

DSB

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 4178 0386
Fax 7221 8888
info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk

Vejledende udtalelse vedrørende DSB's forsyningsanlæg/servicefaciliteter med tilknytning til jernbaneinfrastrukturen

Dato 27. september 2017
j.nr. JN36-00038

0. Resume

I nærværende sag har Jernbanenævnet undersøgt og stillet en række spørgsmål til DSB vedrørende DSB's forsyningsanlæg med tilknytning til jernbaneinfrastrukturen.

Sagsforløbet er overordnet gengivet i afsnit 1, nedenfor.

Afsnit 2, nedenfor om retsgrundlaget indeholder uddrag af gældende bestemmelser vedrørende de i sagen rejste spørgsmål.

De af DSB fremsendte oplysninger og svar på nævnets spørgsmål er gengivet i afsnit 3, nedenfor.

Jernbanenævnets bemærkninger til de i sagen rejste spørgsmål fremgår af afsnit 4, nedenfor – herunder med nærmere begrundelser for, at nævnet på det foreliggende grundlag tager DSB's oplysninger og svar til efterretning.

Dog bemærker nævnet, at nærværende vejledende udtalelse alene er afgivet på grundlag af de gældende regler. Den kommende gennemførelsesforordning om servicefaciliteter¹ forventes at indeholde en række skærpede og supplerende krav. Når gennemførelsesforordningen foreligger i endelig vedtaget form, skal DSB påbegynde arbejdet med henblik på at kunne opfylde kravene i gennemførelsesforordningen senest når disse træder i kraft. Jernbanenævnet forventer herefter at vende tilbage med anmodninger om nærmere oplysninger fra DSB herom.

1. Sagsforløb

Efter opfordring fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen indledte Jernbanenævnet nærværende tilsynssag til nærmere undersøgelse af de af DSB ejede servicefaciliteter og forsyningsanlæg med tilknytning til Bandedanmarks jernbaneinfrastruktur - herunder vedrørende administrationen af og jernbanevirksomhedernes adgang til at benytte de pågældende anlæg og faciliteter, m.v.

I den forbindelse har Jernbanenævnet stillet en række spørgsmål til DSB, herunder ved:

¹ Europa Kommissionens udkast til gennemførelsesforordning om servicefaciliteter: "COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) .../... of xxx on access to service facilities and use of rail-related services" af 20. juli 2017. Udkastet har været i offentlig høring fra den 20. juli til den 17. august 2017.

- Brev af 24. februar 2016 til DSB.
- E-mail af 17. januar 2017 til DSB.
- Brev af 6. marts 2017 til DSB.

DSB har besvaret ovennævnte anmodninger fra Jernbanenævnet ved følgende skrivelser:

- Brev af 27. maj 2016 til Jernbanenævnet.
- Notat af 31. januar 2017 til Jernbanenævnet.
- Brev af 5. maj 2017 til Jernbanenævnet.

Ved mail af 31. maj 2017 har DSB fremsendt en mere detaljeret oversigt over DSB's forsyningsanlæg, herunder med oplysninger om typer og antal af faciliteter på de enkelte anlæg.

Sagen er senest behandlet af Jernbanenævnet på møde den 19. september 2017, hvor nævnet afgav nærværende vejledende udtalelse.

I sagens behandling har deltaget:

Nævningsformand: Dommer Line Kornerup.

Nævningsmedlemmer: Vicedirektør Jacob Schaumburg-Müller; chefkonsulent Alex Landex; institutleder Lars Peter Raahave Østerdal; professor Bjarne Kjær Ersbøll; professor Birgit Liin og professor Claus Holm.

2. Retsgrundlaget

Jernbaneloven² indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

”§ 5. Forvaltere af stationer tildeler uden forskelsbehandling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på stationer og tilhørende faciliteter, der ligger på de baneafsnit, som jernbanevirksomhederne befærder.

...

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

...

§ 6. Hvis forvaltere af de faciliteter, der er nævnt i § 5, stk. 1-3 og 5, samtidig kontrolleres direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling på jernbanetransportmarkedet, hvor faciliteten benyttes, skal tildelingen efter § 5 forvaltes uafhængigt af den pågældende virksomhed.

² Jernbanelov nr. 686 af 27. maj 2015.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om forhold efter stk. 1, herunder regler om særskilte regnskaber.

...

§ 8. Jernbanevirksomheder skal føre og offentliggøre særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport og for aktiviteter i forbindelse med passagertransport. ...

...

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om virksomhedernes pligt til at føre og offentliggøre særskilte regnskaber,

...

§ 103. ...

...

Stk. 3. Jernbanenævnet fører tilsyn med konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse med henblik på at undgå en uhensigtsmæssig udvikling af disse markeder og er nationalt tilsynsorgan i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde³ og regler til gennemførelse heraf ..."

Direktiv 2012/34⁴, indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

"Artikel 13

...

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

3 ...

For alle de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, skal operatøren og organet eller virksomheden have særskilte regnskaber, herunder særskilte balancer og driftsregnskaber.

...

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning) som ændret ved direktiv 2016/2370.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning) som ændret ved direktiv 2016/2370.

- 4 *Ansøgninger fra jernbanevirksomheder om adgang til og levering af ydelser ved Servicefaciliteten som omhandlet i bilag II, punkt 2, skal besvares inden for en rimelig frist, som fastsættes af det nationale tilsynsorgan, jf. artikel 55. Der må kun gives afslag på sådanne ansøgninger, hvis der findes levedygtige alternativer, der gør det muligt at udføre den pågældende gods- eller passagertransport på den samme eller alternative ruter på økonomisk acceptable vilkår. Dette forpligter ikke operatøren af servicefaciliteten til at investere i ressourcer eller faciliteter for at imødekomme alle jernbanevirksomheders ansøgninger.*

Når ansøgninger fra jernbanevirksomheder vedrører adgang til og levering af ydelser ved en servicefacilitet, der forvaltes af en servicefacilitetsoperatør som omhandlet i stk. 3, skal operatøren af servicefaciliteten skriftligt begrunde eventuelle afslag og anvise levedygtige alternativer ved andre faciliteter.

...

BILAG II

...

2. *Der skal også gives adgang, herunder sporadgang, til følgende servicefaciliteter, når de findes, og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter:*
- a) *Passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter*
 - ...
 - e) *Vedligeholdelsesfaciliteter*
 - f) *Andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter.*
 - ...
 - h) *Hjælpefaciliteter.*
 - i) *Brændstofpåfyldningsfaciliteter og levering af brændstof i disse faciliteter"*

Bkg. 1380/2015⁵ indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

"§ 1. Bekendtgørelsen finder anvendelse på stationer, jf. stk. 2. Stationer omfatter ejendomme og arealer og dele heraf, som fungerer i tilknytning til jernbanenettet med henblik på optagning og afsætning af jernbanepassagerer.

Stk. 2. Stationer, der ejes eller forvaltes af DSB, stilles til rådighed for andre jernbanevirksomheder 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.

⁵ Transport- og Bygningsministeriets bekendtgørelse nr. 1380 af 1. december 2015 om modtagepligt på stationer.

Stk. 3. Adgang til stationer, jf. stk. 2, omfatter tillige adgang til spor, klargøringsfaciliteter samt andre servicefaciliteter og ydelser, der leveres i disse faciliteter, jf. dog § 6. DSB udarbejder en gang om året en liste over de stationer, spor, klargøringsfaciliteter samt andre servicefaciliteter og ydelser, der leveres i disse faciliteter, DSB stiller til rådighed for andre jernbanevirksomheder.

...

§ 3. *DSB er forpligtet til på stationer at stille indre adgangsveje, almindelige ventefaciliteter, toiletter og forpladser til rådighed for andre jernbanevirksomheders passagerer på ikke diskriminerende vilkår herunder i samme omfang og kvalitet, med samme åbningstider og i øvrigt på de betingelser, som DSB stiller faciliteterne til rådighed for egne passagerer, jf. dog stk. 5. DSB stiller disse faciliteter og ydelser, jf. 1. pkt., til rådighed uden omkostninger for andre jernbanevirksomheder.*

Stk. 2. I det omfang, hvor DSB råder over elektronisk passagerinformation, togviserskilte og højtalerinformation om ankomst- og afgangstider, stilles dette vederlagsfrit til rådighed for andre jernbanevirksomheder, der afsætter eller optager passagerer på stationen i henhold til gældende køreplan, jf. dog stk. 5.

Stk. 3. DSB er ikke forpligtet til at stille eller give mulighed for at få stillet særlige lokaler eller særskilte faciliteter til rådighed for andre jernbanevirksomheders passagerer. DSB er ligeledes ikke forpligtet til at indskrænke eller udvide den service, der ydes på en station, som følge af ønsker fra andre jernbanevirksomheder.

Stk. 4. På stationer eller i tidsrum, hvor DSB ikke afsætter eller optager passagerer ifølge gældende køreplan, kan der mellem DSB og andre jernbanevirksomheder indgås særskilt aftale om drift af stationen. Hvis der ikke indgås en sådan aftale, er DSB alene forpligtet til at stille de for en standsning absolut nødvendige faciliteter til rådighed.

Stk. 5. DSB kan opkræve betaling for adgang til servicefaciliteter, og dertil leverede ydelser efter stk. 1-2, hvor DSB har udelejet stationer, der ejes eller forvaltes af DSB, i sin helhed.

§ 4. *DSB stiller eksisterende billetsalgsudstyr, herunder rejsekortsalgsudstyr og tjek ind/ tjek ud udstyr, i betjente billet salg samt på perroner til rådighed uden omkostninger for andre jernbanevirksomheder, der anmoder herom, og som benytter stationer, der ejes eller forvaltes af DSB.*

Stk. 2. Såfremt andre jernbanevirksomheder ønsker at etablere eget billet salg udover det i stk. 1, anførte, er DSB i det omfang, man råder over disponible lokaler eller arealer, forpligtet til, i fornuddent omfang mod betaling at stille lokaler eller arealer til rådighed for andre jernbanevirksomheder. Såfremt andre jernbanevirksomheder ønsker at opstille eget udstyr til salg af billetter, skal DSB anvise et areal og stille det vederlagsfrit til rådighed.

Stk. 3. På stationer, der ikke benyttes af DSB, skal DSB i det omfang, man råder over disponible lokaler eller arealer, mod betaling stille lokaler eller arealer til billet salg til rådighed for andre jernbanevirksomheder, der på de pågældende stationer er eneste udover af trafik udført som offentlig tjeneste.

Stk. 4. DSB er forpligtet til mod betaling af provision at sælge billetter for andre jernbanevirksomheder på de stationer, hvor DSB har betjent billet salg.

Stk. 5. DSB er ikke forpligtet til at stille lokaler eller arealer til rådighed for andre jernbanevirksomheder til andre formål end billet salg.

Stk. 6. Alle omkostninger samt påtagelse af forpligtelser til etablering af eget billet salg i henhold til stk. 2, afholdes af den jernbanevirksomhed, der ønsker at etablere eget billet salg. Udformningen af eget billet salg skal godkendes af DSB i henhold til den for stationen gældende designpolitik.

§ 5. *I forbindelse med benyttelse af stationer skal andre jernbanevirksomheder have adgang til i nødvendigt omfang at håndtere togets almindelige funktioner ved perron i forbindelse med passagerudveksling.*

§ 6. *Hvis DSB stiller de af DSB ejede spor, klargøringsfaciliteter samt andre servicefaciliteter og ydelser, der leveres i disse faciliteter, til rådighed udover de i § 3, nævnte som f.eks. forvarmning*

af passagertog skal sådanne servicefaciliteter og ydelser efter anmodning leveres uden forsøksbehandling til enhver jernbanevirksomhed mod betaling.

Stk. 2. DSB kan mod betaling stille andre hjælpeydelser som f.eks. adgang til telenet til rådighed for andre jernbanevirksomheder, men DSB er ikke forpligtet hertil.

Stk. 3. I tilfælde af, at det af andre jernbanevirksomheder benyttede materiel ikke er kompatibelt med DSB's klargøringsfaciliteter, kan der, i det omfang det er teknisk muligt, udføres tilpasning eller etablering af klargøringsfaciliteter. Alle omkostninger i forbindelse med projektering, etablering eller tilpasning af klargøringsfaciliteter afholdes af den jernbanevirksomhed, til hvis fordel etablering eller tilpasning af klargøringsfaciliteterne udføres.

Stk. 4. Andre jernbanevirksomheder dækker de omkostninger, som de pågældende jernbanevirksomheds brug af DSB's spor, klargøringsfaciliteter samt andre servicefaciliteter og ydelser, der leveres i disse faciliteter, påfører DSB.

Stk. 5. DSB kan kun afslå anmodninger fra jernbanevirksomheder om ydelser efter § 1, stk. 3, hvis der findes anvendelige alternativer på markedsvilkår. Det forpligter dog ikke DSB til at investere i faciliteter for at imødekomme alle jernbanevirksomheders anmodninger.

Stk. 6. DSB skal skriftligt begrunde eventuelle afslag på anmodninger efter § 1, stk. 3, og skal anvise anvendelige alternativer ved andre stationer.

§ 7. Betingelserne for andre jernbanevirksomheders adgang til de af DSB ejede og forvaltede stationer, klargøringsfaciliteter samt andre servicefaciliteter og ydelser, der leveres i disse faciliteter, og betaling herfor udover den vederlagsfrie adgang, der følger af § 3, stk. 1-2, fastsættes i en aftale mellem DSB og den pågældende jernbanevirksomhed.

Stk. 2. Den i stk. 1 nævnte aftale skal indeholde bestemmelser om følgende:

1) Passende sikkerhedsstillelse for jernbanevirksomhedens forpligtelse til at betale leje m.v., samt dækning af DSB's eventuelle tab ved jernbanevirksomhedens betalingsstandsning, konkurs el. lign. Sikkerhedsstillelse skal ske i form af en bankgaranti udstedt af en af DSB godkendt bank eller på anden af DSB godkendt måde og med en af DSB godkendt ordlyd.

2) Jernbanevirksomhedens forpligtelse til at overholde den gældende designpolitik, herunder politik for skiltning m.v., for stationsområder.

3) Voldgift.

Stk. 3. Den i stk. 1, nævnte aftale skal udfærdiges på dansk og underlægges dansk ret.

Stk. 4. Betaling for adgang udover den vederlagsfrie adgang, der følger af § 3, stk. 1-2, og særlige udlejninger efter § 3, stk. 5, til de af DSB ejede og forvaltede stationer, klargøringsfaciliteter samt andre servicefaciliteter og ydelser, der leveres i disse faciliteter, efter § 1, stk. 3, 1. pkt., skal fastsættes således, at betalingen dækker de fulde omkostninger i det omfang, at de er rimelige i forhold til brug af servicefaciliteterne eller de leverede ydelser, og med tillæg af en rimelig for-tjeneste. Der betales særskilt for særlige lokaleleje- eller serviceaftaler udover de, der er nævnt i 1. pkt.

§ 8. Klage over afgørelser og beslutninger om adgang eller betaling for adgang til at benytte stationer og faciliteter efter denne bekendtgørelse kan indgives til Jernbanenævnet efter reglerne i bekendtgørelse om Jernbanenævnet.

Stk. 2. Klage i henhold til stk. 1, skal indgives til Jernbanenævnet senest 4 uger efter afgørelse eller beslutning er kommet frem til klageren."

3. Jernbanenævnets spørgsmål til DSB samt DSB's svar

A. Jernbanenævnet har anmodet DSB om at redegøre for, hvorledes kravene i jernbaneloven og bkg. 1380/2015 om forvaltning af servicefaciliteter/forsyningsanlæg, opfyldes af DSB.

DSB har i sine svar til Jernbanenævnet sondret mellem henholdsvis kundefvendte og produktionsvendte faciliteter, jf. nedenfor.

DSB's svar:

Kundefvendte servicefaciliteter på stationerne

- Adgang til stationer, herunder indre adgangsveje, almindelige ventefaciliteter, toiletter og forpladser er, i det omfang de findes på de enkelte stationer, fri og uhindret for alle, der som rejsende benytter stationer inden for stationernes åbningstider, det vil sige også for passagerer, der rejser med andre jernbaneselskaber end DSB. DSB udøver således ikke nogen særskilt forvaltning i forhold til andre jernbaneselskaber på dette område. Det stilles i øvrigt vederlagsfrit til rådighed som foreskrevet i bekendtgørelsens § 3, stk. 1, sidste punktum.
- Elektronisk passagerinformation, togviserskilte og højttalerinformation henhører for fjern- og regionaltogetsstationer ikke under DSB men Banedanmark. DSB udøver således ikke nogen særskilt forvaltning i forhold til andre jernbaneselskaber på dette område. Det stilles i øvrigt vederlagsfrit til rådighed som foreskrevet i bekendtgørelsens § 3, stk. 2.
- DSB stiller eksisterende billetsalgsudstyr og rejsekortudstyr til rådighed for andre jernbaneselskaber. DSB udøver således ikke nogen særskilt forvaltning i forhold til andre jernbaneselskaber på dette område. Det stilles i øvrigt vederlagsfrit til rådighed som foreskrevet i bekendtgørelsens § 4, stk. 1.

Produktionsvendte servicefaciliteter

DSB har endvidere en række produktionsvendte anlæg med faciliteter, som stilles til rådighed for andre jernbaneselskaber. Disse anlæg er angivet i bilag 1 til nærværende skrivelse, som er et skema med opregning af anlæggene og med specifikation af faciliteterne i hvert enkelt anlæg.

De produktionsvendte faciliteter i bilag 1 er alle beliggende på sporarealer ejet af Banedanmark (sporarealerne til anlæggene blev overdraget fra DSB til Banedanmark pr. 1. januar 2015) og jernbanevirksomhedernes sporadgang til faciliteterne forvaltes af Banedanmark uden restriktioner fra DSB's side.

Da selve faciliteterne fortsat er ejet af DSB, forudsætter jernbanevirksomhedernes benyttelse af faciliteterne, at der indgås konkrete aftaler med DSB herom.

DSB driver udelukkende passagervirksomhed. Godsaktiviteter er solgt og DSB driver eller udfører ikke længere godsvirksomhed. Der er således ikke nogen konkurrencerelation mellem DSB og de jernbanevirksomheder, der driver godstrafik i Danmark.

Der er i dag 11 virksomheder, der har licens som jernbanevirksomheder. Passagervirksomhederne er foruden DSB de tidligere såkaldte privatbaner, der er samlet i 3 selskaber, dernæst Arriva, der udfør-

rer trafik i henhold til kontrakt med Transportministeriet herom i Midt- og Vestjylland, og endelig SJ, de svenske statsbaner, der udfører kommerciel trafik mellem København H og stationer i Sverige.

DSB sælger i dag olie til 3 af de godsselskaber, der har licens i Danmark: DB Cargo, Captrain og CFL Cargo. DSB sælger desuden olie til DB Fernverkehr i medfør af kontrakt mellem DSB og DB om DSB's leje af passagertog. Prisen fastsættes efter principperne i regnskabsreglementet for DSB, dvs. efter omkostningerne med tillæg af overhead og rimelig fortjeneste. Endelig sælger DSB olie til Arriva i medfør af udbudsbestemmelserne i forbindelse med udbuddet af trafikken i Midt- og Vestjylland samt den aktuelle kontrakt mellem DSB og ministeriet (afsnit 7.6 særligt afsnit 7.6.15).

I dag sælger DSB ikke fra forsyningsanlæggene ydelser til andre passagerselskaber. Privatbanerne råder selv over de nødvendige faciliteter og benytter ikke DSB's anlæg. Kun SJ, der kører mellem København og destinationer i Sverige, benytter lejlighedsvis og under særlige omstændigheder DSB's vandpåfyldnings- og toilettømningsfaciliteter i København. DSB har ikke krævet nogen betaling herfor siden overdragelsen af sporarealerne til Banedanmark.

DSB sælger således kun ydelser til selskaber, der opererer på almindelige kommercielle vilkår på godsmarkedet, hvor DSB i øvrigt ikke opererer.

DSB har ikke modtaget anmodning om leverance fra forsyningsanlæg, som ikke er imødekommet.

I henhold til regnskabsreglementet for DSB, § 1, stk. 4, udarbejder DSB hvert år særskilt hovedregnskabsopstilling for hovedforretningsområderne, herunder segmentregnskab for de delområder under de konkurrenceudsatte aktiviteter, som ikke er udskilt i datterselskaber. Segmentregnskaber udarbejdes for salg til eksterne parter, som ikke vedrører den forhandlede offentlige trafik, og hvor den årlige indtægt overstiger 10 mio. kr.

I relation til forsyningsanlæggene var eksternt salg af energi (olie og el) omfattet af regnskabskravet i 2016.

I henhold til regnskabsreglementets § 10, udarbejder DSB herudover transaktionsdokumentation for alle eksterne transaktioner til over 2 mio. kr. med henblik på at kunne dokumentere overholdelse af regnskabsreglementets bestemmelser om prisfastsættelse.

Yderligere oplyser DSB, at DSB på anmodning kan levere de nødvendige regnskabsmæssige oplysninger som dokumentation for prisfastsættelsen på enkelte ydelser.

Dokumentationskravene kan efter DSB's opfattelse opfyldes uden udarbejdelse af særskilte regnskaber for hvert enkelt anlæg. Henset til det begrænsede omfang af de enkelte faciliteter som forretningsområder, finder DSB endvidere, at det ville være urimeligt byrdefuldt at skulle udarbejde særskilte regnskaber for hver enkelt facilitet.

I øvrigt bemærker DSB, at ministeriet ikke har udnyttet hjemlen i jernbaneloven til at fastsætte regler om særskilte regnskaber for de omhandlede faciliteter.

B. Jernbanenævnet har anmodet DSB om at redegøre for, hvilke forsyningsanlæg der ikke er tilgængelige for alle jernbanevirksomheder samt nærmere begrundelser herfor.

DSB's svar:

DSB råder over de nedenfor nævnte to forsyningsanlæg, som ikke er eller vil kunne stilles til rådighed for andre jernbanevirksomheder. Begge anlæg er beliggende ved spor, som ejes af DSB og som ikke opfylder Banenormens tekniske krav til spor i drift. Så længe sporene kun benyttes af DSB⁶, har de karakter af private sporanlæg, hvor DSB er fri for de administrative og økonomiske byrder der ellers ville følge af at skulle være sikkerhedsmæssigt godkendt som infrastrukturforvalter.

For at opfylde Banenormen ville DSB i givet fald skulle investere betydelige udgifter til at forbedre infrastrukturen, ligesom det ville indebære merudgifter til personale. I dag er det i vidt omfang personale uden lokomotivførercertifikat, som flytter rundt på materiellet inden for de to anlæg. Såfremt der var tale om spor i drift, dvs. som blev benyttet af andre jernbanevirksomheder, ville der skulle benyttes lokomotivførere med certifikat.

Begge anlæg er placeret sådan, at de indgår som en integreret del af DSB's produktionsapparat de to steder. De kan derfor ikke – som det har været tilfældet for DSB's øvrige forsyningsanlæg – isoleres og udskilles fra DSB's produktionsapparat.

DSB har ikke modtaget anmodninger jernbanevirksomheder om benyttelse af de to anlæg. I tilfælde af sådanne anmodninger ville DSB i givet fald kunne anvise brugbare alternativer i umiddelbar nærhed, dvs. på Belvedere, Østerport eller Helgoland.

Der er tale om følgende to anlæg:

Otto Busses vej i København

Dette anlæg anvendes til forsyning af DSB's diesellokomotiver. Sporene er for korte til anvendelse af togsæt. Anlægget er en integreret del af et stort samlet værkstedsanlæg med tilhørende spor, hvor der foregår en omfattende værkstedsproduktion med reparation og vedligehold af DSB's lokomotiver og vogne.

Det er DSB's umiddelbare vurdering, at udbedring af sporarealet ville koste ikke under 10 mio. kr. Desuden ville øget trafik med fremmede operatører formentlig føre til et sikkerhedsmæssigt krav om styring med et centralt sikringsanlæg med signaler, der ikke eksisterer i dag. Et sådant anlæg ville i givet fald koste mere end 10 mio. kr.

Klargøringscenter Kastrup

Anlægget er indrettet til og benyttes af IC3-, IR4- og Øresundstog. Der gennemføres flere opgaver i et samlet flow, herunder udvendig vask, indvendig rengøring, catering, olieforsyning, vandforsyning

⁶ DSB har ved mail af 25. september 2017 til Jernbanenævnet bekræftet, at både anlægget på Otto Busses Vej og Klargøringscenter Kastrup udelukkende benyttes af DSB selv.

og fækalletømning. Udstyret er nøje tilpasset de nævnte materieltyper. En eventuel åbning af anlæget for benyttelse af andre jernbanevirksomheder ville indebære, at DSB i givet fald skulle skaffe yderligere materiel.

Sporanlægget her er af nyere dato, hvorfor omkostningerne ved at bringe dette i overensstemmelse med banenormen formentlig i sig selv ville være begrænsede. Men øget trafik med fremmede operatører vil formentlig føre til et sikkerhedsmæssigt krav om opgradering af det eksisterende sikrings- og signalanlæg. Dette ville i givet fald kunne komme til at koste 1-2 mio. kr.

4. Jernbanenævnets bemærkninger

Med henvisning til DSB's svar gengivet ovenfor i afsnit 3.A, bemærker Jernbanenævnet:

4.1. De kundevedtede servicefaciliteter på DSB's stationer:

DSB har redegjort for, at de kundevedtede servicefaciliteter på stationerne stilles til rådighed for jernbanevirksomhederne inden for de i bkg. 1380/2015, §5 3-4, fastlagte rammer.

Nævnet har på det foreliggende grundlag ikke yderligere bemærkninger hertil.

4.2 De produktionsvedtede servicefaciliteter:

4.2.1 Spørgsmålet om selvstændig forvaltning

Efter bestemmelsen i jernbanelovens § 6, stk. 1, er DSB alene forpligtet til at forvalte servicefaciliteterne særskilt, dvs. administrativt adskilt fra DSB's øvrige virksomhed, i det omfang DSB har en dominerende stilling på transportmarkedet, hvor faciliteten benyttes.

DSB har en dominerende stilling på passagerområdet. DSB har imidlertid redegjort for, at ingen passagervirksomheder aktuelt køber adgang til at benytte de produktionsvedtede servicefaciliteter, bortset fra salg af olie til Arriva på de betingelser, som er fastlagt i udbudsvilkårene og DSB's kontrakt med ministeriet.

Herudover har DSB redegjort for, at der alene købes ydelser af godsvirksomheder, som ikke er i konkurrence med DSB, idet DSB ikke længere driver godsvirksomhed.

På denne baggrund finder Jernbanenævnet ikke på nuværende tidspunkt, at DSB efter jernbanelovens § 6, stk. 1, er forpligtet til at adskille forvaltningen af de produktionsvedtede servicefaciliteter fra DSB's øvrige virksomhed.

4.2.2 Spørgsmålet om selvstændige regnskaber:

Jernbanenævnet bemærker, at DSB skal kunne dokumentere, at taksterne, som jernbanevirksomhederne betaler for benyttelse af de produktionsvedtede anlæg med servicefaciliteter, overholder kravet i bkg. 1380/2015, § 7, stk. 4, hvorefter taksterne alene må dække de fulde omkostninger i det omfang at de er rimelige i forhold til brug af faciliteterne eller de leverede ydelser, og med tillæg af en rimelig fortjeneste.

I den forbindelse ville det være en fordel, såfremt de enkelte anlæg havde separate regnskaber samt produktkalkuler, hvorved det enkelte anlægs omkostninger blev fordelt på de forskellige ydelser.

Jernbaneloven og regnskabsreglementet for DSB indeholder forskellige krav vedrørende regnskabsmæssig adskillelse. Således indeholder jernbanelovens § 8, stk. 1, krav om regnskabsmæssig adskillelse af godsvirksomhed i forhold til passagervirksomhed. Regnskabsreglementet for DSB, § 1, stk. 4-5, indeholder blandt andet krav om særskilte segmentregnskaber for delområder under konkurrenceudsatte aktiviteter afgrænset efter funktionelle hovedformål.

Som anført af DSB er der imidlertid ikke bestemmelser i jernbaneloven eller i regler udstedt i medfør af loven, som foreskriver, at der skal foreligge hverken særskilte regnskaber for hvert enkelt af DSB's anlæg med produktionsvendte servicefaciliteter eller produktkalkuler.

DSB har oplyst, at DSB på anmodning kan levere de nødvendige regnskabsmæssige oplysninger som dokumentation for prisfastsættelsen på enkelte ydelser – og at kravene om dokumentation vedrørende prisfastsættelse således kan opfyldes uden udarbejdelse af særskilte regnskaber for hvert enkelt anlæg. I øvrigt har DSB oplyst, at salget af ydelser på faciliteterne til eksterne parter har et begrænset omfang.

Sammenfattende finder Jernbanenævnet på baggrund af det anførte – og efter de foreliggende oplysninger i øvrigt – at der ikke er tilstrækkeligt grundlag for at stille krav til DSB om, at der skal udarbejdes særskilte regnskaber for hvert enkelt anlæg.

4.2.3 *Jernbanevirksomhedernes adgang til faciliteterne:*

DSB har oplyst, at selve sporadgangen til de produktionsvendte servicefaciliteter er fri i den forstand, at jernbanevirksomhederne opnår sporadgang til faciliteterne i medfør af den almindelige kanaltildeling, som forvaltes af Banedanmark.

Endvidere har DSB oplyst, at der ikke er meddelt afslag på nogen jernbanevirksomheds anmodning om benyttelse af faciliteterne, samt at jernbanevirksomhederne alene opkræves betaling for benyttelse af faciliteterne som dækker omkostningerne med tillæg af en rimelig fortjeneste⁷.

I øvrigt bemærkes, at Jernbanenævnet ikke har modtaget klager fra nogen jernbanevirksomheder over hverken afslag på eller vilkårene for benyttelse af de omhandlede faciliteter.

Herefter – og på det foreliggende grundlag i øvrigt – har Jernbanenævnet ikke yderligere bemærkninger vedrørende spørgsmålet om jernbanevirksomhedernes lige adgang, m.v. til at benytte de i bilag 1 til denne skrivelse nævnte faciliteter.

*

Med henvisning til DSB's svar gengivet ovenfor i afsnit 3.B, bemærker Jernbanenævnet:

⁷ DSB har oplyst, at tillægget for "rimelig fortjeneste" udgør max. 5 pct., jf. bl.a. punkt 2.9, i referat af møde afholdt 29. marts 2017 mellem DSB og Jernbanenævnets sekretariat. Referatet med den nævnte oplysning er bl.a. fremsendt som bilag 1, til Jernbanenævnets brev af 30. juni 2017 til DSB i sag JN36-00030 (tilsynet med DSB's regnskabsreglement).

4.3 Anlægget på Otto Busses vej og Klargøringscenter Kastrup

DSB har oplyst, at det for både anlægget på Otto Busses Vej og Klargøringscenter Kastrup ville være forbundet med væsentlige omkostninger, bl.a. til opfyldelse af sikkerhedsmæssige krav, m.v., så fremt anlæggene skal gøres tilgængelige for andre jernbanevirksomheder.

Endvidere har DSB oplyst, at der ikke har været nogen konkrete anmodninger fra andre jernbanevirksomheder om brug af de to anlæg. I øvrigt har DSB oplyst, at der i tilfælde af sådanne anmodninger ville kunne henvises til brugbare alternativer i umiddelbar nærhed.

På denne baggrund har Jernbanenævnet ikke yderligere bemærkninger i relation til det oplyste om, at andre jernbanevirksomheder under de nuværende forhold ikke har adgang til at benytte de to anlæg.

*

Den kommende gennemførelsesforordning om servicefaciliteter

Nærværende vejledende udtalelse er afgivet på grundlag af de gældende regler, jf. afsnit 2 ovenfor.

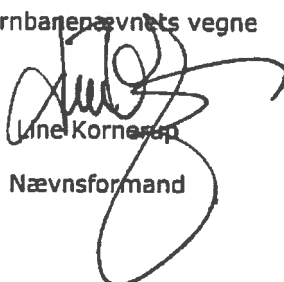
Jernbanenævnet bemærker, at Europa Kommissionen har udarbejdet udkast til gennemførelsesforordning om servicefaciliteter⁹, som forventes endeligt vedtaget i løbet af 2017, og som indeholder en række skærpede og supplerende krav.

Når gennemførelsesforordningen foreligger i endeligt vedtaget form, skal DSB påbegynde arbejdet med henblik på at kunne opfylde kravene i gennemførelsesforordningen senest når disse træder i kraft.

Herefter påregner Jernbanenævnet at vende tilbage med anmodninger om nærmere oplysninger om, hvorledes gennemførelsesforordningens krav er overholdt af DSB i relation til DSB's produktionsvendte servicefaciliteter.

Med venlig hilsen

På Jernbanenævnets vegne



Line Kornerup

Nævningsformand

⁹ Europa Kommissionens udkast til gennemførelsesforordning om servicefaciliteter: "COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) .../... of xxx on access to service facilities and use of rail-related services" af 20. juli 2017. Udkastet har været i offentlig høring fra den 20. juli til den 17. august 2017.

BILAG 1: Oversigt over DSB's produktionsvendte servicefaciliteter, som stilles til rådighed for jernbanevirksomhederne

	Olieforsyningsanlæg	Fækallepumper	Kloset-tømmer	Vaske-maskine	Håndvaskeskabe	Vandskabe	Sand-anlæg	Smøreolie	Olieudskiller
Aalborg	7	6	1	0	1	4	4	4	2
Aarhus	10	8	1	1	2	7	4	4	1
Kalundborg	2	4	1	1	1	2	0	0	1
Fredericia	9	4	1	2	1	5	4	2	1
Padborg	1	0	0	0	1	1	0	0	1
Sønderborg	0	1	0	0	1	1	0	0	0
Esbjerg	5	4	1	1	1	8	4	4	2
Næstved	2	2	1	1	1	2	0	0	3
Nykøbing F	10	10	1	1	2	11	0	0	1
Bernstorffsgade, Kbh V. (Belvedere)	2	2	1	0	1	2	0	0	1
Bernstorffsgade, Kbh V. Hal	28	26	0	0	0	28	0	0	2
Strandvænget, Kbh Ø (Helgoland)	12	10	2	1	2	14	0	0	3
Helsingør	0	8	1	1	2	6	0	0	1
Folke Bernadottes Alle, Kbh Ø	2	2	1	0	1	2	0	0	1
Odense	9	8	1	0	1	8	0	2	1