fastsat af den tyske terminaloperatør, Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse mbH (DUSS<sup>8</sup>)<sup>9</sup>:

- Afbestilling mindst 48 timer før: 0%
- Afbestilling mellem 24 timer og 48 timer før: 20%
- Afbestilling mindre end 24 timer eller forsinkelse, som fører til afvisning eller udskudt booking: 40%
- Afbestilling som følge af force majeure: 0%.

#### E. Tillæg for håndtering af farligt gods

Det fremgår af DB Cargos takstblad, at der for en række serviceydelser opkræves et tillæg på 50% til de oplyste takster, såfremt der er tale om håndtering af farligt gods.

I et enkelt af de af DB Cargo fremsendte høringsvar fra brugerne er der givet udtryk for utilfredshed med, at det nævnte tillæg for håndtering af farligt gods ikke alene rammer taksterne for håndtering af den pågældende enhed med farligt gods, men alle de enheder (også dem med ikke-farligt gods) som er omfattet af en bestilling.

Jernbanenævnet har på denne baggrund ved brev af 20. marts 2017 anmodet DB Cargo om at redegøre for, hvorvidt tillægget for håndtering af farligt gods også bliver lagt til taksten for håndtering af øvrige enheder med ikke-farligt gods i en bestilling, der omfatter enheder med både farligt og ikke-farligt gods.

DB Cargo har ved brev af 31. marts 2017 oplyst:

---

<sup>8</sup> DUSS er ligesom DB Cargo også en del af Deutsche Bahn Group (DB).

<sup>9</sup> [http://www1.deutschebahn.com/file/ecm2-duss/1629274/fGxJLI-MBqSu8u3mDXXY\\_v47RNVY/8111354/data/nbs\\_duss\\_aenderungen.pdf](http://www1.deutschebahn.com/file/ecm2-duss/1629274/fGxJLI-MBqSu8u3mDXXY_v47RNVY/8111354/data/nbs_duss_aenderungen.pdf), side 23 (vilkårene er skrevet på tysk).

*"Tilstedeværelsen af farligt gods registreres pr. enhed. Alt gods i enheder, der indeholder farligt gods (herunder enheder, hvor farligt og ikke-farligt gods er blandet) udgør således i princippet farligt gods.*

30. juni 2017  
j.nr. JN36-00036

*Det er kundens registrering af den pågældende enhed som indeholdende farligt gods, der udløser tillægget.*

*Der betales ikke tillæg for håndtering af enheder, som ikke indeholder farligt gods, selvom disse er bestilt sammen med enheder, som indeholder farligt gods"*

Jernbanenævnet bemærker, at tillæg for håndtering af farligt gods bør nuanceres og kunne begrundes med et øget forbrug af tid/ressourcer på terminalen. For serviceydelse, for hvilke tilstedeværelsen af farligt gods ikke måtte medføre øget forbrug af tid/ressourcer, bør der således eksempelvis ikke kræves tillæg.

For det kommende takstår (takståret 2018) skal DB Cargo derfor revidere vilkåret i takstbladet vedrørende opkrævning af tillæg for håndtering af farligt gods i overensstemmelse med det anførte. De reviderede vilkår bedes fremsendt til Jernbanenævnet sammen med DB Cargos redegørelse for, hvorledes tillæg for håndtering af farligt gods nærmere kan begrundes med øget forbrug af tid/ressourcer i relation til de enkelte ydelseskategorier i takstbladet.

#### F. DB Cargos produktøkonomiregnskaber:

DB Cargo har fremsendt produktkalkuler<sup>10</sup> for de to kombiterminaler (baseret på 2015 regnskabstal).

Jernbanenævnet bemærker, at der ikke er beregnet stykpriser for alle de serviceydelser på de to kombiterminaler, som fremgår af takstbladet.

Nævnet vil efter omstændighederne ikke kræve ændringer af de foreliggende beregninger af stykomkostninger, som ligger til grund for 2017-taksterne.

Til brug for takstfastsættelsen for det kommende takstår (2018) skal DB Cargo udarbejde og fremsende mere detaljerede produktkalkuler<sup>11</sup>, hvorved omkostningerne (efter de interne 2016 regnskaber) for hver kombiterminal

---

<sup>10</sup> DB Cargos produktkalkuler for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov er fremsendt som bilag 8 til DB Cargos brev af 8. marts 2017 til Jernbanenævnet.

<sup>11</sup> Udover det nævnte krav om mere detaljerede produktkalkuler skal produktkalkulerne i øvrigt fortsat være udformet efter anerkendte og ensartede principper, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 8, stk. 3, samt i øvrigt de vejledende bemærkninger herom i Jernbanenævnets vejledende udtalelse af 27. september 2016 i sag JN34-00021.

fordeles til hver enkelt kategori af tjenesteydelser, som udbydes på kombiterminalen (herunder de ydelseskategorier, som vil fremgå af det kommende takstblad for 2018).

30. juni 2017  
j.nr. JN36-00036

Endvidere skal DB Cargo fremsende dokumentation for regnskabsmæssig adskillelse i form af interne 2016 regnskaber for hver kombiterminal med tilhørende revisorerklæringer efter kombiterminalbekendtgørelsens § 8, stk. 4.

Nævnet bemærker, at de af DB Cargo fremsendte interne 2015 regnskaber med tilhørende revisorerklæringer er udformet i overensstemmelse med de nævnte krav efter kombiterminalbekendtgørelsen, jf. bemærkningerne herom i Jernbanenævnets vejledende udtalelse af 27. september 2016<sup>12</sup>.

#### G. Manglende takster i takstbladet<sup>13</sup>

I brevet af 8. februar 2017 til DB Cargo anmodede Jernbanenævnet blandt andet om, at der i takstbladets på side 3, nederste halvdel (i skemaet "*Individual value-added services by special agreement*") blev tilføjet manglende takster for terminalernes serviceydelser.

Hertil har DB Cargo i brevet af 8. marts 2017 til Jernbanenævnet anført, at serviceydelserne nævnt i dette skema efter DB Cargos opfattelse ligger udenfor de i kombiterminalbekendtgørelsens bilag 2 nævnte takst kategorier. Det følger derfor efter DB Cargos opfattelse modsætningsvist af kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 6, at der ikke behøver at blive oplyst i takstbladet om de i skemaet nævnte ydelser.

Jernbanenævnet bemærker hertil, at efter bekendtgørelsens § 9, stk. 1, skal der oplyses om "*de ydelser, der tilbydes, og de takster, der opkræves*". Heraf følger, at der skal oplyses om takster for samtlige serviceydelser.

I øvrigt bemærkes, at det nævnte skema i DB Cargos takstblad blandt andet nævner serviceydelserne løft ind og ud af depot (nr. 1 og nr. 4 i skemaet). Dette er omfattet af takst kategori "D" (løft til og fra midlertidig henstilling) i bekendtgørelsens bilag 2.

Endvidere bemærkes, at det nævnte skema i DB Cargos takstblad nævner langtidsopbevaring (nr. 2 og nr. 3 i skemaet), som er omfattet af takst kategori "F" i bekendtgørelsens bilag 2.

Dernæst nævner skemaet i DB Cargos takstblad rengøring (nr. 5 i skemaet) samt reparationer (nr. 6 i skemaet) af lasteenheder, som begge er omfattet af

---

<sup>12</sup> Jf. Jernbanenævnets sag JN34-00021.

<sup>13</sup> Takstbladet er fremsendt som bilag 1 til DB Cargos brev af 8. marts 2017 til Jernbanenævnet.

takstkategori "C" i bekendtgørelsens bilag 2 om serviceydelserne "klargøring" for hvilke der skal oplyses om en timetakst.

30. juni 2017  
j.nr. JN36-00036

På baggrund af det anførte skal DB Cargo udarbejde og fremsende takstblad med 2018-takster med takster for samtlige serviceydelser på terminalerne – herunder bl.a. også de i skemaet nederst på side 3 i takstbladet nævnte serviceydelser.

For visse af serviceydelserne nævnt på side 3, nederste halvdel i takstbladet (Individual value added services by special agreement), ses der at være tale om serviceydelser med varierende tidsforbrug (reparation og langtidsopbevaring, m.v.) for hvilke det muligvis kan være vanskeligt at oplyse en bestemt fast takst for hele ydelsen. For sådanne serviceydelser vil det derfor være tilstrækkeligt i takstbladet at oplyse om satser pr. forbrugt tidsenhed (f.eks. en timesats for reparation eller f.eks. en pris pr. døgn for opbevaring).

#### H. Taksternes størrelse

DB Cargo skal fremsende nyt takstblad med udkast til 2018-takster for alle kategorier af serviceydelser på hver kombiterminal, jf. afsnit G oven for.

De enkelte takster må ikke fastsættes højere end omkostningerne forbundet med den enkelte serviceydelse med tillæg af en rimelig fortjeneste, jf. kombi-terminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1<sup>14</sup>.

Med venlig hilsen

På Jernbanenævnets vegne



Line Kornerup  
Nævningsformand

---

<sup>14</sup> Kombi-terminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1: "En rimelig fortjeneste svarer til en forrentning af egenkapitalen, der ligger på linje med de seneste års gennemsnitlige afkast i den pågældende sektor og under hensyntagen til den risiko, herunder for indtægterne, eller fraværet af en sådan risiko, som terminalforvalteren pådrager sig".