

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 4178 0386
info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk

4. oktober 2022
J.nr. 2021-002677

Gennemførelsesforordning 2177/2017 om jernbanerelaterede servicefaciliteter – DSB's servicefacilitetsbeskrivelse

0. Resume

Jernbanenævnet (JBN) indledte i 2020 tilsyn med DSB's overholdelse af kravene i gennemførelsesforordning 2017/2177 om jernbanerelaterede servicefaciliteter (gennemførelsesforordningen) vedrørende offentliggørelse af servicefacilitetsbeskrivelser, m.v.

Senest har DSB den 26. september 2022 fremsendt udkast til servicefacilitetsbeskrivelse, jf. BILAG 1.

JBN's bemærkninger til servicefacilitetsbeskrivelsen, herunder i forhold til hvilke af faciliteterne, der aktuelt er omfattet af kravene i gennemførelsesforordningen, jernbanevirksomhedernes adgang til faciliteter beliggende på DSB's private spor, m.v., fremgår af afsnit 3, nedenfor, hvortil henvises.

DSB har i servicefacilitetsbeskrivelsens afsnit 2.2 angivet frister for DSB's besvarelser af anmodninger om henholdsvis benyttelsesaftaler, adgangskontrakter, anmodninger om kapacitet for kommende køreplansår samt ad hoc-anmodninger om kapacitet (fristerne er gengivet i afsnit 3 nedenfor).

JBN tiltræder hermed disse frister efter gennemførelsesforordningens artikel 9, stk. 1-4.

DSB **anmodes** om **senest fredag den 14. oktober 2022** at fremsende bekræftelse på, at servicefacilitetsbeskrivelsen er offentliggjort, at de i servicefacilitetsbeskrivelsen anførte procedurer, frister og øvrige vilkår er trådt i kraft, samt at link til servicefacilitetsbeskrivelsen er fremsendt til Banedanmark til brug for netredegørelsen.

Sagen er behandlet på Jernbanenævnets møde den 15. september 2022.

I sagens behandling har deltaget:

Nævningsformand: Dommer Lene Sigvardt.

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

1. Sagsfremstilling

Den 17. februar 2020 indledte Jernbanenævnet (JBN) tilsyn med DSB's overholdelse af kravene i gennemførelsesforordning 2017/2177 om jernbanerelaterede servicefaciliteter (gennemførelsesforordningen) vedrørende offentliggørelse af servicefacilitetsbeskrivelser for DSB's vedligeholdelsesfaciliteter, forsyningsanlæg og klargøringsanlæg (produktionsvendte servicefaciliteter).

Den 20. marts 2020 fremsendte DSB bl.a.:

- En oversigt over DSB's *forsyningsanlæg og klargøringsanlæg* med angivelse af serviceydelser i hver enkelt af disse. Ifølge oversigten råder DSB over i alt 15 forsyningsanlæg i henholdsvis Ålborg, Århus, Struer, Padborg, Sønderborg, Esbjerg, Odense, Nykøbing F, Næstved, Kalundborg, København SV, København Ø, Helsingør. Endvidere fremgår det, at DSB råder over 2 klargøringsanlæg i henholdsvis København V (KGC) og Kastrup (KAC). På de nævnte faciliteter findes faciliteter i form af vandskabe, fækalieløbere, fækaliestandere, vandseparatorer, håndvaskeskabe, sandanlæg, olieudlevering, smøreolie, klosettømmere og kamerafunktioner.
- En oversigt over DSB's *værkstedsfaciliteter* med tilhørende situationsplaner for hver enkelt facilitet. Ifølge denne råder DSB over 4 værkstedsfaciliteter, herunder i Århus (hjulafdrejningsbænk, værksteder til IC3 og IC4 samt spulehal), Fredericia (værksteder og vaskehaller), Taastrup (værksteder til S-tog, graffiti afrensning og hjulafdrejningsbænk), Helgoland (værksteder til OTU og IR4) og Maskindepot Godsbanegården, Otto Busses Vej (vaskehaller, vognværksteder og hjulafdrejningsbænke).

DSB anmodede den 9. marts 2020 om udsættelse af fristen for udarbejdelse af servicefacilitetsbeskrivelse.

Der afholdtes den 28. august 2020 telefonmøde mellem sekretariatet og DSB, og efterfølgende modtog DSB sekretariatets mail af s.d. med link til den fælles europæiske portal til servicefaciliteter¹ samt link til den af Rail Net Europe (RNE) udarbejdede skabelon til brug for udarbejdelse af servicefacilitetsbeskrivelse².

Herefter anmodede DSB den 4. september og den 5. november 2020 samt den 13. januar 2021 om yderligere udsættelser af fristen for udarbejdelse af servicefacilitetsbeskrivelser.

Den 2. marts 2021 fremsendte DSB et link til den første udgave af servicefacilitetsbeskrivelsen, som var offentliggjort på DSB's hjemmeside.

Efter gennemgang heraf meddelte sekretariatet ved mail af 7. april 2021 til DSB bl.a:

"...

¹ <https://railfacilitiesportal.eu/>

² https://rne.eu/wp-content/uploads/Common_template_for_service_facility_information_clean.pdf

Servicefacilitetsbeskrivelserne ses umiddelbart bl.a. at have følgende udeståender, idet der nedenfor henvises til de enkelte litra under gennemførelsesforordningens artikel 4:

- 1. Det oplyses ikke for nogen af servicefaciliteterne, hvorvidt egen levering er mulig og betingelserne herfor, men kun at aftale kan indgås herom (litra e). Det bør præciseres, hvilke former for egen levering, dvs. typisk håndtering af togenes såkaldt almindelige funktioner, jernbanevirksomhederne er berettigede til at foretage, når de befinder sig på den enkelte servicefacilitets område. Hvis der er nogen betingelser fra DSB's side knyttet til jernbanevirksomhedernes egen levering, bør dette også præciseres.*
- 2. Det oplyses, at en ansøger skal kontakte DSB for at indgå en aftale, men der fremgår ikke frister for indgivelse af ansøgninger eller for DSB's behandling af ansøgningerne (litra f). Nævnet skal på et senere tidspunkt træffe afgørelse om sidstnævnte frist, jf. artikel 9, stk. 1.*
- 3. Der oplyses ikke om koordineringsproceduren for, hvordan uforenelige ansøgninger begge vil blive forsøgt tilgodeset (litra k). Medmindre DSB aldrig oplever at modtage uforenelige ansøgninger, skal en koordineringsprocedure beskrives, ligesom der skal angives kriterier for prioritering mellem uforenelige ansøgninger (se art. 11).*
- 4. Der angives ikke oplysninger om afgifter (takster) for adgang til servicefaciliteter og for brug af tjenesteydelser (litra m). Hvis det eventuelt for visse serviceydelser er vanskeligt på forhånd at fastsætte bestemte takster, fordi tidsforbruget kan variere, kan der alternativt angives en takst pr. medgået tidsenhed for de pågældende ydelser.*
- 5. Det angives ikke, hvorvidt der er rabatordninger (litra n)."*

Den 20. maj 2021 fremsendte DSB DSB's opdaterede servicefacilitetsbeskrivelse, hvorefter sekretariatet ved mail af 16. juni 2021 foreslog et møde til drøftelse af bl.a. spørgsmålet om opfyldelse af kravet vedrørende oplysning om priser, m.v.

Ved mails af 20. juli, 3. september, 4. november og 10. december 2021 anmodede DSB om yderligere udsættelser, idet DSB arbejdede med opdateringer af servicefacilitetsbeskrivelserne.

Herefter anmodede sekretariatet ved mail af 16. december 2021 til DSB om offentliggørelse af en opdateret version af servicefacilitetsbeskrivelsen senest 15. marts 2022.

Den 20. april 2022 afholdtes online møde mellem DSB og sekretariatet. Det drøftedes bl.a., at DSB's standard adgangskontrakt, som skal underskrives af jernbanevirksomhederne for at opnå adgang, indeholdt bestemmelser vedrørende eventuelt erstatningsansvar, som i væsentlig grad ville kunne forrykke den ansvarsfordeling, som følger af almindelige erstatningsretlige principper. Det drejede sig dels om en bestemmelse om begrænsning af DSB's erstatningsansvar til 1 mio. pr. hændelse og dernæst en bestemmelse, hvorefter DSB skulle holdes skadesløs for erstatningsansvar overfor 3.-mand på mere end det nævnte beløb. Sekretariatet bemærkede, at DSB i forbindelse med en tidligere tilsynssag var blevet anmodet om at lade de nævnte bestemmelser udgå af standardkontrakten, jf. JBN's tilsynsbrev af 16. maj 2018³.

Sekretariatet opfordrede på denne baggrund ved mail af 26. april 2022 DSB til at lade førnævnte ansvarsbestemmelser udgå af adgangskontrakten.

³ Sag JN36-0004, som vedrørte Arriva Tog A/S' brug af DSB's hjulafdrejningsbænk i Århus.

DSB fremsendte den 10. maj 2022 en opdateret servicefacilitetsbeskrivelse, som blev drøftet på online møde med sekretariatet den 11. maj 2022. På mødet gav DSB udtryk for, at DSB's værkstedsfaciliteter, bortset fra hjulafdrejningsbænkene, dvs. værkstedsfaciliteterne til IC3 og IC4 tog er "specifikt tilpasset typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter" og dermed undtaget fra modtagepligten, jf. direktiv 2012/34, bilag II, punkt 2, litra e. Med henblik på afklaring af dette fortolkningsspørgsmål blev det aftalt dels, at sekretariatet ville rette henvendelse til de øvrige europæiske jernbaneregulatorer i de andre EU-lande med anmodning om orientering om deres eventuelle praksis vedrørende undtagelsesbestemmelsen og dernæst blev det aftalt, at DSB fik mulighed for at fremsende et notat med DSB's nærmere bemærkninger herom. Dernæst aftaltes det på mødet, at der i servicefacilitetsbeskrivelsen for forsyningsanlæggene skulle tilføjes mere præcise oplysninger om serviceydelserne på de enkelte anlæg.

Ved DSB's mail af 20. maj 2022 fremsendte DSB følgende dokumenter, som ligeledes var uploadet på DSB.dk:

- Opdaterede servicefacilitetsbeskrivelser, som bl.a. var blevet tilføjet mere detaljerede oplysninger om serviceydelserne på de enkelte forsyningsanlæg.
- DSB's følgebrev af 20. maj 2022 til servicefacilitetsbeskrivelsen.
- Revideret standard adgangskontrakt for benyttelse af DSB's spor, hvor de oven for omtalte bestemmelser om ansvarsbegrænsning nu er udgået, jf. [BILAG 2](#).
- Standard aftale om benyttelse af DSB's klargøringsanlæg, jf. [BILAG 3](#).
- Standard aftale om benyttelse af DSB's vaskeanlæg, jf. [BILAG 4](#).
- Standard aftale om benyttelse af DSB's olieforsyningsanlæg, jf. [BILAG 5](#).

I DSB's følgebrev af 20. maj til servicefacilitetsbeskrivelsen er det bl.a. anført:

"DSB's pligt til som operatør af servicefaciliteter at udarbejde servicefacilitetsbeskrivelse følger af gennemførelsesforordning 2017/2177, der er udstedt under henvisning til direktiv 2012/34.

Det er nærmere defineret i direktivets bilag II, punkt 2, hvilke faciliteter, der er "servicefaciliteter" og dermed skal indgå i servicefacilitetsbeskrivelsen.

Efter bilag II, punkt 2, litra e, er bl.a. "vedligeholdelsesfaciliteter, med undtagelse af omfattende vedligeholdelsesfaciliteter beregnet til højhastighedstog eller andre typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter" servicefaciliteter.

DSB har i overensstemmelse hermed ikke medtaget de af DSB's værksteder og øvrige vedligeholdelsesfaciliteter, der er beregnet til typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter, i DSB's servicefacilitetsbeskrivelser.

Det er DSB's opfattelse, at såvel ordlyden af litra e som de danske lovforarbejder støtter DSB's vurdering heraf, jf. nedenfor.

Om de undtagne faciliteter

DSB's værkstedsfaciliteter, bortset fra hjulafdrejningsbænkene, er specifikt tilpasset bestemte typer af rullende materiel. Værkstederne er således indrettet og forsynet med den fornødne "infrastruktur" i form af eksempelvis:

- Løfteudstyr
- Tagadgang

- Trykluft
- Ventilation (udsugning af udstødning fra dieselmotorer)
- Perronhøjde og bredde
- Udstyr placeret i undervognsgrav
- Platforme og lifte til vedligeholdelse af fronter

Alle ovenstående faciliteter er indrettet specifikt til hver sin materieltype, for at sikre arbejdsmiljøet og sikkerheden, når materiellet skal vedligeholdes, og vil ikke uden væsentlige ændringer kunne anvendes af andre materieltyper end dem, de er indrettet til. IC3 og IC4 kan således udelukkende vedligeholdes på hver deres facilitet i Århus; Øresundstog og IR4 tilsvarende på Helgoland; DSB's elektriske lokomotiver på Otto Busses Vej og S-tog på værkstedet i Høje Taastrup.

Hjulafdrejningsbænkene er i modsætning hertil universelle i den forstand, at de kan anvendes til gængse materieltyper uden nogen ændringer.

Om undtagelsen af faciliteter og jernbaneloven

Den danske jernbanelov, der bl.a. implementerer dele af direktiv 2012/34 i dansk ret, indeholder i § 5, stk. 3, følgende bestemmelse:

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

Af de specielle lovbemærkninger til bestemmelsen fremgår bl.a. følgende:

"Som noget nyt foreslås det, som følge af omarbejdningen af 1. jernbanepakke, at der på samme måde som på stationer og kombiterminaler på lige og ikke diskriminerende vilkår er adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter.

Jernbanerelaterede servicefaciliteter og deri udbudte ydelser omfatter, ud over stationer og kombiterminaler, øvrige godsterminaler, rangerterræner og togformeringsfaciliteter, herunder rangeringsfaciliteter og depotspor, andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter, sø- og indlandshavnfaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter, hjælpefaciliteter samt brændstofpåfyldningsfaciliteter og levering af brændstof i disse faciliteter.

Vedligeholdelsesfaciliteter er ligeledes omfattet af bestemmelsen, dog med undtagelse af vedligeholdelsesfaciliteter, der er beregnet til typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter. Det vil sige faciliteter, der er specielt bygget til og begrænset til vedligeholdelse af bestemte typer togsæt. Som eksempel kan nævnes IC3 klargøringscentre."

Lovgiver i Danmark har således aktivt taget stilling til og vurderet, at IC3 klargøringscentre ikke er servicefaciliteter, jf. direktivets bilag II, punkt 2, litra e. DSB's øvrige værksteder og vedligeholdelsesfaciliteter er tilsvarende specielt bygget til og begrænset til vedligeholdelse af bestemte typer togsæt, jf. beskrivelsen af faciliteterne ovenfor, og dermed tilsvarende ikke servicefaciliteter omfattet af bilagets punkt 2, litra e.

DSB bemærker i øvrigt, at IC3 kører hos jernbaneoperatører i såvel Sverige som Israel, og at dette også var tilfældet da direktiv 2012 blev implementeret i jernbaneloven og ovenstående specielle bemærkninger skrevet. Det er på den baggrund DSB's opfattelse, at der ikke kan indfortolkes et krav om, at undtagelsen alene finder anvendelse, såfremt alene én operatør benytter den type af rullende

materiel, som faciliteten er specifikt tilpasset til. Et sådant krav følger i øvrigt heller ikke af bilag II's ordlyd. ... "

Efter drøftelse af ordlyden med DSB fremsendte sekretariatet den 30. maj 2022 følgende forespørgsel til jernbaneregulatorerne i de andre EU-lande:

*"...
We are currently supervising the service facility description of DSB (our incumbent) and in this connection, DSB has argued, that maintenance facilities that are specific for a litra type such as IC 3 and IC 4 trains are covered by the exception rule in Annex II, point 2, litra (e) of Directive 2012/34/EU, which states:*

"Access, including track access, shall be given to the following service facilities, when they exist, and to the services supplied in these facilities:

...

(e) Maintenance facilities, with the exception of heavy maintenance facilities dedicated to high-speed trains or to other types of rolling stock requiring specific facilities."

We are very interested in hearing if you have had experience dealing with this exception rule, and in particular:

- 1. Do you have some general criteria that could help determining when a "heavy maintenance facility is dedicated to rolling stock requiring specific facilities"?*
- 2. Do you have some examples of rolling stock, which you consider to "require specific facilities"?*
- 3. Provided you consider a heavy maintenance facility to be covered by the exception rule in Annex II, point 2, litra (e) because it is dedicated to a specific type of rolling stock requiring specific facilities and thus exempted - would you then, regardless of the exception, consider the operator to be obliged to give access to RU's with exactly the same type of rolling stock for which the facility is dedicated? ..."*

Et uddrag af svarene på ovennævnte forespørgsel er vedhæftet som BILAG 6, som blev fremsendt til DSB den 14. juli 2022 med bl.a. følgende bemærkninger og anmodninger til DSB:

"En af forudsætningerne for, at DSB's faciliteter kan være undtagne efter direktivets bilag II, punkt 2, litra e, er, at der er tale om "omfattende vedligeholdelsesfaciliteter (heavy maintenance).

Omfattende vedligeholdelse er defineret i direktivets artikel 3, punkt 30, som:

"Arbejde, der ikke udføres rutinemæssigt som led i den daglige drift og kræver, at køretøjet tages ud af drift."

DSB's klargøringsfaciliteter samt andre servicefaciliteter og ydelser er i øvrigt nævnt i bekendtgørelsen om modtagepligt på stationer, § 1, stk. 3, 1. pkt., § 6, stk. 1, og stk. 6.

DSB bedes på denne baggrund overveje, hvorvidt det fastholdes, at dels klargøringscentrene og dernæst værkstedsfaciliteterne er undtagne fra modtagepligten.

I det omfang DSB måtte fastholde, at visse servicefaciliteter er helt eller delvist undtagne fra modtagepligten, bedes DSB for hver enkelt af sådanne faciliteter i givet fald fremsende præcise oplysninger om de enkelte ydelser på faciliteterne samt DSB's eventuelle supplerende begrundelse for, at der efter DSB's opfattelse måtte være tale om undtagelse fra modtagepligten.

Dernæst bemærkes, at der i DSB's servicefacilitetsbeskrivelse er nævnt en frist på 12 uger for DSB's behandling af anmodninger om serviceydelser. Som aftalt med Nicolaj Åbroe Møller fremsendes (vedhæftet) IRG-Rails dokument med sammenfatning af praksis hos tilsynsorganerne i de øvrige medlemsstater vedrørende førnævnte frist. DSB anmodes på denne baggrund om at overveje, hvorvidt svarfristen på 12 uger fastholdes.

..."

Herefter fremsendte DSB den 12. august 2022 en opdateret servicefacilitetsbeskrivelse samt brev af s.d. med bl.a. følgende bemærkninger:

"Om DSB's klargøringscentre KGC og KAC

DSB finder efter fornyede overvejelser ikke længere, at DSB's klargøringscentre (KGC og KAC) med sikkerhed er undtaget fra modtagepligten, idet der ikke foregår omfattende vedligehold, som defineret i direktiv 2012/34, artikel pkt. 30, på centrene.

DSB bemærker dog, at forarbejderne til den danske jernbanelov eksplicit nævner, at "IC3 klargøringscentre" er undtaget fra modtagepligt. Når der i bekendtgørelsen om modtagepligt på stationer, § 1, stk. 3, 1. pkt., § 6, stk. 1, og stk. 6, henvises til "klargøringsfaciliteter" er det efter DSB's opfattelse de faciliteter, som DSB i sin servicefacilitetsbeskrivelse har oplistet under overskriften "forsynings- og vaskeanlæg". DSB bemærker således, at der er forskel på det, DSB kalder klargøringscentre og begrebet "klargøringsfaciliteter".

Da der er uklarhed mellem den danske implementering og den bagvedliggende europæiske regulering, har DSB dog valgt at medtage de to klargøringscentre i servicefacilitetsbeskrivelsen.

For en ordens skyld bemærkes dog, at det må forventes, at aktører der søger om kapacitet på de pågældende centre i vidt omfang vil blive henvist til levedygtige alternativer i form af klargøringsfaciliteter i Københavnsområdet, da kapaciteten på KGC og KAC i praksis er fuldt udnyttet og begge faciliteter befinder sig på DSB's private firmaspor, hvor øvrige aktører ikke selvstændigt må færdes efter Trafikstyrelsens praksis.

Om S-togsværkstedet på Depotvej i Taastrup

DSB er blevet opmærksom på, at der er anført en forkert begrundelse for, at S-togsværkstedet på Depotvej ikke er omfattet af modtagepligten.

Værkstedet på Depotvej indgår som en del af det samlede S-banesystem, og der vedligeholdes alene S-tog. Bybaner, herunder S-tog, er efter jernbanelovens § 2, stk. 3, undtaget fra bl.a. bestemmelserne om modtagepligt.

DSB's servicefacilitetsbeskrivelse er opdateret, således at det fremgår, at Depotvej er undtaget, da det er en bybanefacilitet. DSB har tilsvarende tilføjet sit særlige S-togs malerværksted, SKB, på servicefacilitetsbeskrivelsen med samme undtagelse, da også denne facilitet alene indgår som en del af S-banesystemet.

Eneste undtagelse hertil er hjulafdrejningen på Depotvej, der også benyttes af fjern- og regionaltog, hvorfor denne facilitet er bibeholdt på servicefacilitetsbeskrivelsen.

DSB's øvrige værksteder

DSB fastholder, at DSB's værksted i Århus til IC3 og IC4, DSB's værksted på Helgoland i København til OTU og IR4 samt DSB's værksted på Otto Busses Vej i København, er undtagne fra modtagepligten.

Nævnte værksteder er, som også anført i DSB's følgebrev til Jernbanenævnet af 20. maj, bortset fra hjuldrejebænkene, specifikt tilpasset bestemte typer af rullende materiel. Værkstederne er således indrettet og forsynet med den fornødne "infrastruktur" til specifikke materieltyper og vil ikke uden væsentlige ændringer kunne anvendes af andre materieltyper (litra typer) end dem, indrettet/konfigureret til. Med "konfigureret" menes, at faciliteterne inkl. mandskab er indrettet på udvalgte specifikke typer rullende materiel. Konfigurationen består af følgende elementer:

- *El eller diesel:* Værkstedet er indrettet afhængigt af, om det er el- eller dieselmateriel, som håndteres på værkstedet. El-materiel vil ikke kunne modtages på værksteder uden kørestrøm, mens dieselmateriel ikke kan modtages på el-værksteder, da der ikke er det påkrævede udstyr til udsugning.
- *Indretning af værkstedet:* Værkstedsområder er indrettet mhp. specifikke litra typer. Udsugning, tagadgange, fremmednet (strøm), grav, etc. er unikke for litratyperne og dermed værkstederne.
- *Aptering og værktøjer:* Alle litra i DSB's togflåde er unikke i den forstand, at de hver især kræver specifikke værktøjer til vedligeholdelsesopgaverne. Det være sig både værktøjer til håndtering af togets systemer (Pc'ere etc.), måleværktøjer etc. og teknisk løfteudstyr til eksempelvis motor- eller bogie-skift.
- *Mandskab, dokumentation og uddannelse:* Der er lokal uddannelse i de specifikke litratyper, som værkstedet eller klargøringen modtager, og mandskab kan ikke uden videre flyttes rundt til andre lokaliteter med andre litratyper.
- *Arbejds miljø og sikkerhed:* Instruktioner og procedurer er lokalt tilrettet i forhold til de opgaver, værkstedet skal varetage, og modtagelse af nye litratyper vil forudsætte en revision af alle de lokale procedurer.

Samlet medfører dette, at ovennævnte vedligeholdelsesfaciliteter/værksteder er beregnet til typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter, jf. direktiv 2012/34, bilag II, pkt. 2, litra e.

Nævnet anfører, at en forudsætning for, at DSB's faciliteter kan være undtagne efter bilag II, pkt. 2, litra e, er, at der er tale om "omfattende vedligeholdelsesfaciliteter (heavy maintenance)".

For så vidt angår karakteren af vedligeholdelsesopgaver, som varetages på ovennævnte værksteder, så opererer DSB ikke med en fast adskillelse mellem stort og småt vedligehold. Det skyldes, at der med henblik på at sikre en effektiv produktion "bundles" vedligeholdelsesaktiviteter, således at der udføres flest mulige opgaver, når toget er ude af drift. Et tog på værksted vil således både gennemgå "stort vedligehold" såsom motorskift, og "smått vedligehold" såsom rude- og stoleskift på samme tid. Fælles for alle vedligeholdelsesaktiviteterne på værkstederne er dog, at materiellet er ude af drift mens de pågår, samt at der i al væsentlighed ikke er tale om rutinemæssige opgaver. Mindre rutinemæssige opgaver løses på klargøringscentre.

DSB finder på den baggrund, at de aktiviteter, der foregår i Århus, på Helgoland samt Otto Busses Vej, er omfattende vedligehold som defineret i direktivets artikel 3, punkt 30.

Jernbanenævnet anmoder om præcise oplysninger om de aktiviteter, der foregår på værkstederne. Til illustration heraf kan, ud over motorskift, nævnes vognkasse opretning (kræver specialaptering og særligt udstyr), skift af bogier (kræver specialtilrettet løfteudstyr), gennemgang af klimaanlæg (kræver tagadgang), kontrol af isolering, ETCS-antennor og rørføring i undervogn (kræver grav) og kontrol og test af døre og klaptrin (kræver specialværktøj). Disse operationer er alle tidskrævende og omfattende vedligeholdelsesaktiviteter, og der gennemføres derfor også andre lettere vedligeholdelsesopgaver samtidigt som nævnt, f.eks. stoleskift.

Om prioritetskriterierne ved uforenelige ansøgninger

DSB har opdateret sine prioritetskriterier i overensstemmelse med gennemførelsesforordning 2017/2177, artikel 11. Baggrunden er, at DSB vurderer, at andre kriterier end først anført, er mest hensigtsmæssige.

Opdateret servicefacilitetsbeskrivelse

DSB har vedlagt den opdaterede udgave af servicefacilitetsbeskrivelsen, der afspejler alle ovenstående ændringer. Den opdaterede servicefacilitetsbeskrivelse vil blive offentliggjort på DSB's hjemmeside efter nævnets behandling af nærværende sag.

Om fristen for behandling af ansøgninger

DSB har overvejet svarfristen på 12 uger for DSB's behandling af anmodninger om serviceydelser. DSB skal på den baggrund præcisere, at de 12 uger er fra ansøgning om adgang til faciliteten er modtaget og til adgang kan opnås, såfremt replanlægning er nødvendig for at imødekomme ansøgningen. Er replanlægning ikke nødvendig, kan adgang opnås hurtigere, jf. nedenfor.

Ved initial kontakt vedrørende ansøgning om adgangskontrakt, benyttelsesaftale og/eller kapacitet, vil DSB, indenfor 3 arbejdsdage fra modtagelsen af ansøgningen, bekræfte modtagelsen med en foreløbig vurdering af ansøgningsbehovet, samt informere om den videre proces og eventuelle manglende informationer.

Når vi har de relevante informationer, må der påregnes en samlet behandlingstid på op til 1 måned for ansøgninger om adgangskontrakt og benyttelsesaftale – altså vil der foreligge en aftale til underskrift indenfor 1 måned.

I det omfang det ansøgte ikke er uforeneligt med eksisterende brug af faciliteten, vil ansøger umiddelbart herefter kunne benytte faciliteten.

I det omfang det ansøgte er uforeneligt med eksisterende brug, må påregnes en behandlingstid på op til 12 uger, før den fysiske handling kan finde sted (tankning, vask, osv.) – især hvis der er behov for replanlægning af aktiviteter, da alle servicefaciliteter allerede benyttes af en eller flere operatører. DSB bemærker, at IRG's dokument med praksis i andre medlemsstater, ikke indeholder den tid, der kan medgå med replanlægning for at imødekomme en ansøgning.

DSB vil i det videre arbejde overveje, om ovenstående skal uddybes i servicefacilitetsbeskrivelsen."

Servicefacilitetsbeskrivelsen af 12. august 2022 blev drøftet telefonisk mellem sekretariatet og DSB den 23. august 2022. I den forbindelse foreslog sekretariatet at tydeliggøre/tilføje følgende i servicefacilitetsbeskrivelsen:

- Under punkt 2.2.2 bør det tydeliggøres, at det er faciliteterne beliggende på DSB's private spor, hvor adgang – udover en benyttelsesaftale – også kræver, at jernbanevirksomheden anmoder om en adgangskontrakt. Dernæst bør det tydeliggøres (enten ved en opregning eller henvisning til et bilag) hvilke af faciliteterne der er beliggende på DSB's private spor.
- Under punkt 2.2.2 bør anføres en frist for indgivelse af årlige ansøgninger om kapacitet samt en frist for DSB's svar på sådanne ansøgninger (hvor længe efter ansøgningsfristens udløb, der maksimalt kan forventes at gå, før DSB vender tilbage med en endelig stillingtagen til ansøgningerne).
- Under punkt 2.2.2 bør anføres en frist for DSB's svar på ad hoc ansøgninger (dvs. ansøgninger i løbet af køreplansåret, hvor det bør angives, hvor lang tid der maksimalt kan forventes at gå fra modtagelsen af ansøgningen og alle nødvendige oplysninger og indtil DSB vender tilbage med en endelig stillingtagen til ansøgningen).
- Under punkt 2.2.3 bør nærmere præciseres kriterierne for DSB's prioritering mellem uforenelige ansøgninger (enten ved en præcis henvisning eller ved en præcis beskrivelse af kriterierne).
- Under punkt 2.2.3 bør formuleringen om de 12 uger præciseres som anført i DSB's brev af 12. august, herunder så det fremgår, at det drejer sig om det tidsrum, der kan forventes maksimalt at gå fra anmodningen og til den konkrete benyttelse i tilfælde af, at replanlægning er nødvendig. Dernæst bør der angives frister for DSB's svar til jernbanevirksomheden om, hvorvidt anmodningen imødekommes (DSB har mulighed for eventuelt at angive differentierede svarfrister afhængigt af, om replanlægning m.v. er nødvendig).

Den 26. august 2022 fremsendte DSB en revideret servicefacilitetsbeskrivelse.

Den 19. september 2022 fremsendte sekretariatet Konkurrencerådets afgørelse af 22. juni 2022 om Knorr-Bremse's køb af DSB Component Workshop til DSB med bemærkning om, at det heraf fremgår, at DSB Component Workshop opererer i København og Århus og har andre kunder end DSB. Sekretariatet stillede i forlængelse heraf følgende spørgsmål til DSB:

"DSB bedes oplyse:

- *Hvorvidt DSB Component Workshop indgår i/udgør en del af DSB's værkstedsfaciliteter i København og Århus?*
- *Hvorvidt DSB's værkstedsfaciliteter (udover hjulafdrejningsbænkene) betjener andre kunder end DSB?"*

Hertil svarede meddelte DSB ved mail af 26. september 2022:

"Ad 1) DSB kan oplyse, at DSB's nu forhenværende komponentværksteder (Component Workshop) også kaldet "Forsyning, Logistik og Ombygning" eller "FLO", som det fremgår af Konkurrencerådets afgørelse, er solgt til Knorr-Bremse. Knorr-Bremse lejer, til brug for deres drift af DSB's tidligere komponentværksteder, faciliteter/bygninger af DSB. Det er DSB's vurdering, at Knorr-Bremse er operatør af de af Knorr-Bremse lejede faciliteter. DSB har af denne

grund ikke medtaget disse faciliteter på vores servicefacilitetsbeskrivelse.

Værkstederne nævnt på servicefacilitetsbeskrivelsen er således alene DSB's såkaldte driftsværksteder, hvis formål er at vedligeholde DSB's togflåde. Til brug for denne vedligehold køber DSB bl.a. komponenter og ydelser hos Knorr-Bremse (DSB's tidligere komponentværksteder). Knorr-Bremse er således leverandør til DSB.

Ad 2) DSB's værkstedsfaciliteter (udover hjulafdrejningsbænkene) betjener generelt ikke andre kunder end DSB. Eneste undtagelse er DSB's lokomotivværksted på Otto Busses Vej i København, hvor der aktuelt foretages arbejde for Siemens på EG-lokomotiver ejet af DB Cargo. EG-lokomotiverne har historisk været ejet af DSB, men blev frasolgt sammen med DSB Gods. Lokomotivværkstedet har derfor bl.a. grundet DSB's tidligere ejerskab fortsat de nødvendige faciliteter til at vedligeholde pågældende lokomotiver. Værkstedet til DD-vogne (dobbeltdækkervogne) på Otto Busses Vej, betjener ikke eksterne kunder, og er som tidligere beskrevet tilpasset netop DSB's DD-vogne.

DSB har som en konsekvens heraf opdateret servicefacilitetsbeskrivelsen, således at lokomotivværkstedet på Otto Busses Vej ikke længere undtages. Opdateret udgave er vedlagt.

DSB skal for en ordens skyld endvidere gøre opmærksom på, at DSB lejer et værksted i Langå. Værkstedet stilles til rådighed for Alstom, idet DSB iht. Banedanmarks aftale med Alstom om indbygning af ombordudstyr i bl.a. DSB's materiel ifm. Banedanmarks signalprogram er forpligtet til at stille værkstedsspor til rådighed for Alstom. DSB samarbejder med leverandøren, Alstom, om indbygning af ombordudstyret i DSB's materiel, således at bl.a. DSB håndværkere i praksis udfører indbygningen af udstyret. Værkstedet i Langå benyttes alene til indbygning af ombordudstyr i DSB's IC3-tog, og værkstedet blev ombygget og tilpasset bl.a. IC3's længde ifm. DSB's tilrådgivningsstillelse for Alstom.

Da værkstedet i Langå alene benyttes ifm. signalprogrammet, er der tale om en midlertidig brug. DSB forventer endvidere at modtage opsigelse fra udlejer af værkstedet i Langå, således at DSB skal fraflytte lejemålet⁴. DSB har på baggrund af den midlertidige karakter, og den særlige anvendelse af værkstedet ifm. signalprogrammet, som udgangspunkt ikke medtaget værkstedet i servicefacilitetsbeskrivelsen - uagtet at DSB er lejer heraf. "

DSB's senest opdaterede servicefacilitetsbeskrivelse af 26. september 2022 er vedlagt som BILAG 1.

2. Retsgrundlaget

⁴ DSB har telefonisk oplyst, at fraflytningen forventes at ske i 2023.

Jernbaneloven⁵ indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

”

§ 2 [...]

Stk. 3. Bybaner er ikke omfattet af kapitel 3 [...]

Stk. 6. Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller persontransport i ikke kommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende benyttes på sådan infrastruktur. [...]

Kapitel 3

Markedsadgang

[...]

§ 5.

[...]

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

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

[...]

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

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

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

[...]

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

⁵ Lov 2015-05-27 nr. 686 Jernbanelov som ændret ved L 2016-06-08 nr. 658, L 2017-03-29 nr. 285, L 2017-12-19 nr. 1558, L 2018-12-18 nr. 1562, L 2019-03-05 nr. 206, L 2019-05-01 nr. 510 og L 2021-03-16 nr. 434

Rådets forordning om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.”

Lovbemærkningerne til jernbanelovens § 5, stk. 3⁶, indeholder bl.a. følgende:

”Det fastsættes i stk. 3, at forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter mod betaling og uden forskelsbehandling skal tildele jernbanevirksomheder betjeningskapacitet til de pågældende faciliteter og ydelser leveret heri. Betalingen skal modsvare omkostningerne ved at udføre den pågældende ydelse tillagt en rimelig fortjeneste, jf. tidligere anførte under stk. 2 om indholdet af begrebet en rimelig fortjeneste.

Som noget nyt foreslås det, som følge af omarbejdningen af 1. jernbanepakke, at der på samme måde som på stationer og kombiterminaler på lige og ikke-diskriminerende vilkår er adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter.

Jernbanerelaterede servicefaciliteter og deri udbudte ydelser omfatter ud over stationer og kombiterminaler øvrige godsterminaler, rangerterræner og togformeringsfaciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter, sø- og indlandshavnefaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter, hjælpefaciliteter samt brændstofpåfyldningsfaciliteter og levering af brændstof i disse faciliteter.

Vedligeholdelsesfaciliteter er ligeledes omfattet af bestemmelsen, dog med undtagelse af vedligeholdelsesfaciliteter, der er beregnet til typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter. Det vil sige faciliteter, der er specielt bygget til og begrænset til vedligeholdelse af bestemte typer togsæt. Som eksempel kan nævnes IC3 klargøringscentre.

Desuden kan ekstra ydelser stilles til rådighed. Disse omfatter f.eks. strøm til elektrisk kørsel, forvarmning af passagertog, særlig kontrakter om kontrol af transport af farligt gods og assistance til kørsel af specialtog.

Forvalter af servicefaciliteter kan uden at være forpligtet levere andre hjælpeydelser som eksempelvis adgang til telenet, levering af supplerende oplysninger, teknisk inspektion af rullende materiel, billetsalg på passagerbanegårde, og vedligeholdelsestjenester, der leveres i vedligeholdelsesfaciliteter beregnet til typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter.”

*

Bekendtgørelsen om Jernbanenævnet⁷ indeholder bl.a. følgende:

”§ 9. Jernbanenævnet kan på eget initiativ og med forbehold for konkurrencemyndighedernes beføjelser træffe afgørelse om passende foranstaltninger med henblik på at korrigere forskelsbehandling af ansøgere, markedsforvriddning og andre former for uønsket udvikling på jernbanemarkedet. Stk. 2. Jernbanenævnet kan træffe afgørelse om blandt andet følgende forhold:

⁶ Lovforslag L 162 af 11. marts 2015.

⁷ Bekendtgørelse nr. 1471 af 29. juni 2021 om Jernbanenævnet.

[...]

6) ordninger vedrørende adgang til jernbaneinfrastruktur og tjenester,

[...]

*

Bekendtgørelsen om modtagepligt på stationer⁸ indeholder bl.a. følgende:

"§ 1 [...]

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.

Stk. 3. Adgang til stationer, jf. stk. 2, omfatter tillige adgang til spor, klargøringsfaciliteter 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. DSB skal løbende, når der sker ændringer, forsyne Banedanmark med oplysninger vedrørende betaling for levering af ydelser omfattet af bilag II, punkt 2, 3 og 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, til brug for netredegørelsen eller som henvisning til websted, som stiller oplysningerne gratis til rådighed i et elektronisk format. [...]

§ 6. Hvis DSB stiller de af DSB ejende spor, klargøringsfaciliteter samt andre servicefaciliteter og ydelser, der leveres i disse faciliteter, til rådighed udover de i § 3 nævnte, skal sådanne servicefaciliteter og ydelser efter anmodning leveres uden forskelsbehandling til enhver jernbanevirksomhed mod betaling.

Stk. 2. Betalingen for sporadgang til servicefaciliteter og levering af ydelser i disse faciliteter, som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, bilag II, punkt 2, må ikke overstige omkostningerne ved at levere dem plus en rimelig fortjeneste. En rimelig fortjeneste skal forstås i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, artikel 3, nr. 17.

Stk. 3. Hvis DSB stiller ekstra ydelser, som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, bilag II, punkt 3, til rådighed, skal sådanne ydelser efter anmodning leveres uden forskelsbehandling til enhver jernbanevirksomhed mod betaling.

Stk. 4. 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. 5. I tilfælde af, at DSB er den eneste leverandør af de i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, bilag II, punkt 3 og 4 omfattede ydelser, må betalingen ikke overstige omkostningen ved at levere dem plus en rimelig fortjeneste.

⁸ Bekendtgørelse nr. 1380 af 1. december 2015 om modtagepligt på stationer som ændret ved bekendtgørelse nr. 785 af 2. juni 2020.

Stk. 6. 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. 7. DSB er, i tilfælde af konflikter mellem forskellige ansøgninger, så vidt muligt forpligtet til at imødekomme alle ansøgninger.

Stk. 8. DSB kan kun afslå anmodninger fra jernbanevirksomheder om ydelser efter § 1, stk. 3, hvis der findes adgang til en anden servicefacilitet, der gør det muligt for jernbanevirksomheden at udføre den pågældende gods- eller passagertransport på økonomisk acceptable vilkår (levedygtige alternativer). Det forpligter dog ikke DSB til at investere i faciliteter for at imødekomme alle jernbanevirksomheders anmodninger.

Stk. 9. DSB skal skriftligt begrunde eventuelle afslag på anmodninger efter § 1, stk. 3, og skal anvise levedygtige alternativer ved andre stationer.

Stk. 10. Findes der ikke noget levedygtigt alternativ, jf. stk. 8, kan ansøgeren klage til Jernbanenævnet, jf. fristerne i stk. 8, som vil undersøge sagen og træffe foranstaltninger, når det er relevant, for at sikre, at en passende del af kapaciteten tildeles den pågældende ansøger.

§ 7. Betingelserne for andre jernbanevirksomheders adgang til de af DSB ejede og forvaltede 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 eller lignende. 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. Der betales særskilt for særlige aftaler om lokaleleje eller serviceaftaler udover de, der er omfattet af § 1, stk. 3, 1. pkt., den vederlagsfrie adgang til servicefaciliteter og ydelser, som leveres heri, jf. § 3, stk. 1-3, og særlige udlejninger, jf. § 3, stk. 5.

§ 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. [...]"

*

Bekendtgørelsen om servicefaciliteter⁹ indeholder bl.a. følgende:

”

§ 1. Denne bekendtgørelse finder anvendelse for jernbanerelaterede servicefaciliteter som nævnt under bilag II, punkt 2, litra b-i, i direktiv 2012/34/EU (direktivet), samt på de ydelser der leveres i disse, jf. også denne bekendtgørelses bilag 1.

[..]

Stk. 4. Jernbanenævnet kan træffe afgørelse om, hvorvidt der er tale om en jernbanerelateret servicefacilitet som nævnt i stk. 1, herunder hvorvidt arealer med tilhørende bygninger, faciliteter og ydelser, hører med til servicefaciliteten.

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

Stk. 2. Hvis forvalteren af servicefaciliteten leverer nogen af de ekstra ydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 3 til direktivet, skal disse på anmodning leveres uden forskelsbehandling til alle jernbanevirksomheder, der ansøger herom.

Stk. 3. Jernbanevirksomheder kan anmode forvalteren om andre tjenesteydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 4 til direktivet, som hjælpeydelser. Forvalteren er ikke forpligtet til at levere disse tjenesteydelser. Hvis forvalteren af servicefaciliteten beslutter at tilbyde andre nogle af disse tjenesteydelser, leverer den efter anmodning ydelserne til jernbanevirksomhederne uden forskelsbehandling.

[...]

§ 3. Ansøgninger om adgang til og levering af ydelser ved servicefaciliteten skal besvares inden for en rimelig frist, som fastsættes af Jernbanenævnet. Der må kun gives afslag på sådanne ansøgninger, hvis der findes adgang til en anden servicefacilitet, der gør det muligt for jernbanevirksomheden at udføre den pågældende transport på økonomisk acceptable vilkår (levedygtigt alternativ). Dette forpligter ikke forvalteren af servicefaciliteten til at investere i ressourcer eller faciliteter for at imødekomme alle jernbanevirksomhedernes ansøgninger.

Stk. 2. Når en forvalter af en servicefacilitet støder på konflikter mellem forskellige ansøgninger, forsøger den så vidt muligt at imødekomme alle ansøgninger. Hvis der ikke findes noget levedygtigt alternativ, og det ikke er muligt at imødekomme alle ansøgninger om kapacitet for den relevante facilitet på grundlag af påviste behov, kan ansøgeren klage til Jernbanenævnet, som undersøger sagen og træffer foranstaltninger, når det er relevant, for at sikre, at en passende del af kapaciteten tildeles den pågældende ansøger.

Stk. 3. Forvalteren af en servicefacilitet, der er omfattet af § 10, stk. 1, skal skriftligt begrunde afslag på anmodninger efter § 2 og henvise til anvendelige

⁹ Bekendtgørelse nr. 1503 af 29. juni 2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser.

alternativer ved andre faciliteter samt ledsage afslaget med skriftlig vejledning til ansøger om, at afslaget kan påklages til Jernbanenævnet inden 4 uger efter, at afslaget er meddelt.

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

[...]

§ 10. Hvis en forvalter af en servicefacilitet direkte eller indirekte kontrolleres af et organ eller en virksomhed, som også er aktiv(t) og har en dominerende stilling på de nationale jernbanetransportmarkeder, skal forvalteren, når denne leverer en af de i direktivets bilag II, punkt 2, litra b, c, d, g eller i, nævnte ydelser, være organiseret på en sådan måde, at de er uafhængig af det pågældende organ eller den pågældende virksomhed med hensyn til organisation og beslutningstagning.

[...]"

*

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

"(6) Når det er nødvendigt at passere via private sportilslutninger for at få adgang til en servicefacilitet, skal operatøren af servicefaciliteten levere oplysninger om den private sportilslutning. Sådanne oplysninger bør gøre det muligt for ansøgeren at forstå, hvem ansøgeren skal kontakte for at ansøge om adgang til denne sportilslutning, jf. artikel 10 i direktiv 2012/34/EU.

[...]

Artikel 1 **Genstand**

Ved denne forordning fastsættes de nærmere bestemmelser for proceduren og kriterierne for adgang til de tjenesteydelser, som skal leveres i de servicefaciliteter, der er anført i punkt 2, 3 og 4 i bilag II til direktiv 2012/34/EU. Henvisninger til ansøgere i denne forordnings bestemmelser forstås som en henvisning til jernbanevirksomheder. Hvis national lovgivning tillader andre ansøgere end jernbanevirksomheder at ansøge om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser, finder de relevante bestemmelser i denne forordning også anvendelse på disse ansøgere i overensstemmelse med national lovgivning.

[...]

Artikel 4 **Servicefacilitetsbeskrivelse**

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

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

- a) *listen over alle anlæg, i hvilke der leveres jernbanerelaterede tjenesteydelser, herunder oplysninger om deres beliggenhed og åbningstider.*
- b) *de vigtigste kontaktoplysninger for operatøren af servicefaciliteten*
- c) *en beskrivelse af servicefacilitetens tekniske karakteristika, som f.eks. side- eller rangerspor, teknisk udstyr til pålæsning eller aflæsning, vask og vedligeholdelse og tilgængelig lagerkapacitet oplysninger om private sportilslutninger, som ikke er en del af jernbaneinfrastrukturen, men som er nødvendige for at få adgang til servicefaciliteter, som er væsentlige for leveringen af jernbanetransporttydelser*
- d) *en beskrivelse af alle jernbanerelaterede tjenesteydelser, som leveres i faciliteten, og deres type (basistjenesteydelse, ekstra ydelse eller hjælpeydelse)*
- e) *mulighed for egen levering af jernbanerelaterede tjenesteydelser og betingelserne herfor*
- f) *oplysninger om procedurer for ansøgning om adgang til servicefaciliteten og/eller om tjenesteydelser, herunder frister for indgivelse af ansøgninger og frister for behandling af ansøgningerne*
- g) *for servicefaciliteter, der drives af mere end én operatør, eller hvor jernbanerelaterede tjenesteydelser leveres af mere end én operatør, angives, om der skal indgives særskilte ansøgninger om adgang til faciliteterne og tjenesteydelserne*
- h) *oplysninger om minimumsindhold og udformning af en ansøgning om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser eller en skabelon for en sådan ansøgning*
- i) *som minimum, i tilfælde af, at servicefaciliteter drives, og jernbanerelaterede tjenesteydelser leveres, af operatører, som direkte eller indirekte kontrolleres af en kontrollerende enhed, skabeloner for adgangskontrakter og almindelige betingelser*
- j) *hvis det er relevant, oplysninger om betingelser for brugen af operatørens IT-systemer, hvis ansøgere skal bruge dem, og reglerne for beskyttelse af følsomme og kommercielle data*
- k) *en beskrivelse af koordineringsproceduren og de lovgivningsmæssige foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 10, og de prioritetskriterier, der er omhandlet i artikel 11*
- l) *oplysninger om ændringer af tekniske karakteristika og midlertidige restriktioner af servicefacilitetens kapacitet, som kan have en betydelig indvirkning på servicefacilitetens drift, herunder planlagt arbejde*
- m) *oplysninger om afgifter for adgang til servicefaciliteter og afgifter for brugen af hver af de jernbanerelaterede tjenesteydelser, som leveres i dem*

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

Artikel 5

Offentliggørelse af servicefacilitetsbeskrivelsen

1. Operatører af servicefaciliteter skal uden beregning gøre servicefacilitetsbeskrivelsen offentligt tilgængelig på en af følgende måder:
 - a) Ved at offentliggøre den på deres webportal eller på en fælles webportal og give infrastrukturforvaltere et link, som skal indgå i netvejledningen..
 - b) Ved at give infrastrukturforvalterne de relevante oplysninger klar til offentliggørelse, som skal indgå i netvejledningen.
- [...]
3. Operatører af servicefaciliteter ajourfører servicefacilitetsbeskrivelsen i det omfang, det er nødvendigt. De underretter i tide de ansøgere, som allerede har ansøgt om adgang eller har indgået kontrakt om en eller flere tjenesteydelser i servicefaciliteten, om enhver relevant ændring i servicefacilitetsbeskrivelsen. [...]

Artikel 8

Ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og anvendelse af jernbanerelaterede tjenesteydelser

1. Ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og anvendelse af jernbanerelaterede tjenesteydelser kan indgives af ansøgere. [...]
3. Operatøren af en servicefacilitet bekræfter modtagelsen af en ansøgning uden unødigt forsinkelse. Når ansøgningen ikke indeholder de oplysninger, som kræves i henhold til servicefacilitetsbeskrivelsen, og som er nødvendige for at træffe en afgørelse, underretter operatøren af den pågældende servicefacilitet ansøgeren herom, og fastsætter en rimelig frist for indgivelse af de manglende oplysninger. Hvis oplysningerne ikke indgives inden for fristen, kan der gives afslag på ansøgningen.

Artikel 9

Svar på ansøgninger

1. Efter at have modtaget alle nødvendige oplysninger besvarer operatøren af en servicefacilitet ansøgningerne om adgang til og levering af tjenesteydelser i servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, inden for en rimelig frist fastsat af tilsynsorganet i overensstemmelse med artikel 13, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU. Der kan fastsættes forskellige frister for forskellige typer af servicefaciliteter og/eller tjenesteydelser. [...]
3. Tilsynsorganer fastsætter fristerne for besvarelse af ansøgninger indgivet af ansøgere, som angivet i artikel 13, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU, forud for offentliggørelsen af den første netvejledning, med forbehold af bestemmelserne i denne gennemførelsesforordning med henblik på at sikre overensstemmelse med artikel 27, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU.

4. For ad hoc-ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og tjenesteydelser, der er nævnt i bilag II, punkt 2, litra a)-d) og litra f)-i), tager tilsynsorganer, når de fastsætter fristerne i henhold til artikel 13, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU, hensyn til de frister, der er fastsat i artikel 48, stk. 1, i nævnte direktiv. Hvis tilsynsorganer ikke har fastsat frister for sådanne ad hoc-ansøgninger, besvarer operatøren af en servicefacilitet ansøgningen inden for de frister, der er fastsat i artikel 48, stk. 1, i direktivet.

Hvis operatøren af en servicefacilitet har fastsat en årlig frist for indgivelse af ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser, der er nævnt i bilag II, punkt 2, litra a)-d) og litra f)-i), tages der med de frister for behandling af sene ansøgninger, som tilsynsorganet har fastsat, hensyn til de frister, infrastrukturforvaltere anvender til behandling af sådanne ansøgninger. For servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser, der er nævnt i bilag II, punkt 2, litra e), begynder fristen, når det rullende materiels tekniske kompatibilitet med faciliteterne og udstyret er blevet vurderet og ansøgeren underrettet herom.

5. Operatører af servicefaciliteter, der leverer ekstra ydelser og hjælpeydelser, som er nævnt i bilag II, punkt 3 og 4, til direktiv 2012/34/EU, besvarer ansøgninger om sådanne tjenesteydelser inden for den frist, som tilsynsorganet har fastsat, eller, hvis en sådan frist ikke er fastsat, indenfor en rimelig frist. Hvis en ansøger indgiver ad hoc-ansøgninger for flere jernbanerelaterede tjenesteydelser, der leveres i én servicefacilitet, og angiver, at kun samtidig tildeling af disse er brugbar, besvarer alle berørte servicefacilitetsoperatører, herunder leverandører af ekstra ydelser og hjælpeydelser, der er nævnt i bilag II, punkt 3 og 4, ansøgningerne inden for en rimelig frist, jf. stk. 4. For jernbanerelaterede tjenesteydelser, der er nævnt i bilag II, punkt 4, litra e), begynder fristen, når det rullende materiels tekniske kompatibilitet med faciliteterne og udstyret er blevet vurderet, og ansøgeren er underrettet herom.

6. Med den berørte ansøgers samtykke kan de i stk. 3, 4 og 5 nævnte frister forlænges. [...]

Artikel 17

[...]

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

*

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

Artikel 2

Undtagelser fra anvendelsesområdet

1. Kapitel II finder ikke anvendelse på jernbanevirksomheder, som kun forestår transport i byer og forstæder samt regional transport på lokale og regionale særskilte banenet til befordring på jernbaneinfrastrukturer eller på net, der kun er beregnet til jernbanetransport i byer og forstæder. [...]

Artikel 3
Definitioner

[...]

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

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

30) »omfattende vedligeholdelse«: arbejde, der ikke udføres rutinemæssigt som led i den daglige drift og kræver, at køretøjet tages ud af tjeneste

[...]

Kapitel II

[...]

Artikel 10
Betingelser for adgang til jernbaneinfrastruktur

1. Jernbanevirksomheder tildeles ret til adgang på retfærdige, ikke-diskriminerende og gennemsigtige vilkår til alle medlemsstaters jernbaneinfrastruktur med henblik på udførelse af alle former for jernbanegodstransport. Denne ret skal omfatte adgang til infrastruktur, der forbinder søhavne og havne ved indre vandveje og andre servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, og til infrastruktur, som mere end én slutbruger benytter eller kunne benytte. [...]

Artikel 13
Betingelser for adgang til tjenesteydelser

[..]

2. Operatører af servicefaciliteter giver uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne i bilag II, punkt 2, og til de i disse faciliteter leverede ydelser.
3. For at sikre fuld gennemsigtighed og adgang uden forskelsbehandling til de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, litra a, b, c, d, g og i, og levering af ydelser ved disse faciliteter, hvis operatøren af en sådan servicefacilitet direkte eller indirekte kontrolleres af et organ eller en virksomhed, som også er aktiv(t) og har en dominerende stilling på de nationale jernbanetransportmarkeder, hvor faciliteten benyttes, skal operatørerne af disse servicefaciliteter være organiseret på en sådan måde, at de er uafhængige af det pågældende organ eller den pågældende virksomhed med hensyn til organisation og beslutningstagning. En sådan uafhængighed indebærer ikke krav om, at der skal oprettes en særskilt juridisk enhed for servicefaciliteterne og kan opnås med to særskilte afdelinger inden for én og samme juridiske enhed.

- [...]
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 jernbanevirksomhedernes 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.*
 5. *Når en operatør af en servicefacilitet, jf. bilag 2, punkt 2, støder på konflikter mellem forskellige ansøgninger, forsøger den så vidt muligt at imødekomme alle ansøgninger. Hvis der ikke findes noget levedygtigt alternativ, og det ikke er muligt at imødekomme alle ansøgninger om kapacitet på grundlag af påviste behov, kan ansøgeren klage til tilsynsorganet, jf. artikel 55, som undersøger sagen og træffer foranstaltninger, når det er relevant, for at sikre, at en passende del af kapaciteten tildeles den pågældende ansøger.*
 6. [...]
 7. *Hvis operatøren af servicefaciliteten leverer nogle af de ekstra ydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 3, skal disse på anmodning leveres uden forskelsbehandling til alle jernbanevirksomheder, der ansøger herom.*
 8. *Jernbanevirksomheder kan anmode infrastrukturforvalteren eller andre servicefacilitetsoperatører om andre tjenesteydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 4, som hjælpeydelser. Operatøren af servicefaciliteten er ikke forpligtet til at levere disse tjenesteydelser. Hvis operatøren af servicefaciliteten beslutter at tilbyde andre nogle af disse tjenesteydelser, leverer den efter anmodning ydelserne til jernbanevirksomhederne uden forskelsbehandling.*
 9. *Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne og operatørerne af servicefaciliteter og på grundlag af arbejdet i det netværk, der er nævnt i artikel 57, stk. 1, vedtage foranstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for adgangen til de ydelser, der skal leveres ved de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag III, punkt 2-4. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.*

[...]

Artikel 48

Ad hoc-ansøgninger

1. *Infrastrukturforvalteren besvarer ad hoc-ansøgninger om individuelle kanaler så hurtigt som muligt, dog senest inden fem arbejdsdage. [...]*

*

Direktivets bilag II indeholder bl.a. følgende:

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

[...]

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

[...]

e) Vedligeholdelsesfaciliteter, med undtagelse af omfattende vedligeholdelsesfaciliteter beregnet til højhastighedstog eller andre typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter.

f) Andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter.

[...]

h) Hjælpefaciliteter.

i) Brændstofpåfyldningsfaciliteter og levering af brændstof i disse faciliteter, idet afgifterne herfor på fakturaerne skal figurere særskilt.

3. Ekstra ydelser kan omfatte:

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.

b) Forvarmning af passagertog.

c) Særlige kontrakter om:

- Kontrol af transport af farligt gods.

- Assistance til kørsel af specialtog.

4. Hjælpeydelser kan omfatte:

a) Adgang til telenet.

b) Levering af supplerende oplysninger.

c) Teknisk inspektion af rullende materiel.

d) Billetsalg på passagerbanegårde.

e) Omfattende vedligeholdelsestjenester, der leveres i vedligeholdelsesfaciliteter beregnet til højhastighedstog eller andre typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter. ”

*

3. Jernbanenævnets bemærkninger og anmodning til DSB

Formålet med gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter (gennemførelsesforordningen) er navnlig at skabe gennemsigtighed med hensyn til procedurerne og betingelserne for adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter med

tilhørende tjenesteydelser, idet en sådan gennemsigthed er et vigtigt led i at sikre brugerne adgang på lige vilkår, jf. bl.a. forordningens indledende betragtning nr. 4.

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

Forpligtelsen for operatører af jernbanerelaterede servicefaciliteter til at offentliggøre servicefacilitetsbeskrivelser følger af gennemførelsesforordningen, som er direkte anvendelig i medlemsstaterne, jf. dennes artikel 17.

Efter gennemførelsesforordningens artikel 1, 1. pkt., finder gennemførelsesforordningen anvendelse for de tjenesteydelser, som skal leveres i de servicefaciliteter, der er anført i punkt 2, 3 og 4 i bilag II til direktiv 2012/34/EU (direktivet).

Det er således en forudsætning for, at gennemførelsesforordningen finder anvendelse, at der er tale om en jernbanerelateret servicefacilitet, som leverer tjenesteydelser omfattet af modtagepligten.

DSB's værkstedsfaciliteter i Århus til IC3 og IC4, i København (Helgoland) til OTU og IR4

DSB har om ovennævnte værkstedsfaciliteter nærmere redegjort for, at de - bortset fra hjulafdrejningsbænkene - er særligt indrettet netop til DSB's togtyper, ligesom DSB har redegjort for, at der er tale om reparations- og vedligeholdelse af en sådan karakter, at det ikke kan udføres som led i den daglige drift, men derimod forudsætter, at togene må tages ud af drift.

JBN lægger på denne baggrund til grund, at der er tale om omfattende vedligeholdelse, jf. direktivets artikel 3, nr. 30, til typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter.

Faciliteterne er derfor undtaget fra modtagepligten efter direktivets bilag II, punkt 2, litra e - og som følge heraf er faciliteterne dernæst også fritaget fra kravene om udarbejdelse af servicefacilitetsbeskrivelser efter gennemførelsesforordningen, jf. dennes artikel 1, 1. pkt.

Den omstændighed, at der også på faciliteterne - imens togene er taget ud af drift - også foretages lettere vedligeholdelsesarbejder, ændrer ikke på den nævnte konklusion i forhold til fritagelsesbestemmelsen.

DSB's værksted i Langå

DSB's værksted i Langå, stilles til rådighed for Alstom. Da der således leveres ydelser til andre end DSB selv, er faciliteten ikke undtaget fra modtagepligten, jf. bekendtgørelsen om servicefaciliteter, § 2, stk. 3, 3. pkt. (jf. direktivets bilag II, punkt 4, litra e).

På grundlag af DSB's oplysninger om facilitetens midlertidige karakter med forventet nedlukning i 2023, finder JBN dog ikke anledning til at stille krav om, at DSB's værksted i Langå medtages i servicefacilitetsbeskrivelsen.

DSB's S-togsværksted på Depotvej i Taastrup

DSB har oplyst, at værkstedsfaciliteten på Depotvej - bortset fra hjulafdrejningsbænken - alene vedligeholder S-tog, og er en del af det samlede S-banesystem.

Som anført af DSB, er S-banesystemet undtaget fra bl.a. modtagepligten efter jernbanelovens § 2, stk. 3, jf. direktivets artikel 2, stk. 1, 1. pkt.

Værkstedsfaciliteten til S-tog på Depotvej er derfor også fritaget fra kravene om udarbejdelse af servicefacilitetsbeskrivelser efter gennemførelsesforordningen, jf. dennes artikel 1, 1. pkt.

DSB's klargøringscentre KGC og KAC

I overensstemmelse med det i DSB's brev af 12. august 2022 oplyste, lægger JBN til grund, at der ikke på de to klargøringscentre, henholdsvis København V (KGC) og Kastrup (KAC), foregår omfattende vedligehold, jf. definitionen heraf i direktivets artikel 3, punkt 30.

Klargøringscentrene er derfor omfattet af modtagepligten efter direktivets bilag II, punkt 2, litra e, og som følge heraf ligeledes omfattet af kravene i gennemførelsesforordningen, jf. dennes artikel 1, 1. pkt.

Heroverfor kan der ikke lægges afgørende vægt på, at lovbemærkningerne til jernbanelovens § 5, stk. 3, nævner IC3 klargøringscentre som eksempel på en servicefacilitet, der kan være undtaget fra modtagepligten, idet gennemførelsesforordningen er direkte anvendelig i medlemsstaterne.

Det er på denne baggrund korrekt, at DSB nu har medtaget klargøringscentrene i servicefacilitetsbeskrivelsen med oplysninger om de enkelte serviceydelser, priser, m.v.

DSB har i brevet af 12. august 2022 til JBN anført, at *"klargøringscentrene befinder sig på DSB's private firmaspor, hvor øvrige aktører ikke selvstændigt må færdes efter Trafikstyrelsens praksis"*.

Det følger af direktivets artikel 10, stk. 1, 2.pkt., sammenholdt med gennemførelsesforordningens præambel nr. 6, at jernbanevirksomhederne bør have adgang til servicefaciliteter uanset, at disse måtte ligge på private spor.

I overensstemmelse hermed har Trafikstyrelsen (jernbanesikkerhedsmyndigheden) oplyst, at de følger en praksis, der netop muliggør, at jernbanevirksomhederne – på visse betingelser – kan benytte servicefaciliteter uanset disses beliggenhed på DSB's private spor, som ikke er sikkerhedsmæssigt godkendte.

Den nævnte praksis er blandt andet gengivet i JBN's udtalelse af 16. maj 2018¹⁰, side 8, således:

"Jernbanesikkerhedsmyndigheden har oplyst, at denne – i forhold til undtagelsesbestemmelsen i jernbanelovens § 2, stk. 6 - sidestiller ydelser på servicefaciliteter med gods til eget brug, dog forudsat, at operatører ikke har fri adgang til at køre på sporet ind til servicefaciliteten således, at operatørens kørsel til og fra servicefaciliteten alene sker efter forudgående aftale for hver enkelt kørsel. Hvis disse betingelser er opfyldte og fremgår af en aftale indgået mellem brugeren og leverandøren af serviceydelser, lægger jernbanesikkerhedsmyndigheden til grund, at sporene kan være undtaget fra jernbanelovens krav om sikkerhed og licens i medfør af lovens § 2, stk. 6."

¹⁰ Jernbanenævnets udtalelse af 16. maj 2018 i sag JN36-00044 vedrørende Arriva Tog A/S' adgang til DSB's hjulafdrejningsbænk i Århus.

Der ses at være taget højde for denne praksis hos jernbanesikkerhedsmyndigheden i DSB's standard adgangskontrakt for DSB's firmaspor, jf. bilag 2, punkt 2.1.2, hvorefter ind- og udkørsel skal ske ved en af DSB's stedlige vagthaveres mellemkomst.

JBN lægger på denne baggrund til grund, at jernbanevirksomhederne kan få adgang til at benytte bl.a. klargøringscentre uanset beliggenheden på DSB's private spor, når de nævnte betingelser er opfyldte.

Frister

DSB har i servicefacilitetsbeskrivelsen angivet følgende frister:

Besvarelse af anmodninger om adgangskontrakt og benyttelsesaftale: 1 måned.

Ansøgninger om kapacitet for et kommende køreplansår:

- Ansøgninger indgives senest 16 uger før det pågældende køreplansårs start (søndag efter 2. lørdag i december).
- Ansøgninger til det kommende køreplansår behandles samlet, og der kan påregnes svar 12 uger før køreplansårets start.

Besvarelse af ad hoc ansøgninger:

- Svartid på op til 4 uger fra DSB's modtagelse af ansøgningen.
- Hvis det ansøgte er uforeneligt med eksisterende brug af faciliteten, må der påregnes op til 12 uger før den fysiske handling kan finde sted (tankning, vask, m.v.) særligt hvis ansøgningen giver behov for replanlægning.

JBN tiltræder hermed ovennævnte frister efter gennemførelsesforordningens artikel 9, stk. 1-4, samt bekendtgørelsen om servicefaciliteter, § 3, stk. 1, 1. pkt.

*

Anmodning til DSB

På det foreliggende grundlag har JBN ikke yderligere bemærkninger til DSB's servicefacilitetsbeskrivelse.

DSB **anmodes** om **senest fredag den 14. oktober 2022** at fremsende bekræftelse på:

- At servicefacilitetsbeskrivelsen er offentliggjort.
- At de i servicefacilitetsbeskrivelsen anførte procedurer, frister og øvrige vilkår er trådt i kraft.
- At DSB har fremsendt link til servicefacilitetsbeskrivelsen til Banedanmark til brug for netredegeren.

*

Ovennævnte afgørelser er truffet på grundlag af de foreliggende oplysninger, og de anførte vurderinger vil kunne ændres på et senere tidspunkt i tilfælde af ændrede oplysninger, eksempelvis om faciliteternes og serviceydelsernes karakter, som måtte fremkomme i forbindelse med en eventuel klagesag eller på anden vis.

JBN har ikke i forbindelse med nærværende tilsyn taget stilling til, hvorvidt taksterne i DSB's servicefacilitetsbeskrivelse overholder kravet i bekendtgørelsen om servicefaciliteter, § 5, stk. 1, hvorefter taksterne for brugen af de enkelte serviceydelser ikke må overstige omkostningerne med tillæg af en rimelig fortjeneste.

4. oktober 2022

Endelig bemærkes, at servicefacilitetsbeskrivelsen løbende skal ajourføres i nødvendigt omfang, jf. gennemførelsesforordningens artikel 5, stk. 3.

*

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

*

Afgørelsen offentliggøres på Jernbanenævnets hjemmeside.

På Jernbanenævnets vegne



Lene Sigvardt
Nævnensformand

BILAG:

Bilag 1: DSB's senest opdaterede servicefacilitetsbeskrivelse af 26.09.2022.

Bilag 2: Standard adgangskontrakt for benyttelse af DSB's spor.

Bilag 3: Standard aftale om benyttelse af DSB's klargøringsanlæg.

Bilag 4: Standard aftale om benyttelse af DSB's vaskeanlæg.

Bilag 5: Standard aftale om benyttelse af DSB's olieforsyningsanlæg.

Bilag 6: Uddrag af svar fra IRG-Rail medlemmer vedrørende direktivets bilag II, punkt 2, litra e.

Klagevejledning

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