

# Vejledning om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede ydelser



## Indholdsfortegnelse

<b>1. Introduktion</b> .....	<b>2</b>
<b>2. Gældende regler</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Hvem er denne vejledning relevant for?</b> .....	<b>5</b>
3.1 Definition af "servicefacilitetsoperatør" .....	5
3.2 Definition af "jernbanevirksomhed" .....	5
<b>4. Jernbanerelaterede servicefaciliteter og ydelser</b> .....	<b>6</b>
4.1 Anvendelsesområde .....	6
<b>5. Adgang, takster og transparens</b> .....	<b>12</b>
5.1 Adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenester. ....	12
5.1.1 Adgang til servicefacilitet og basistjenesteydelser .....	13
5.1.2 Adgang til ekstraydelser (punkt 3) og hjælpeydelser (punkt 4) .....	15
5.2 Takster .....	16
5.2.1 Omkostningsfordeling; Grundlæggende principper .....	16
5.2.2 Rimelig fortjeneste: Grundlæggende principper .....	18
5.3 Transparens - Servicefacilitetsbeskrivelse .....	19
5.4 Yderligere krav for operatører med dominerende stilling .....	21
<b>6 Fritagelsesansøgninger</b> .....	<b>22</b>
6.1 Fritagelseeffekten .....	22
6.2 Fritagelse for operatører af faciliteter til brug for veteranbaner .....	22
6.3 Betingelser og kriterier for at opnå fritagelse .....	23
6.3.1 Ingen strategisk betydning .....	23
6.3.2 Konkurrencepræget marked .....	26
6.3.3 Negative effekter på markedsfunktionen .....	26
6.3.4 Varighed af fritagelse .....	27

# 1. Introduktion

## Baggrund

Jernbanevirksomheder, der ønsker at tilbyde jernbanetransporttjenester, er ikke kun afhængige af adgang til selve jernbaneinfrastrukturen, men også afhængige af adgang til de såkaldte ”jernbanerelaterede servicefaciliteter” – som især omfatter følgende:

- Forsyningsanlæg, hvor jernbanevirksomhederne har adgang til oliepåfyldning, toilettømningsanlæg, vaskemaskiner, vandforsyning, smøreolie samt olieudskillere, m.v.
- Værkstedsfaciliteter, hvor jernbanevirksomhederne kan få udført forskellige former for vedligeholdelse af togvogne, lokomotiver, hjulafdrejning, m.v.
- Jernbanegodsterninaler, herunder dels kombiterminaler, hvor der foretages skift mellem vej og jernbane, og dels havneterminaler, hvor der foretages skift mellem jernbane og skib.
- Stationer med tilhørende spor, ventefaciliteter, toiletter, elektronisk passagerinformation, togviserskilte, højtalerinformation, billet salg, rejsekortsalgsudstyr, tjek ind/tjek ud rejsekortstandere, lokaler til billet salg, forvarmning af passagertog samt adgang til telenet, m.v.
- Andre former for servicefaciliteter, jf. kapitel 4.

Alle disse forskellige typer af jernbanerelaterede servicefaciliteter spiller hver især en væsentlig rolle i forhold til at understøtte et velfungerende marked for jernbanetransportydelse. Derfor er faciliteterne reguleret.

De er typisk ikke en del af de såkaldte ”minimumsadgangsydelser”<sup>1</sup>, som jernbanevirksomhederne opnår ret til, når de køber adgang til infrastrukturen hos Banedanmark mod betaling af togkilometerafgift (Banedanmarks kanaltildeling).

Udover nationale regler, som implementerer krav i direktiv 2012/34 vedrørende adgang, ligebehandling, takster og transparens, er de nævnte jernbanerelaterede faciliteter også omfattede af en række yderligere krav i gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenester.

Da der er tale om en forordning, gælder kravene i denne direkte i medlemsstaterne.

Gennemførelsesforordningen samt de nationale regler, der implementerer kravene i direktiv 2012/34 til operatørerne af servicefaciliteter kan bl.a. håndhæves ved, at jernbanevirksomhederne som brugere har mulighed for at indgive klager vedrørende manglende overholdelse af kravene til det nationale tilsynsorgan, dvs. Jernbanenævnet for Danmarks vedkommende.

Jernbanenævnet fører derudover af egen drift tilsyn med operatørernes overholdelse af de nævnte regler.

---

<sup>1</sup> Minimumsadgangsydelserne er defineret i direktiv 2012/34, bilag II, nr. 1, litra a-f.

### Vejledningens indhold

Denne vejledning giver et overblik over de regler, som gælder for operatører af servicefaciliteter og de tilsvarende rettigheder for jernbanevirksomhederne.

Vejledningen gennemgår og uddyber reglerne.

Kapitel 2 giver overblik over de regler, som gennemgås og uddybes i denne vejledning.

Kapitel 3 gennemgår, hvilke virksomheder vejledningen er relevant for.

Kapitel 4 indeholder en gennemgang af, hvilke typer servicefaciliteter, som reglerne og vejledningen vedrører.

Kapitel 5 uddyber forpligtelserne vedrørende tilgængelighed, betaling og transparens.

Kapitel 6 indeholder vejledning om de kriterier, som Jernbanenævnet vil anvende ved bedømmelsen af eventuelle ansøgninger om undtagelse fra krav i gennemførelsesforordningen.

## 2. Gældende regler

### Regler

De jernbanerelaterede servicefaciliteter er navnlig omfattede af følgende regler:

- Dele af direktiv 2012/34 af 21. november 2012 om etablering af enkelt europæisk jernbaneområde som ændret ved direktiv 2016/2370, samt nationale regler til gennemførelse heraf, herunder
  - Jernbaneloven, navnlig §§ 5-7, § 18 samt §§ 103-108.
  - Bekendtgørelse nr. 1047 af 2. september 2015 om modtagepligt på kombiterminaler (kombiterminalbekendtgørelsen).
  - Bekendtgørelse nr. 1380 af 1. december 2015 om modtagepligt på stationer.
- Gennemførelsesforordning 2017/2177 af 22. november 2017 vedrørende adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede ydelser.
- Jernbanenævnets beslutninger overfor hver enkelt operatør af jernbanerelaterede servicefaciliteter om fristerne for operatørernes besvarelse af anmodninger om adgang til og levering af ydelser i faciliteterne.
- I øvrigt henvises til en række vejledende udtalelser og afgørelser fra Jernbanenævnet om fortolkning af centrale dele af ovennævnte regler, som er offentliggjort på [www.jernbanenaevnet.dk](http://www.jernbanenaevnet.dk)

### Jernbanenævnets afgørelser og vejledende udtalelser

Som nationalt tilsynsorgan i Danmark er Jernbanenævnet udpeget til at håndhæve bl.a. de ovenfor nævnte regler.

Formålet med denne reguleringsordning er at sikre et velfungerende marked for jernbanetransportydelse, herunder ved bl.a. at sikre en fair og ikke-diskriminerende adgang for jernbanevirksomhederne til at benytte de jernbanerelaterede servicefaciliteter.

I forbindelse med operatørernes klager til Jernbanenævnet samt Jernbanenævnets tilsyn af egen drift afgives en række vejledende udtalelser samt afgørelser vedrørende reglernes fortolkning, som offentliggøres på [www.jernbanenaevnet.dk](http://www.jernbanenaevnet.dk)

Jernbanenævnet har mulighed for at håndhæve sine påbud med administrative tvangsbøder.

### Netredegørelse

I tillæg til ovennævnte regler indeholder Banedanmarks Netredegørelse en beskrivelse af den jernbaneinfrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomhederne samt vilkårene for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Netredegørelsen skal endvidere indeholde oplysning om vilkårene for benyttelse af de jernbanerelaterede servicefaciliteter eller henvisning til en hjemmeside, hvor sådanne oplysninger fremgår.

### 3. Hvem er denne vejledning relevant for?

Neden for sondres imellem markedsaktører, der har forpligtelser (servicefacilitetsoperatører) og markedsaktører, der har rettigheder (jernbanevirksomheder).

Ingen af disse 'roller' udelukker den anden. Det er således ofte forekommende, at operatører af servicefaciliteter også driver jernbanevirksomhed.

#### 3.1 Definition af "servicefacilitetsoperatør"

Forpligtelserne beskrevet i kapitel 5 i denne vejledning, gælder for "operatører af en servicefacilitet".

En "operatør af en servicefacilitet" defineres<sup>2</sup> som:

*"En offentlig eller privat enhed, der er ansvarlig for forvaltningen af en eller flere servicefaciliteter eller for leveringen af en eller flere af de ydelser til jernbanevirksomheder, der er omhandlet i direktiv 2012/34, bilag II, punkt 2-4."*

Der er således tale om en ganske bred definition af operatørbegrebet.

De forskellige typer af servicefaciliteter er nærmere gennemgået i kapitel 4.

Operatøren er således den, der er ansvarlig for driften og/eller for at levere ydelserne i sådanne faciliteter.

Operatøren behøver ikke nødvendigvis at være ejer af den pågældende servicefacilitet for at kunne betegnes som operatør.

Eksempelvis, hvis faciliteten drives på en lejet ejendom, vil både lejeren, som står for den daglige drift af faciliteten og ejendommens ejer eventuelt begge kunne blive betragtet som "operatører".

En servicefacilitetsoperatør kan eventuelt undtagelsesvist blive fritaget for dele af kravene i gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter, såfremt Jernbanenævnet måtte imødekomme en konkret ansøgning fra den pågældende operatør herom, jf. kapitel 6.

#### 3.2 Definition af "jernbanevirksomhed"

Forpligtelserne for servicefacilitetsoperatørerne, som er beskrevet i denne vejledning, kan påberåbes af jernbanevirksomhederne.

Begrebet "jernbanevirksomhed" defineres<sup>3</sup> således:

*"Enhver virksomhed med licens i henhold til direktiv 2012/34 og hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagertransport med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften eller som kun leverer trækraften."*

---

<sup>2</sup> Jf. direktiv 2012/34, Artikel 3, nr. 12.

<sup>3</sup> Jf. direktiv 2012/34, Artikel 3,

## 4. Jernbanerelaterede servicefaciliteter og ydelser

I direktiv 2012/34, Bilag II, punkt 2-4, er det beskrevet, hvilke jernbanerelaterede ydelser og servicefaciliteter, der er regulerede. De nævnte dele af direktivets bilag er gengivet i skemaet neden for:

<p>2. Der skal også gives adgang, herunder sporadgang, til følgende servicefaciliteter, når de findes, og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(a) Passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter, herunder tavler/skærme rejseinformationsvisning og passende placering af billetsalg.</li><li>(b) Godsterminaler.</li><li>(c) Rangerterræner og togformeringsfaciliteter, herunder rangeringsfaciliteter.</li><li>(d) Depotspor.</li><li>(e) Vedligeholdelsesfaciliteter, med undtagelse af omfattende vedligeholdelsesfaciliteter beregnet til højhastighedstog eller til andre typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter.</li><li>(f) Andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter.</li><li>(g) Sø- og indlandshavnfaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter.</li><li>(h) Hjælpefaciliteter.</li><li>(i) Brændstofpåfyldningsfaciliteter og levering af brændstof i disse faciliteter, idet afgifterne herfor på fakturaerne skal figurere særskilt.</li></ul> <p>3. Ekstra ydelser kan omfatte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(a) Strøm til elektrisk kørsel, idet afgifterne herfor på fakturaerne skal figurere særskilt fra afgifterne for brug af elforsyningsudstyr, uden at dette berører anvendelsen af direktiv 2009/72/EF.</li><li>(b) Forvarmning af passagertog.</li><li>(c) Særlige kontrakter om:<ul style="list-style-type: none"><li>— kontrol af transport af farligt gods.</li><li>— assistance til kørsel af specialtog.</li></ul></li></ul> <p>4. Hjælpeydelser kan omfatte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(a) Adgang til telenet.</li><li>(b) Levering af supplerende oplysninger.</li><li>(c) Teknisk inspektion af rullende materiel.</li><li>(d) Billetsalg på passagerstationer.</li><li>(e) Omfattende vedligeholdelsestjenester, der leveres i vedligeholdelsesfaciliteter beregnet til højhastighedstog eller til andre typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter.</li></ul>
--

### 4.1 Anvendelsesområde

Flere af de ovenfor gengivne beskrivelser af servicefaciliteter og ydelser i direktivets bilag II er upræcise og indeholder således ikke fuldt detaljerede definitioner af de enkelte servicefaciliteter og ydelser, der er omfattede af reglerne.

Ved tvivl om, hvorvidt en given servicefacilitet og ydelser i servicefaciliteten er omfattet af reglerne, kan spørgsmålet afgøres af det nationale tilsynsorgan (i Danmark: Jernbanenævnet).

Udgangspunktet er, at alle de ydelser, der leveres i forbindelse med de i bilag II, punkt 2, nævnte faciliteter, er omfattede af reglerne.

Dette betyder eksempelvis i forhold til en jernbanegodsterminal (kombiterminal), at ikke kun selve adgangen til terminalen, men også alle terminalens ydelser typisk er omfattede af reglerne, herunder ydelser såsom:

- Løft af containere, trailere og veksellad. Det gælder både selve de løft, hvorved de nævnte standardiserede lastebærere skifter transportform, men også andre former for løft som led i håndteringen på terminalerne, eksempelvis løft ind og ud af opbevaringsdepoter med tilknytning til terminalen.
- Leje af sporplads.
- Leje af plads til opbevaring af de typer af lastebærere, som skifter transportform på terminalerne.
- De forskellige typer af håndteringer, som finder sted i forbindelse med terminaldriften, herunder i forbindelse med farligt gods, til- og frakoblinger, påsætning af labels, segl, fotodokumentation, booking, kørsler, m.v.
- Energiforsyning.
- Rangering.
- M.v.

Såfremt den virksomhed, der driver en servicefacilitet, eksempelvis en kombiterminal, også har andre aktiviteter, som ikke vedrører faciliteten, eksempelvis jernbanevirksomhed, vil sådanne aktiviteter uden relation til faciliteten, ikke være omfattet af reglerne om servicefaciliteter. Sådanne andre aktiviteter skal i givet fald være regnskabsmæssigt adskilte fra den pågældende servicefacilitet.

Reglerne om servicefaciliteter vedrører alle de ydelser, der leveres i de i bilag II, punkt 2, nævnte faciliteter og som har relation til de jernbanerelaterede aktiviteter på faciliteten.

Dette betyder eksempelvis, at en informationstavle med togafgange på en togstation er omfattet af reglerne, hvorimod en tilsvarende installation til bus ikke er omfattede – idet sidstnævnte er knyttet til udførelsen af en anden transportydelse end jernbanetransport.

Der er en række servicefaciliteter tilknyttet Banedanmarks infrastruktur. Faciliteterne og ydelserne leveres af Banedanmark eller andre aktører. Jernbanevirksomhederne har adgang til faciliteterne og ydelserne i det omfang, disse kan leveres. DSB ejer en række værkstedsfaciliteter og produktionsvendte servicefaciliteter, som er placeret rundt omkring i landet.

Nedenfor gennemgås nærmere, hvorvidt specifikke faciliteter og ydelser i disse, er omfattede af reglerne om servicefaciliteter. Der er blot tale om gennemgang af hovedeksempler – og der er således ikke tale om en udtømmende liste.

#### Punkt 2(a): Passagerstationer

Det primære formål med passagerstationer er overførsel af passagerer. Med dette udgangspunkt vil som minimum følgende funktioner på passagerstationerne være omfattede:



- Jernbaneinfrastrukturelementer, der fungerer som en del af ruterne for passagerer (såsom platforme, trapper, elevatorer og ramper, etc.).
- Faciliteter til information af passagererne (rejseinformation, m.v.), herunder:
  - Skilte.
  - Meddelelsesfaciliteter.
  - Digitale og analoge displays med rejseinformation.
- Service og informationsfaciliteter for passagerer, inklusiv:
  - Serviceområder for offentlig transport.
  - Plads til informationsborde.
  - Plads til service og nødsituationsudstyr.
- Lokalteter for hardware til udstedelse og validering af rejsebilletter, såsom
  - Billetautomater.
  - Automater til indbetaling til rejsekort eller lignende.
  - Standere for check-in og check-ud af rejsekort.
  - Porte med automatisk billetkontrol.
- Pauserum for togpersonale og personale til rengøring af tog.

Banedanmarks standardadgangskontrakt indeholder en overordnet beskrivelse af trafikinformationsleverancen. Banedanmark leverer efter aftale og i samarbejde med jernbanevirksomheden visuel og auditiv trafikinformation til passagerer på fjernbanen via Banedanmarks medier på stationerne. Banedanmarks leverance af trafikinformation er betinget af, at Banedanmark har adgang til de nødvendige data om jernbanevirksomhedernes trafik.

For at sikre ensartet og opdateret data til trafikinformation har Banedanmark etableret en dataservice, som samler realtidsdata om togtrafikken fra egne kilder samt tilsluttede jernbanevirksomheders realtidsdata. Denne information anvendes af Banedanmark samt tilsluttede jernbanevirksomheder, Rejseplanen og andre interessenter i samtlige systemer og grænseflader.

Dette sikrer, at passagerne oplever overensstemmelse i trafikinformationen, uanset hvilket medie de tilgår. Jernbanevirksomhederne kan tilslutte sig via en standardiseret grænseflade.

For at Banedanmark kan levere retvisende og korrekt trafikinformation til passagerer, skal jernbanevirksomheder, der udfører passagerbefordring, levere GPS-positioner for egne tog samt køreplansoplysninger og materieldata i realtid.

#### Punkt 2(c) og 2(d): Terræner til rangering, togformering og sidespor

Disse to servicefacilitetskategorier vedrører arealer der er brugt til oplagring og/eller rangering af rullende materiel, og facilitetsområder der er blevet udstyret til disse formål. Da oplagring og rangering af rullende materiel i praksis ofte foregår på samme facilitetsområder, behandles begge disse typer af faciliteter sammen.

Rangerterræner og sidespor kan have forskelligt udstyr til lettere former for vedligeholdelse af rullende materiel, eksempelvis følgende, som i givet fald også vil være en del af faciliteten:

- Vandtrykshaner.
- Bremsetestkabinetter.
- Servicepunkter for intern rengøring af jernbanevogne.
- Strømforsyning.

- Vejledning til ombordstigning og afstigningsfaciliteter.

Rangering udføres ofte på jernbaneinfrastruktur, hvor der også er sidespor til henstilling af rullende materiel.

Banedanmark tildeler kapacitet i henhold til retningslinjerne foreskrevet i Netredegørelsens kapitel 4. Adgang til og benyttelse af sidespor, herunder også udvidet brug, kan kun ske efter forudgående aftale med infrastrukturforvalteren/-ejeren. Aftalen omfatter eventuelle særlige restriktioner for kørsel på sporene, herunder begrænset adgang, nedsat hastighed, reduceret akseltryk, mv.

Jernbanevirksomheder kan parkere rullende materiel samt foretage rangering på sidespor. En oversigt over stationer med sidespor til gods- og passagertog fremgår af Banedanmarks Netredegørelse bilag 3.8. En oversigt over, hvor mange meter sidespor, der findes på de pågældende stationer, fremgår af bilag 3.2A.

Der henvises til Banedanmarks Netredegørelse for yderligere information.<sup>4</sup>

### Punkt 2e: Vedligeholdelsesfaciliteter

Følgende betragtes som faciliteter til vedligeholdelse af rullende materiel:<sup>5</sup>

- Vedligeholdelsesworkshops til rullende materiel, herunder:
  - Spor til værksted
  - Niveauspor
  - Platforme
  - Hjulafdrejningsbænke
  - Droptabeller (til udskiftning af hjulsæt)
- Faciliteter for mindre vedligeholdelse; inklusiv
  - Arbejdsgrave
  - Hydrauliske arme
  - Platforme

Følgende betragtes som "vedligeholdelsesydelse":

- Brug af førnævnte vedligeholdelsesfaciliteter med adgang til alle værktøjer.
- Almindelig periodisk vedligeholdelse (forebyggende og korrigerende) af rullende materiel i henhold til vedligeholdelsesplanen for det pågældende rullende materiel.
- Opretning (hjulafdrejning) og kalibrering af hjul.
- Gennemgang og reparation af togkomponenter.
- Periodiske tekniske sikkerhedscheck af rullende materiel (Inklusive systemer såsom ATC og GSM-r).<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> <https://www.bane.dk/da/Jernbanevirksomhed/Data-om-infrastrukturen/Netredegørelse-2020>

<sup>5</sup> Dette punkt indeholder ikke vedligeholdelsestjenester og faciliteter for storskala vedligeholdelse, der kun er brugt til højhastighedstog eller andre typer af rullende materiel, der behøver specifikke faciliteter. Disse tjenester og faciliteter er såkaldte punkt 4-services.

<sup>6</sup> Automatic Train Control og Global System For Mobile Communications – Railway.

### *Påsætning af labels på rullende materiel*

Påsætning af labels på rullende materiel på servicefaciliteter betragtes som en reguleret ydelse.

### *Spraymaling af rullende materiel*

Maling af rullende materiel på servicefaciliteter betragtes som en reguleret ydelse.

### *Renovering af rullende materiel*

Renovering indebærer gennemgang af eksisterende rullende materiel, hvor formålet er at forbedre eller udskifte specifikke funktioner. Dette kan inkludere renovering af trækraften og bogierne, modernisering og udskiftning af interiøret i vognene, samt installation af faciliteter såsom Wi-Fi og aircondition i passagertog. Sådanne aktiviteter på servicefaciliteter er også regulerede ydelser.

Banedanmark hverken ejer eller driver vedligeholdelsesfaciliteter til rullende materiel. DSB driver flere vedligeholdelsesfaciliteter, herunder bl.a. hjulafdrejningsbænken i Århus, samt flere faciliteter på Strandvænget, Bernstorffsgade og i Fredericia.

### Punkt 2(f): Andre tekniske faciliteter

Følgende faciliteter betragtes som "andre tekniske faciliteter":

- Faciliteter for togvask
- Rengøringsplatforme (Faste eller bevægelige)
- (Mobile) toiletvakuumsinstallationer
- Eco-toiletskyssystemer
- Afladningsfaciliteter til toiletrensning
- Anti-icing installationer

De følgende tjenester er som minimum reguleret:

- Brugen af de ovennævnte tekniske faciliteter
- Graffitirensning
- Rensning af rullende materiel efter påkørsler

Banedanmark hverken ejer eller driver rengørings- og vaskefaciliteter til rullende materiel. DSB driver en række produktionsvendte servicefaciliteter, hvor der bl.a. findes klosettømmere, vaskemaskiner, vaskeskabe, fækaliepumper, håndvaskeskabe, sandanlæg, smørelolie, olieudskillere og olieforsyningsalæg. Disse forefindes bl.a. i Aalborg, Århus, Næstved, Nykøbing F, Kalundborg, Fredericia, Padborg, Sønderborg, Esbjerg, Bernstorffsgade Kbh V., Strandvænget (Helgoland), Helsingør, Folke Bernadottes Alle Kbh Ø og Odense.

### Punkt 3: Ekstra ydelser

Følgende betragtes som ekstraydelser

- Strøm til elektrisk kørsel, idet afgifterne herfor på fakturaerne skal figurere særskilt fra afgifterne for brug af elforsyningsudstyr, uden at dette berører anvendelsen af direktiv 2009/72/EF
- Særlige kontrakter om kontrol af transport af farligt gods og assistance til kørsel af specialtog
- Service til rullende materiel
  - Togforvarme og anden elektricitet til tog via fremmednet
  - Vand til klargøring af tog

- Usædvanlige transporter

Efter anmodning leverer Banedanmark nedenstående ekstra ydelser til jernbanevirksomhederne som kørestrøm. Dette kan være levering af kørestrøm, service til rullende materiel og usædvanlige transporter.<sup>7</sup>

#### Punkt 4: Hjælpeydeler

Blandt andet følgende betragtes som hjælpeydeler:

- Udbredelse af informationer (Rejseinformationer eller andet) af personale på passagerstationer
- Indsamling og fremsendelse af up-to-date, dynamiske rejseinformationer
- Informationssystemer med henblik på at lette salget af gennemgående togbilletter
- Facilitetsydelser relateret til billetautomater (håndtering af funktionsfejl)
- Tekniske standby-ydelser for jernbanenødsituationer (Afsporing eller kollision)

I det omfang delt brug af udstyr for salg og kontrol af billetter er teknisk muligt, vil den kommercielle brug af sådanne maskiner blive betragtet som hjælpeydeler under punkt 4.

På anmodning kan Banedanmark levere visse hjælpeydeler til jernbanevirksomhederne, som beskrevet i Netredegørelsens kapitel 5.5. Dette er bl.a. kurser, instruktioner i tunnelsikkerhed, teknisk inspektion, m.v.

---

<sup>7</sup> Banedanmarks Netredegørelse kapitel 5.4

## 5. Adgang, takster og transparens

Reglerne, som omtales i dette kapitel, indebærer navnlig følgende typer af forpligtelser for operatører af servicefaciliteter:

- At tilbyde jernbanevirksomheder adgang på lige vilkår til faciliteterne med tilhørende serviceydelser. Adgang kan kun blive nægtet, hvis flere betingelser er opfyldte. Derudover er der procedureregler for adgangsansøgninger, bl.a. en frist for besvarelse af ansøgninger om brug af faciliteterne, som fastsættes af Jernbanenævnet.
- Taksterne for brug af hver enkelt serviceydelse i en servicefacilitet må som udgangspunkt ikke overstige omkostningerne, som er forbundet med at levere den pågældende serviceydelse med tillæg af en rimelig fortjeneste.
- Af hensyn til at skabe transparens, er servicefacilitetsoperatører forpligtede til at offentliggøre servicefacilitetsbeskrivelser med information om bl.a. faciliteternes indretning, de serviceydelser, der tilbydes samt takster og øvrige vilkår for brugerne. Disse oplysninger – eller link det websted, hvor oplysningerne findes – skal medtages i Banedanmarks Netredegørelse.

Disse forpligtelser gennemgås nærmere neden for.

### 5.1 Adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenester.

Jernbanevirksomheder har en ret til at få adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenester. Det betyder, at en servicefacilitetsoperatør som udgangspunkt er forpligtet til at imødekomme ansøgninger fra jernbanevirksomhederne om adgang til at benytte servicefaciliteten. Jernbanevirksomhederne skal endvidere kunne benytte servicefaciliteten på lige vilkår.

Udover adgangen til at benytte serviceydelserne på den enkelte facilitet, har jernbanevirksomhederne også mulighed for i et vist omfang at foretage såkaldt "egenhåndtering" af togenes almindelige funktioner i det omfang operatøren ikke er til stede og kan tilbyde dette mod sædvanlig betaling<sup>8</sup> – dog forudsat at dette er juridisk og teknisk muligt, og at det ikke strider imod sikkerhedsmæssige regler.

Som eksempler på den nævnte "egenhåndtering" af togenes almindelige funktioner kan nævnes håndtering af køleanlæg, klargøring af tog og henstilling af tog i ledige perioder, herunder rangering.

Operatørerne kan stille visse betingelser for at give brugerne adgang – herunder krav af teknisk, sikkerhedsmæssig og kompatibilitetsmæssig karakter.

Sådanne adgangsbetingelser skal dog være saglige, ikke-diskriminerende, og ikke mere omfattende, end formålet nødvendiggør.

Jernbanevirksomheder har kun ret til at få adgang til eksisterende servicefaciliteter.

Servicefacilitetsoperatører er som udgangspunkt ikke forpligtede til at foretage investeringer for at udvide kapaciteten, eller for at etablere nye serviceydelser på det pågældende sted.

---

<sup>8</sup>Jf. bl.a. Jernbanenævnets afgørelse af 27. september 2017 vedrørende kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov samt lovbemærkningerne til jernbanelovens § 5, stk. 1-3.

Nedenfor gennemgås reglerne og procedurerne for adgang til de forskellige kategorier af servicefaciliteter.

### 5.1.1 Adgang til servicefacilitet og basistjenesteydelser

Jernbanevirksomheder der ønsker adgang til servicefaciliteter eller basistjenesteydelser<sup>9</sup> kan sende en ansøgning herom til operatøren. Denne ansøgning skal indeholde al den information, som er nødvendig for, at operatøren kan behandle og besvare ansøgningen med et endeligt tilbud.

Til brug herfor offentliggør operatøren en ansøgningsformular eller på anden vis klare informationer om, hvilke oplysninger, der skal indsendes sammen med ansøgningen.

Efter modtagelse af en ansøgning, skal operatøren behandle denne og meddele ansøgeren udfaldet indenfor en af Jernbanenævnet fastsat frist<sup>10</sup>. Fristerne vil kunne fastsættes forskelligt for de forskellige typer af servicefaciliteter og/eller serviceydelser. Således vil fristerne eksempelvis efter omstændighederne kunne variere fra 5 arbejdsdage til 20 arbejdsdage.

Er anmodningen ikke tilstrækkeligt præcist specificeret, skal operatøren – snarest muligt og senest indenfor førnævnte frist - informere ansøgeren herom og fastsætte en rimelig frist for modtagelsen af de manglende oplysninger. Er sådanne manglende oplysninger herefter ikke modtaget inden for tidsfristen, kan ansøgningen afslås.<sup>11</sup>

Er ansøgningen komplet og tilstrækkeligt specificeret, må operatøren svare inden for den førnævnte frist, som er fastsat af Jernbanenævnet.

Såfremt der på faciliteten er kapacitet til at imødekomme en ansøgning, skal operatøren besvare ansøgningen med et konkret tilbud med en pris, som stemmer overens med de af operatøren offentliggjorte takster for at få adgang til og benytte servicefaciliteten.

I tilfælde af konflikter mellem forskellige ansøgninger, følges nedenstående trin 1-4:

#### Trin 1. Koordinerings/samordningsprocedure

For at løse konflikter mellem forskellige ansøgninger, må operatøren først kommunikere med de pågældende ansøgere med henblik på så vidt muligt at få samordnet ansøgningerne<sup>12</sup>. I den forbindelse skal operatøren undersøge mulighederne for at imødekomme de pågældende ansøgers behov, eksempelvis ved:

- At foreslå alternative tidspunkter for afvikling af de enkelte ansøgers behov.
- At undersøge andre muligheder for at maksimere den tilgængelige kapacitet i faciliteten, såsom eksempelvis justering af åbningstiderne eller arbejdsplaner.
- At give ansøgere bedre muligheder for at foretage egenhåndtering.

---

<sup>9</sup> "Basistjenesteydelser" er tjenesteydelser, der leveres i en hvilken som helst af de servicefaciliteter, som er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34, jf. gennemførelsesforordningens Artikel 3, nr. 1.

<sup>10</sup> Jf. gennemførelsesforordningens Artikel 9, stk. 1.

<sup>11</sup> Jf. Artikel 8, stk. 3 i gennemførelsesforordningen.

<sup>12</sup> Jf. gennemførelsesforordningens Artikel 10.

Operatøren er dog som udgangspunkt ikke forpligtet til at træffe foranstaltninger, som nødvendiggør øgede investeringer i at udvide kapaciteten.

Enhver ændring af allerede tildelte rettigheder er betinget af den pågældende berettigede ansøgers godkendelse.

### Trin 2. Søg efter levedygtige alternativer

Hvis ikke koordinationsproceduren løser konflikten, må operatøren og ansøgerne undersøge, hvorvidt der er andre servicefaciliteter tilgængelige, der kan opfylde ansøgernes behov og som således udgør et såkaldt "levedygtigt alternativ",<sup>13</sup> der defineres således:

*"adgang til en anden servicefacilitet, der gør det muligt for jernbanevirksomheden at udføre den pågældende gods- eller passagertransport på økonomisk acceptable vilkår."*

Initiativet til at finde levedygtige alternativer er hos operatøren, som også skal foreslå mulige alternativer baseret på oplysningerne modtaget fra ansøgerne, samt den offentligt tilgængelige information omkring andre faciliteter. Har ansøger i forbindelse med anmodningen fremsendt fortrolige oplysninger, må disse ikke videregives af operatøren.<sup>14</sup>

Hvorvidt adgangen til at benytte en anden servicefacilitet udgør et levedygtigt alternativ vurderes konkret i hver enkelt sag. På den ene side, afhænger dette af de individuelle behov hos ansøgerne, og på den anden side af anvendelsesmulighederne af den alternative servicefacilitet.

Operatøren må som minimum være opmærksom på, hvorvidt der er forskelle med hensyn til operationelle, fysiske og tekniske funktioner på den alternative servicefacilitet. Derudover må der lægges vægt på den effekt, brugen af den alternative servicefacilitet må forventes at have på kvalitet og prisen af den planlagte transportydelse, som ansøgeren skal levere. Disse vurderinger forudsætter dog, at operatøren har adgang til sådanne oplysninger.<sup>15</sup>

Hvis operatøren af en servicefacilitet foreslår en eller flere levedygtige alternativer, er det op til ansøger at vurdere samt at meddele operatøren, hvorvidt disse vil tillade ansøgeren at levere den planlagte transportydelse under økonomisk acceptable vilkår<sup>16</sup>.

### Trin 3. Afslag på anmodninger

Konkluderer operatøren, at der ikke findes levedygtige alternativer, kan der gives afslag på ansøgningen. Hvis operatøren af servicefaciliteten ikke kan nå til enighed om et levedygtigt alternativ, kan operatøren af servicefaciliteten give afslag på ansøgningen med henvisning til de alternativer, som operatøren anser for at være levedygtige.<sup>17</sup>

Operatøren af en servicefacilitet kan fastsætte prioriteringskriterier for at tildele kapacitet i tilfælde af uforenelige ansøgninger, som ikke har kunnet imødekommes ved koordineringsproceduren, og hvis der

---

<sup>13</sup> Artikel 12, stk. 2 i gennemførelsesforordningen.

<sup>14</sup> Artikel 12, stk. 3 i gennemførelsesforordningen

<sup>15</sup> Artikel 12, stk. 3 i gennemførelsesforordningen.

<sup>16</sup> Artikel 12, stk. 4 i gennemførelsesforordningen

<sup>17</sup> Artikel 13, afsnit 1 af gennemførelsesforordningen.

ikke eksisterer levedygtige alternativer. Sådanne prioriteringskriterier må være objektive og ikke-diskriminerende, ligesom kriterierne i givet fald skal offentliggøres i servicefacilitetsbeskrivelsen.<sup>18</sup>

Ved fastlæggelsen af sådanne prioriteringskriterier *skal* operatøren som minimum tage hensyn til:

- Formålet med og karakteren af de pågældende jernbanetransporttydelser.
- At sikre den mest effektive anvendelse af tilgængelig kapacitet.

Derudover *kan* operatøren ved fastlæggelsen af prioriteringskriterierne tage hensyn til:

- Eksisterende kontrakter.
- Hensigten og evnen hos en ansøger til at bruge den kapacitet, der ansøges om, herunder eventuelle tidligere unladelser af at bruge tildelt kapacitet og grundene til sådanne unladelser.
- Allerede tildelte kanaler, som er knyttet til de tjenesteydelser, der ansøges om.
- Prioriteringskriterierne for tildeling af kanaler.
- Rettidig indsendelse af ansøgninger<sup>19</sup>

#### Trin 4. Klage til Jernbanenævnet

Hvis en jernbanevirksomhed mener, at deres ansøgning uretmæssigt er blevet afvist, kan de klage til Jernbanenævnet. Jernbanenævnet vil i givet fald vurdere, hvorvidt operatøren har overholdt reglerne i forbindelse med behandlingen af ansøgningen. Er dette ikke tilfældet, vil Jernbanenævnet kunne træffe afgørelse om tildeling af kapacitet til jernbanevirksomheden.

#### 5.1.2 Adgang til ekstraydelser (punkt 3) og hjælpeydelse (punkt 4)

For ekstraydelser og hjælpeydelse<sup>20</sup> gælder mindre omfattende krav.

Hvis en operatør af en servicefacilitet tilbyder en ekstraydelse, skal jernbanevirksomheder, som ønsker ekstraydelser, tilbydes denne på lige vilkår. Efter anmodning leverer Banedanmark nedenstående ekstraydelser til jernbanevirksomhederne. Dette kan være levering af kørestrøm, service til rullende materiel og usædvanlige transporter.<sup>21</sup>

Hvis en operatør af en servicefacilitet kan levere en hjælpeydelse, kan operatøren vælge, hvorvidt denne ønskes tilbudt til jernbanevirksomhederne. Vælger operatøren at levere hjælpeydelse til jernbanevirksomhederne, skal det i givet fald ske på lige vilkår. Efter anmodning kan Banedanmark levere visse hjælpeydelse til jernbanevirksomhederne såsom kurser, instruktion i tunnelsikkerhed, teknisk og inspektion af rullende materiel.<sup>22</sup>

Som ved ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og basistjenesteydelser, må ansøgninger om adgang til ekstra- eller hjælpeydelse også indeholde de oplysninger, som er nødvendige for operatøren til behandling af sådanne ansøgninger.

---

<sup>18</sup> For mere information, se afsnit 5.3.

<sup>19</sup> Artikel 11 i gennemførelsesforordningen

<sup>20</sup> Ekstraydelser og hjælpeydelse er defineret i bilag II, punkterne 3 og 4, i direktiv 2012/34, jf. gennemførelsesforordningens Artikel 3, nr. 2.

<sup>21</sup> Kapitel 5.4 i Banedanmarks Netredegyrelse.

<sup>22</sup> Kapitel 5.5 i Banedanmarks netredegyrelse.



Til brug herfor udarbejder operatøren en ansøgningsformular, som offentliggøres på operatørens websted, ligesom servicefacilitetsbeskrivelsen skal indeholde vejledning om, hvilke oplysninger, ansøgeren skal afgive i forbindelse med ansøgningen.

Hvis ansøgningen indeholder alle nødvendige oplysninger, skal operatøren behandle og besvare ansøgningen for en af Jernbanenævnet fastsat frist – og indtil en sådan frist måtte være fastsat, skal ansøgninger besvares inden for rimelig tid.<sup>23</sup>

Hvis en ansøgning er uforenelig med en anden ansøgning, må operatøren følge samme fremgangsmåde som under 5.1.1. Fører dette ikke til en løsning på konflikten, behøver operatøren dog ikke at vurdere, hvorvidt der er levedygtige alternativer før anmodningen kan afvises. Ligesom ved servicefaciliteter og basistjenesteydelser kan operatøren offentliggøre objektive og ikke-diskriminerende kriterier for prioritering af uforenelige ansøgninger.<sup>24</sup>

Jernbanevirksomheder har mulighed for at klage til Jernbanenævnet, hvis de mener, at deres anmodning uretmæssigt er blevet afvist.

## 5.2 Takster

Operatører af servicefaciliteter er underlagt krav til, hvorledes taksterne for adgang til og brug af faciliteterne fastsættes og dokumenteres.

Jernbanenævnet kan vurdere, hvorvidt operatørerne overholder disse betingelser – enten i forbindelse med konkrete klager eller i forbindelse med tilsynssager rejst af egen drift.

Taksten for hver enkelt basistjenesteydelse må som udgangspunkt ikke fastsættes højere end de omkostninger, som medgår til leveringen af den pågældende ydelse med tillæg af en rimelig fortjeneste.<sup>25</sup>

For basistjenesteydelser skal operatøren til enhver tid kunne dokumentere, at dette krav er overholdt.

For ekstra- og hjælpeydelse gælder før nævnte krav til takstfastsættelsen dog kun, hvis tjenesten alene udbydes af en enkelt operatør.

I det følgende beskrives, hvorledes taksterne skal fastsættes og kunne dokumenteres.

### 5.2.1 Omkostningsfordeling; Grundlæggende principper

#### Regnskabsmæssig adskillelse – internt regnskab

Operatøren er typisk et selskab, som også har andre aktiviteter udover at drive en eller flere jernbanerelaterede servicefaciliteter. I så fald er det nødvendigt at foretage regnskabsmæssig adskillelse af driften af den enkelte servicefacilitet fra andre aktiviteter.

---

<sup>23</sup> Artikel 9, stk. 5, i gennemførelsesforordningen.

<sup>24</sup> Artikel 11 i gennemførelsesforordningen.

<sup>25</sup> En lavere takst er tilladt. Se afsnit 5.2.3 vedrørende spørgsmålet om rimelig fortjeneste.

Den regnskabsmæssige adskillelse af servicefacilitetens aktiviteter skal sikre, at det omkostningsgrundlag, som indgår i produktkalkulerne (se herom nedenfor) kun indeholder omkostninger, som vedrører de ydelser, som leveres af servicefaciliteten.

Der drives eksempelvis i Danmark kombiterminaler af virksomhederne DB Cargo og TX Logistik, som begge også driver jernbanevirksomhed.

Det er derfor nødvendigt at foretage regnskabsmæssig adskillelse af kombiterminalvirksomheden/servicefacilitetsvirksomheden fra andre aktiviteter ved udarbejdelse af interne regnskaber for hver enkelt kombiterminal/servicefacilitet, som kun indeholder omkostninger, der vedrører driften af den pågældende kombiterminal/servicefacilitet.

I det omfang, der i det interne regnskab indgår omkostningsposter, som er fordelt i forhold til andre aktiviteter, skal det interne regnskab ledsages af oplysninger om anvendte fordelingsnøgler samt redegørelser for, hvordan den enkelte fordelingsnøgle er fastsat.

Som eksempel på en omkostning, der typisk fordeles som nævnt, kan nævnes udgiften til HR. Hovedvirksomheden kan være jernbanevirksomhed, hvor alle HR-medarbejdere er samlet et sted i forbindelse med hovedvirksomheden, men hvor disse HR-medarbejdere også varetager HR-funktionerne i forhold til medarbejdere, som arbejder på servicefaciliteten. I en sådan situation kan udgangspunktet være, at udgifterne til HR fordeles forholdsmæssigt mellem servicefaciliteten og den øvrige virksomhed i forhold til antal medarbejdere. Hvis 10 pct. af virksomhedens medarbejdere arbejder på servicefaciliteten, vil udgangspunktet således være, at 10 pct. af virksomhedens HR-udgifter fordeles til servicefaciliteten.

Tilsvarende skal andre former for fælles udgifter ligeledes fordeles efter relevante, objektive og dokumenterede fordelingsnøgler.

Særligt for kombiterminaler er der krav om, at den regnskabsmæssige adskillelse yderligere skal dokumenteres ved, at en statsautoriseret revisor reviderer de årlige interne regnskaber for hver kombiterminal og afgiver en erklæring<sup>26</sup> vedrørende spørgsmålet om regnskabsmæssig adskillelse.

Erklæringen skal afgives efter den internationale revisionsmæssige standard ISAE 3000, jf. den del af bestemmelserne i denne standard, som vedrører erklæringsopgaver med høj grad af sikkerhed<sup>27</sup>.

For kombiterminaler gælder det, at taksterne skal fastsættes for 1 år ad gangen og offentliggøres senest 1. november forud for det takstår, hvori taksterne skal være gældende<sup>28</sup> efter høring af terminalens brugere.

Grundlaget for takstfastsættelsen er de omkostninger for terminalen, som fremgår af det senest afsluttede interne regnskab på tidspunktet for takstfastsættelsen.

Dette betyder eksempelvis, at en kombiterminals takster for 2021 skal fastsættes i 2020 på grundlag af de omkostninger, som fremgår af terminalens interne regnskab for 2019.

---

<sup>26</sup> Jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 8, stk. 4.

<sup>27</sup> Se nærmere herom i Jernbanenævnets vejledende udtalelse af 27. september 2016 i sag JN34-00021 om "Dokumentationskrav i forbindelse med fastsættelse af kombiterminaltakster", jf. særligt udtalelsens afsnit 5.c, side 21-23.

<sup>28</sup> Jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 7.

Kravet om regnskabsmæssig adskillelse er helt centralt og afgørende for, at operatørerne af jernbanerelaterede servicefaciliteter kan fastsætte taksterne korrekt, samt at Jernbanenævnet kan føre kontrol med taksterne.

Ved anmodning skal udbyderen af den jernbanerelaterede ydelse eller servicefacilitet overfor Jernbanenævnet kunne fremlægge dokumentation for, hvorledes taksterne er blevet fastsat.

### Produktkalkuler

Når der foreligger et internt regnskab for servicefaciliteten, som er korrekt regnskabsmæssigt adskilt fra andre aktiviteter, jf. ovenfor, er næste skridt at indsætte omkostningerne fra det interne regnskab i en produktkalkule<sup>29</sup>, som beregner stykomkostninger for *hver enkelt type* af jernbanerelateret serviceydelse, som leveres i forbindelse med den pågældende servicefacilitet.

Produktkalkulerne skal dernæst udformes efter anerkendte principper og metoder for omkostningsfordeling og baseres på en dokumenteret produktøkonomimodel<sup>30</sup>.

I tilfælde af en klage eller ved tilsyn af egen drift vil Jernbanenævnet gennemgå og vurdere produktkalkulen for den pågældende servicefacilitet.

Produktkalkulen udarbejdes i et regneark, som gennem forskellige "steps" og ved brug af forskellige fordelingsnøgler fordeler omkostninger ud på de forskellige typer af jernbanerelaterede ydelser på servicefaciliteten, hvorefter der beregnes stykomkostninger ved at dividere den nævnte omkostningspulje med antallet af solgte serviceydelser.

Produktkalkulerne skal være transparente med dokumenterede fordelingsnøgler.

Som eksempel på en typisk brugt fordelingsnøgle i produktkalkulerne kan nævnes tidsforbruget, som medgår til forskellige ydelser. Her må tidsfordelingsnøglerne dokumenteres ved tidsmålinger, som specificerer tidsforbruget ud på enkelte delhandlinger under hver serviceydelse.

Antallet af de forskellige typer serviceydelser, som er leveret, anvendes som nævnt også til at fordele omkostningerne. Dokumentationen herfor består i, at operatøren leverer opgørelser af antal solgte serviceydelser (for hver type af serviceydelse, som tilbydes) fordelt på de forskellige brugere for det regnskabsår, som danner grundlag for takstfastsættelsen.

Jernbanenævnet vurderer konkret fra sag til sag, hvorvidt produktkalkulen er i overensstemmelse med de førnævnte principper og kvalitetskriterier, og om produktkalkulen er korrekt opbygget af operatøren.

#### 5.2.2 Rimelig fortjeneste: Grundlæggende principper

Den rimelige fortjeneste må udregnes med udgangspunkt i definitionen af rimelig fortjeneste i direktiv 2012/34, Artikel 3, afsnit 17:

*"Rimelig fortjeneste: en forrentning af egenkapital, der ligger på linje med de seneste års gennemsnitlige afkast i den pågældende sektor og tager hensyn til den risiko, herunder for*

<sup>29</sup> For kombiterminaler følger kravet om produktkalkuler af kombiterminalbekendtgørelsens § 8, stk. 2.

<sup>30</sup> Se nærmere herom i Jernbanenævnets udtalelse af 9. oktober 2018 i sag JN36-00037, jf. udtalelsens bilag 1, afsnit 3, jf. <http://www.jernbanenaevnet.dk/DA/~media/DD7703577559481AAE4C1EEF61A41F3D.ashx>.

*indtægterne, eller fraværet af en sådan risiko, som operatøren af servicefaciliteten pådrager sig”*

Beregningsmetoden for rimelig fortjeneste bør være konsistent med dem, der finder anvendelse i lignende regulerede brancher.

Ofte fastsættes den rimelige fortjeneste ved brug af den såkaldte Capital Asset Pricing Model (CAPM).

Fastlæggelse af en rimelig fortjeneste på baggrund af egenkapitalens forrentning forudsætter, at de interne regnskaber indeholder en balance med opgørelser af aktiver og passiver, herunder med opgørelser af egenkapital for den enkelte servicefacilitet.

I mangel af sådanne oplysninger kan den rimelige fortjeneste alternativt fastlægges på baggrund af generelle oplysninger fra Danmarks Statistik om overskudsgrad i (relevante dele af) transportbranchen gennem de seneste år.

Derudover tages der ved fastlæggelsen af den rimelige fortjeneste udgangspunkt i servicefacilitetens omsætning i det regnskabsår, som udgør grundlaget for produktkalkulerne (overskudsgrad x omsætning).

Den rimelige fortjeneste fordeles herefter ud på serviceydelse med henblik på at få fastlagt den rimelige fortjeneste for hver enkelt type af serviceydelse.

Herefter kan stykomkostning og rimelig fortjeneste lægges sammen, hvorved der således for hver serviceydelse kan beregnes det maksimale beløb, som taksten ikke må overstige.

### 5.3 Transparens - Servicefacilitetsbeskrivelse

En vigtig forudsætning for, at jernbanevirksomheder kan udøve deres rettigheder i forhold til adgangen til og lige vilkår i forbindelse med brugen af servicefaciliteter er, at de har nem adgang til klar information om, *hvilke* faciliteter, der er til rådighed, *hvor* disse findes, *hvordan* de er indrettet samt *betingelserne* for at opnå adgang herunder i form af takster og andre vilkår for benyttelsen.

For at opnå den fornødne transparens er operatørerne forpligtede til at udarbejde og offentliggøre en såkaldt servicefacilitetsbeskrivelse, der som minimum skal indeholde følgende oplysninger:<sup>31</sup>

INFORMATIONSTYPE	NØDVENDIG INFORMATION

<sup>31</sup> Artikel 4, afsnit 2 i gennemførelsesforordningen. En mere begrænset transparensforpligtelse anvendes overfor operatører, der har ansøgt om og modtaget fritagelse, jf. neden for.

Basisoplysninger	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En liste over alle anlæg/faciliteter, i hvilke der leveres jernbanerelaterede serviceydelser.</li> <li>• Oplysninger om hver enkelt facilitets beliggenhed og åbningstider.</li> <li>• Beskrivelse af servicefacilitetens tekniske karakteristika, som f.eks. side- og rangerspor, teknisk udstyr til pålæsning eller aflæsning, vask, vedligeholdelse, tilgængelig lagerkapacitet, private sportilslutninger, som ikke er en del af jernbaneinfrastrukturen, men som er nødvendige for at få adgang til faciliteten.</li> <li>• En liste over alle jernbanerelaterede ydelser, der er leveret i servicefaciliteten samt faste takster for hver enkelt type af serviceydelse.</li> <li>• I det omfang der måtte gælde rabatordninger (typisk procentvise rabatter ved bestilling af ydelser over et vist antal) skal indholdet af sådanne rabatoplysninger oplyses.</li> <li>• Kontaktoplysninger til operatøren.</li> </ul>
Adgangsprocedure	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proceduren for at ansøge om adgang til og brug af ydelser leveret i faciliteten, herunder frister for indgivelse af ansøgninger og frist for behandling af ansøgninger.</li> <li>• Minimumsindholdet af oplysninger i ansøgninger og/eller en skabelon (skema) til brug for indgivelse af ansøgninger.</li> <li>• Beskrivelse af proceduren til samordning af ansøgninger og ethvert kriterium, som anvendes af operatøren til at prioritere i tilfælde af uforenelige ansøgninger.</li> <li>• Mulighederne for egenlevering af ydelser i forbindelse med faciliteten.</li> <li>• Skabelon/standardkontrakt samt generelle vilkår (forretningsbetingelser) for benyttelse af faciliteten.</li> <li>• Betingelserne for brug af operatørens IT-systemer, hvis ansøger er forpligtet til at anvende sådanne systemer, herunder også reglerne om beskyttelsen af fortrolige/kommercielt følsomme oplysninger.</li> </ul>
Opdateret information	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Midlertidige kapacitetsbegrænsninger på servicefaciliteten, som kan have væsentlig betydning for servicefacilitetens drift.</li> <li>• Ændringer i servicefacilitetens indretning og mulighederne for at benytte denne.</li> </ul>

Operatørerne skal offentliggøre servicefacilitetsbeskrivelsen på en af følgende måder:

- a) På operatørens egen hjemmeside samt give Banedanmark et link hertil, som kan indgå i Banedanmarks Netredegørelse.

- b) På den fælles hjemmeside – den såkaldte EU Rail Facility Portal - samt give Banedanmark et link hertil, som kan indgå i Banedanmarks Netredegørelse.
- c) Ved at sende oplysningerne til Banedanmark i et format, som muliggør, at Banedanmark gengiver oplysningerne i sin Netredegørelse.

Rail Net Europe, som er en sammenslutning af europæiske jernbaneinfrastrukturforvaltere, har udviklet en fælles skabelon, som kan benyttes af operatørerne til udarbejdelsen af deres servicefacilitetsbeskrivelser.

Denne fælles skabelon for servicefaciliteter er tilgængelig online<sup>32</sup> for operatørerne.

Med støtte fra Europakommissionen er en fælleseuropæisk onlineportal til servicefaciliteter og jernbanerelaterede ydelser under udvikling, jf. punkt b, oven for. Operatørerne kan offentliggøre deres servicefacilitetsbeskrivelser her og sende et link hertil til Banedanmark, så det kan indgå i Netredegørelsen.

#### 5.4 Yderligere krav for operatører med dominerende stilling

Hvis operatøren af en servicefacilitet samtidigt kontrolleres direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed med dominerende stilling på jernbanetransportmarkedet, hvor faciliteten benyttes, skal forvaltningen af adgang til og brug af faciliteten ske uafhængigt af den pågældende virksomhed.

En virksomhed har en "dominerende stilling", når den har en sådan position, at den i høj grad kan handle uafhængigt af sine konkurrenter og kunder.

Hvorvidt en virksomhed har en dominerende stilling afhænger således af konkurrencen på det pågældende marked.

Det afhænger således bl.a. af, hvor stor en andel af omsætningen virksomheden har på det pågældende marked.

Dernæst er det væsentligt, hvor store og effektive virksomhedens konkurrenter er, og om det er vanskeligt for andre virksomheder at komme ind eller at ekspandere på markedet, f.eks. som følge af strukturelle barrierer.

Kravet om uafhængighed vedrører organisation og beslutningstagning. Det kræves ikke, at der oprettes en særskilt juridisk enhed for servicefaciliteterne. Kravet kan derimod opfyldes ved, at der etableres særskilte afdelinger indenfor samme juridiske enhed.

---

<sup>32</sup> [http://www.rne.eu/rneinhalt/uploads/Common\\_template\\_for\\_service\\_facility\\_information\\_clean.pdf](http://www.rne.eu/rneinhalt/uploads/Common_template_for_service_facility_information_clean.pdf)

## 6 Fritagelsesansøgninger

Efter gennemførelsesforordningens Artikel 2, har operatører af servicefaciliteter mulighed for at ansøge om eventuelt at opnå fritagelse fra bestemte dele af kravene i gennemførelsesforordningen.

Nedenfor gennemgås dels effekterne af en sådan fritagelse og dernæst kriterierne<sup>33</sup> for, at Jernbanenævnet eventuelt undtagelsesvist imødekommer ansøgninger om fritagelse.

### 6.1 Fritagelseeffekten

For det første vedrører muligheden for at ansøge om fritagelse alene krav i gennemførelsesforordningen.

Der kan ikke ansøges om fritagelse fra:

- Forpligtelsen til at give adgang på lige vilkår til servicefaciliteterne.
- Bestemmelserne, som regulerer fastsættelsen af takster for adgang til og brug af servicefaciliteterne, jf. afsnit 5.2.

Kun operatører af en servicefacilitet, der udelukkende eksisterer for at blive betjent af operatører af veteranjernbaner til disse egne formål, kan ansøge om at blive fritaget fra alle bestemmelserne i gennemførelsesforordningen.

Andre operatører af jernbanerelaterede servicefaciliteter kan fritages delvist fra kravene vedrørende offentliggørelse af servicefacilitetsbeskrivelser.

### 6.2 Fritagelse for operatører af faciliteter til brug for veteranbaner

Operatører af servicefaciliteter, der udelukkende eksisterer for at blive anvendt af operatører af veteranjernbaner til egne formål, kan som nævnt ansøge om at blive fritaget fra alle bestemmelser i forordningen.<sup>34</sup>

Fritagelse af veteranbanefaciliteter forudsætter for det første, at operatøren indsender en ansøgning om fritagelse ledsaget af oplysninger/dokumentation for, at faciliteten alene benyttes til veteranbaner.

Herunder må det underbygges, at faciliteten kun benyttes af rullende materiel hørende til veteranbanen.

Dernæst skal operatøren godtgøre, at det rullende materiel udelukkende eller overvejende bruges til turister og/eller af uddannelsesmæssige årsager, og at det ikke primært er brugt for at imødekomme et specifikt transportbehov.

Fuld fritagelse fra kravene i gennemførelsesforordningen forudsætter, at faciliteten *udelukkende* benyttes af veteranantog. Bruges faciliteten delvist til andre typer af tog, er fuld fritagelse på forhånd udelukket.

---

<sup>33</sup>Se også: Common Principles on granting exemptions under Article 2(2) of Commission Implementing Regulation (EU) 2017/2177, Independent Regulators' Group – Rail, Subgroup on Access to Service Facilities.

<sup>33</sup> Artikel 2, stk. 1, 2. afsnit i gennemførelsesforordningen.

<sup>34</sup> Artikel 2, stk. 1, 2. afsnit i gennemførelsesforordningen.

## 6.3 Betingelser og kriterier for at opnå fritagelse

Operatøren af en servicefacilitet kan efter en konkret ansøgning fritages fra visse af bestemmelserne i gennemførelsesforordningen, hvis Jernbanenævnet finder, at mindst en af følgende tre betingelser er opfyldt:

- Servicefaciliteten eller ydelsen har **ingen strategisk betydning** for jernbanetransportmarkedets funktion, særligt når det drejer sig om servicefacilitetens udnyttelsesgrad, samt typen af trafik og trafikmængden, der vil blive påvirket og arten af den ydelse som tilbydes i faciliteten.
- Servicefaciliteten eller ydelsen drives/leveres på et **konkurrencepræget marked** med en række konkurrenter, som leverer sammenlignelige ydelser.
- Der er tale om servicefaciliteter eller ydelser for hvilke anvendelsen af de pågældende krav i gennemførelsesforordningen vil kunne **påvirke markedet for jernbanerelaterede serviceydelser negativt**.<sup>35</sup>

Operatører, der har ansøgt om og modtaget fritagelse, vil dog fortsat være omfattet af visse af gennemførelsesforordningens krav, som der ikke (bortset fra undtagne operatører af faciliteter, som udelukkende bruges til veteranjernbaner, jf. afsnit 6.2 oven for) er mulighed for at meddele undtagelse fra.

Operatører, som har modtaget en afgørelse om fritagelse skal således fortsat offentliggøre en servicefacilitetsbeskrivelse med følgende oplysninger:

Grundlæggende oplysninger	<ul style="list-style-type: none"><li>• En liste over alle anlæg/faciliteter, i hvilke der leveres jernbanerelaterede serviceydelser.</li><li>• Oplysninger om hver enkelt facilitets beliggenhed og åbningstider.</li><li>• Beskrivelse af servicefacilitetens tekniske karakteristika, som f.eks. side- og rangerspor, teknisk udstyr til pålæsning eller aflæsning, vask, vedligeholdelse, tilgængelig lagerkapacitet, private sportilslutninger, som ikke er en del af jernbaneinfrastrukturen, men som er nødvendige for at få adgang til faciliteten.</li><li>• En liste over alle jernbanerelaterede ydelser, der er leveret i servicefaciliteten samt faste takster for brugen af hver enkelt type af serviceydelse.</li><li>• I det omfang der måtte gælde rabatordninger (typisk procentvise rabatter ved bestilling af ydelser over et vist antal) skal indholdet af sådanne rabatoplysninger oplyses.</li><li>• Kontaktoplysninger til operatøren.</li></ul>
---------------------------	--

### 6.3.1 Ingen strategisk betydning

Det påhviler operatøren af den pågældende servicefacilitet at godtgøre, at den pågældende facilitet er uden strategisk betydning for det relevante jernbanetransportmarked.

<sup>35</sup> Artikel 2, stk. 2, i gennemførelsesforordningen.



Jernbanenævnet vurderer spørgsmålet om ”strategisk betydning” på baggrund af navnlig følgende fire hovedkriterier:

- Udøver en jernbanevirksomhed kontrol over servicefaciliteten?
- Udnyttelsesgraden af servicefaciliteten
- De tilgængelige alternativer for kunderne (samt potentielle kunder) af servicefaciliteten
- Servicefacilitetens kapacitet

#### Kontrol

Servicefaciliteter er ofte ejet (direkte eller indirekte) af jernbanevirksomheder, som kan have interesse i at holde konkurrenter ude af markedet.

Dette kunne komme til udtryk ved at begrænse andre jernbanevirksomheders adgang og/eller i andre former for forskelsbehandling.

På grund af eksistensen af et sådant potentielt incitament for operatører af servicefaciliteter, som også driver jernbanevirksomhed, vil Jernbanenævnet som udgangspunkt udvise tilbageholdenhed med at imødekomme anmodninger om fritagelse fra operatører, som også driver jernbanevirksomhed.

Som forklaret i kapitel 5.5 gælder der særlige yderligere krav for operatører, der er kontrolleret (direkte eller indirekte) af en dominerende jernbanevirksomhed.

Jernbanenævnet vil som udgangspunkt ikke fritage servicefaciliteter, der er drevet af en dominerende jernbanevirksomhed efter kriteriet om strategisk betydning.

#### Udnyttelsesgraden af servicefaciliteten

Begrænset aktuel udnyttelse af en servicefacilitet kan indikere manglende efterspørgsel fra jernbanetransportmarkedet.

Dette kan være et tegn på manglende strategisk betydning, især hvis der heller ikke er udsigt til, at der vil komme øget efterspørgsel efter den pågældende servicefacilitet.

Omvendt vil en høj udnyttelsesgrad af den tilgængelige kapacitet typisk være et tegn på, at faciliteten har en væsentlig strategisk betydning for jernbanetransportmarkedet.

Alene eksistensen af overkapacitet kan ikke i sig selv danne grundlag for en formodning om, at en servicefacilitet er uden strategisk betydning. Selv i tilfælde af overkapacitet, kan adgangsproblemer opstå. Eksempelvis hvis servicefaciliteten oplever perioder med spidsbelastning. Jernbanenævnet forventer at operatører giver indsigt i udnyttelsesgraden af faciliteten, samt antallet af afviste adgangsansøgninger i det tidligere år, når de indsender en eventuel ansøgning om fritagelse baseret på dette kriterie.

#### Alternativer for kunder (samt potentielle kunder) af servicefaciliteten

En væsentlig faktor er i hvilken grad jernbanevirksomheder, som bruger servicefaciliteten eller gerne vil bruge den, er i stand til at bruge alternative faciliteter. Det er derfor vigtigt, at operatører, når de indsender en eventuel ansøgning om fritagelse, redegør for hvilke brugbare/levedygtige alternativer, der er til rådighed for brugerne.

Det er ikke tilstrækkeligt blot at henvise til alternative servicefaciliteter. Der må også redegøres for, at der i disse findes de samme jernbanerelaterede ydelser, som i den servicefacilitet, der ønskes fritaget.

Se nærmere om spørgsmålet ”levedygtigt alternativ” oven for i afsnit 5.1.1, under ”trin 2”.

Mangel på et levedygtigt alternativ vil som udgangspunkt i sig selv føre til, at Jernbanenævnet ikke imødekommer en ansøgning om fritagelse.

### Servicefacilitetens kapacitet

Udgangspunktet er, at kun servicefaciliteter med begrænset kapacitet vil kunne fritages. Dette vurderes konkret fra sag til sag.

IRG-rail har identificeret følgende kriterier, der kan bruges til at vurdere den strategiske betydning:

Generelt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Virksomhedsrelationen mellem operatøren af en servicefacilitet og en eller flere jernbanevirksomheder</li> <li>• Årlig omsætning</li> <li>• Markedsandel på tjenesteydelse eller facilitet</li> <li>• Udnyttelsesgraden af kapacitet</li> <li>• Antallet af, samt begrundelser, for afvisninger af adgangsansøgninger de seneste tre år</li> <li>• Tilstedeværelse af andre operatører indenfor samme servicefacilitet</li> <li>• <u>Gods</u>: Distancen til en europæisk jernbanekorridor</li> <li>• <u>Passagerer</u>: Facilitetens betydning for eksisterende PSO</li> <li>• Hvorvidt servicefaciliteten er forbundet til spor eller netværk, som ikke opfylder gældende tekniske standarder.</li> <li>• Hvorvidt servicefaciliteten er forbundet til infrastruktur, der er undtaget efter artikel 2(4) 2012/34/EU</li> </ul>
Passager stationer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antallet af togspor</li> <li>• Antallet af togstop</li> <li>• Antallet af passagerer</li> </ul>
Godsterminaler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volumen af omlastning målt i ton og/eller TEU</li> </ul>
Rangerterræn/togformeringsfaciliteter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikvolumen</li> <li>• Antallet eller længden af togsporene</li> </ul>
Depotspor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antallet eller længden af togsporene</li> </ul>
Vedligeholdelsesfaciliteter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingen yderligere kriterier</li> </ul>
Andre tekniske faciliteter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingen yderligere kriterier</li> </ul>
Hjælpefaciliteter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingen yderligere kriterier</li> </ul>
Optankningsfaciliteter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volumen af forsynet brændstof (Målt i liter)</li> </ul>

Havnefaciliteter <sup>36</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volumen af inter- eller multimodal (jernbane-skib) omladning for eksempelvis i TEU og eller tons</li> <li>• Antallet af tog</li> </ul>
--------------------------------	---

### 6.3.2 Konkurrencepræget marked

En servicefacilitet eller tjenesteydelse kan endvidere fritages, hvis denne opereres i et konkurrencepræget marked, og der er konkurrenter, der tilbyder sammenlignelige ydelser.

Den operatør, der måtte ansøge om fritagelse, skal godtgøre overfor Jernbanenævnet, at servicefaciliteten eller den pågældende ydelse leveres i et konkurrencepræget marked, hvor en række forskellige konkurrenter tilbyder lignende ydelser.

Det skal således oplyses af operatøren, hvilke virksomheder de anser som værende konkurrenter i forhold til de specifikke ydelser eller servicefaciliteter, som søges fritaget. Både arten og de tekniske karakteristika af alternativerne er vigtige, ligesom betingelserne, herunder taksterne og øvrige vilkår for brug af alternativerne, må belyses.

Dernæst spiller de geografiske placeringer og afstandene til de konkurrerende servicefaciliteter en rolle.

Konkurrerende faciliteter spiller kun en rolle i det omfang, at afstanden ikke hindrer kunderne i at skifte.

Dernæst kan det være relevant at dokumentere kundernes markedsadfærd – eksempelvis kundernes tendens til at skifte mellem at bruge eller anvende forskellige konkurrenter.

Endelig spiller det en væsentlig rolle, hvor mange konkurrenter ansøgeren har. Ved mindre end to konkurrerende alternativer, vil der som udgangspunkt ikke blive bevilget fritagelse.

Jernbanenævnet vil blandt andet lægge vægt på:

- Den relative kapacitet af konkurrerende servicefaciliteter, udmålt i markedsandel eller omsætning
- Tilgængelig kapacitet i de konkurrerende servicefaciliteter
- Mulighed for kapacitetsudvidelse hos de konkurrerende servicefaciliteter
- Mulighed for markedsadgang
- Relevant geografisk område
- Konkurrenceniveau
- Substituerbarhed
- Forhandlingsmagt<sup>37</sup>

### 6.3.3 Negative effekter på markedsfunktionen

Endelig kan fritagelse opnås, hvis anvendelse af de dele af forordningen, som der kan opnås fritagelse for, må forventes at medføre negativ påvirkning af markedet for servicefaciliteter.

<sup>36</sup> Servicefaciliteter på havne skal vurderes efter deres type, såsom depotspor, optankningsfacilitet, vedligeholdelsesfacilitet, m.v.

<sup>37</sup> Forhandlingsmagt pga. høj andel af efterspørgslen.

Det er vigtigt at understrege at eventuel afgørelse fra Jernbanenævnet om fritagelse kun får betydning for visse af kravene i gennemførelsesforordningen. Operatøren skal fortsat opfylde visse af gennemførelsesforordningens grundlæggende krav, jf. skemaet ovenfor, ligesom de direktivbaserede krav og nationale regler til gennemførelse heraf vedrørende adgang på lige vilkår og reguleringen af takster fortsat vil være gældende.

Fritagelser kan kun bevilges, hvis der er risiko for negative effekter på hele servicefacilitetsmarkedet. Negativ påvirkning af en enkelt operatør vil således ikke i sig selv være tilstrækkeligt til at opnå undtagelse.

Operatøren skal i forbindelse med ansøgningen om fritagelse redegøre for:

- Hvilke bestemmelser i gennemførelsesforordningen, der efter operatørens opfattelse medfører negative effekter på markedet for servicefaciliteter.
- Hvori de negative effekter består.
- Hvorfor overholdelse af de omhandlede bestemmelser ikke kan ske uden negative effekter.

#### 6.3.4 Varighed af fritagelse

En eventuel afgørelse om fritagelse vil som udgangspunkt blive meddelt for et ubestemt tidsrum.

Fritagelser vil dog kunne tidsbegrænses, ligesom de kan tilbagekaldes i det omfang det måtte vise sig, at betingelserne eller grundlaget for fritagelsen ikke længere er opfyldt.