

H. Daugaard  
Toldbodgade 7  
6000 Kolding  
Att: Direktør Palle Mogensen

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon 41 78 03 86  
info@jernbanenaevnet.dk  
www.jernbanenaevnet.dk

**Afgørelse vedrørende H. Daugaards ansøgning om fritagelse for bestemmelser i gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter**

20. oktober 2021  
j.nr. 2021-002847

**0. Sammenfatning**

H. Daugaard driver transportvirksomhed, som blandt andet omfatter faciliteter til håndtering af jernbanegods i forbindelse med jernbanesporene på Kolding Havn og Vejle Havn.

I forbindelse med Jernbanenævnets (JBN) tilsyn med gennemførelsesforordning 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede ydelser (gennemførelsesforordningen) har H. Daugaard søgt om fritagelse for visse af bestemmelserne i gennemførelsesforordningen.

Efter gennemgang af ansøgningen og sagens omstændigheder i øvrigt, jf. sagsfremstillingen i afsnit 2, og med henvisning til bemærkningerne i afsnit 3, meddeler JBN fritagelse for art. 4, stk. 2, litra e) og j)), art. 6, stk. 3, art. 7, stk. 1, 2. pkt., art. 7, stk. 2 og stk. 3 og art. 15.

I forhold til de øvrige bestemmelser i gennemførelsesforordningen henvises til sagsfremstillingen i afsnit 1 samt JBN's bemærkninger i afsnit 3, hvorefter det ikke er aktuelt at behandle spørgsmålene om fritagelse, bl.a. fordi H. Daugaard allerede opfylder disse eller fordi de pågældende bestemmelser ikke aktuelt indebærer administrative byrder for H. Daugaard.

Sagen er behandlet på JBN's møde den 9. september 2021.

I sagens behandling har deltaget:

Nævnensformand: Dommer Lene Sigvardt.

Nævnensmedlemmer: Professor, prodekan Per Baltzer Overgaard; vicedirektør Jacob Schaumburg-Müller; professor Bjarne Kjær Ersbøll; professor Birgit Liin; centerleder Henrik Sylvan og professor Lars Peter Raahave Østerdal.

## 1. Sagsfremstilling

H. Daugaard driver transportvirksomhed, hvoraf en begrænset del af virksomheden vedrører jernbanerelaterede servicefaciliteter i forbindelse med jernbanesporene på Kolding Havn og Vejle Havn.

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

På disse faciliteter foretager H. Daugaard bl.a. løft af stykgods mellem vej/skib og jernbane.

JBN indledte i 2020 tilsyn med, hvorvidt bl.a. jernbanerelaterede servicefaciliteter på havne overholder kravene i gennemførelsesforordningen om jernbanerelaterede servicefaciliteter.

Den 16. december 2020 ansøgte H. Daugaard om fritagelse for en række af kravene i gennemførelsesforordningen, idet det bl.a. blev anført:

*" Jf. artikel 2 i gennemførelsesforordning 2017/2177, ansøger vi hermed om fritagelse for forordningens regler, undtagen de dele, der ikke kan fritages for.*

*Vores virksomhed har diverse logistikaktiviteter, hvor lastbiltransport er vores primære aktivitet, men vi har også godsomlæsning fra jernbane til bil samt deciderede laste- og losseaktiviteter til/fra skib.*

*Ud af H. Daugaards samlede aktiviteter er vores jernbanerelaterede mængder ca. [REDACTED] af virksomhedens samlede omsætning.*

*Der ankommer årligt omkring [REDACTED] jernbanegods til vores jernbaneservicefaciliteter med daglig rangering, dette foretages og udføres af DB Cargo.*

*Isoleret set kan vi kun håndtere jernbanerelateret godsmængder, da vi som nævnt har en række andre havnerelaterede hovedaktiviteter til at forrente bl.a. materiel, mandskab og bygninger.*

*H. Daugaard modtager og håndterer forskellige individuelle godstyper, men fælles for alle disse produkter er, at de også transporteres med både skib samt lastbiler, og derfor alle sammen allerede transporteres indenfor et yderst konkurrencedrevet transportmarked.*

*Den fulde anvendelse af forordningen, ikke mindst dens bureaukratiske procedurer for ansøgning, besvarelse, koordinering mv., vil være en meget stor økonomisk byrde for os og samtidig også medføre en negativ effekt på konkurrencedygtigheden for de jernbanerelaterede ydelser, som vi tilbyder såsom omlæsning af gods.*

*Risikoen for at flytte jernbanetransport over på andre transportformer vil være stor, og vi vurderer, at det kan have en stor negativ effekt på såvel servicefacilitetsmarkedet og på jernbanemarkedet i Danmark.*

*Den nationale godstransport på jernbane kender vi ikke til, og derfor kan vi ikke bidrage hermed, men den internationale godstransport til/fra Danmark med jernbane er en meget lille del af det samlede transportbehov, og derfor er det tankevækkende, at man med denne forordning prøver at implementere noget som ligner de allerstørste jernbaneterminalers udfordringer i Europa, men sådan er transportmarkedet ikke i Danmark.*

*De konkurrenter, som vi dagligt er oppe imod, er alle del af et meget konkurrencepræget marked for jernbanerelaterede tjenesteydelser, men alene tilbudsgivningen på dette forretningsområde er 100 % individuelt og vi kalkulerer og afgiver årligt ca. 200-300 tilbud direkte til kunder. Disse kundetilbud skal jf. vore egne og kundernes politikker behandles konfidentielt, og det ønsker vores kunder også alene af hensyn til kundernes indbyrdes konkurrenceforhold.*

*Vi anser derfor anvendelsen af forordningen til alene at have en negativ effekt på udviklingen af jernbanens fremtid og af servicefacilitetsmarkedets funktion, og vi mener, at vi ud fra et konkurrencemæssigt hensyn overfor vore kunder ser os nødsaget til at anmode om fritagelse for de mulige dele af denne forordning.*

*Som vi tidligere har oplyst til Jernbanenævnet, er vi i løbende dialog med vores brancheforening Danske Shipping- og Havnevirksomheder om, hvordan vi kan opfylde de resterende dele af forordningen."*

I forbindelse med nærværende tilsynssag har H. Daugaard udarbejdet og offentliggjort en servicefacilitetsbeskrivelse på H. Daugaards hjemmeside.

Det fremgår bl.a. af servicefacilitetsbeskrivelsen, at H. Daugaard på Kolding Havn opererer 250 meter jernbane, der efterlever det transeuropæiske transportnetværks (TENT's) tekniske parametre, hvorfor jernbanevirksomheder, der bruger dette europæiske jernbanenet, også kan køre ind på H. Daugaards faciliteter. På faciliteten er der 6 spor til godshåndtering, og den samlede sporlængde er ca. 1500 meter. Der er 2 indendørs kraner og 15 gaffeltrucks i forskellige størrelser til at håndtere af- og pålæsning samt 10.000 m<sup>2</sup> udendørs lagerområde og 25.000 m<sup>2</sup> indendørs lagerområde.

Endvidere fremgår det, at H. Daugaard på Vejle Havn opererer 2 sidespor med en samlet længde på ca. 1000 meter til godshåndtering, og disse efterlever også TENT krav. På denne facilitet er der 4 indendørs kraner samt 4 gaffeltrucks i forskellige størrelser. Til opbevaring er der et 10.000 m<sup>2</sup> stort udendørs opbevaring og 7.500 m<sup>2</sup> indendørs lagerfaciliteter.

### Møde

Den 2. august 2021 afholdtes møde mellem JBN's sekretariat og H. Daugaard ved direktør Palle Mogensen (PM) via Microsoft Teams. Af mødereferatet fremgår bl.a.:

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

*"PM orienterede om, at H. Daugaards transportvirksomhed bl.a. tilbyder jernbanerelaterede faciliteter med banespor til virksomheder samt foretager om-læsning og har lagerplads til opbevaring af gods. Det er dog kun en meget begrænset del af lagerpladsen, der benyttes til jernbanegods. H. Daugaards jernbanerelaterede servicefaciliteter i henholdsvis Kolding og Vejle drives som en samlet forretning. H. Daugaard driver ikke selv jernbanevirksomhed, men samarbejder med alle jernbanevirksomheder, som måtte ønske adgang, herunder aktuelt DB Cargo, Green Cargo og CFL. Det er DB Cargo, der står for rangering, og H. Daugaard står for på- og aflæsningen af gods. H. Daugaard foretager ikke løft af gods i standardiserede lastebærere, men håndterer alene stykgods, hvor H. Daugaards forretningsmodel er at tilbyde kundetilpassede løsninger ud fra den konkrete forespørgsel.*

*Sekretariatet forespurgte, hvorvidt H. Daugaard har kapacitetsproblemer og giver afslag på ansøgninger vedrørende jernbanegods. PM informerede om, at virksomheden håndterer og koordinerer ansøgninger uden at give afslag på anmodninger vedrørende jernbanegods. H. Daugaard har ledig kapacitet i forhold til jernbanegods, selvom lagerpladsen ofte kan være tæt på at være fuldt udnyttet.*

*PM orienterede om, at H. Daugaard samlet set på virksomhedens to servicefaciliteter modtager [REDACTED] om måneden. I alt håndterer H. Daugaard [REDACTED] jernbanegods om året, hvilket svarer til cirka [REDACTED] om dagen.*

*PM uddybede, at den samlede omsætning for H. Daugaard i 2020 var [REDACTED]. Et overslag over den jernbanerelaterede omsætning er, at denne udgjorde [REDACTED] af den samlede omsætning. PM orienterede om, at H. Daugaard som hovedregel omsætter for [REDACTED] af- og pålæsning af jernbanegods. Dette gælder for både Vejle og Kolding. I absolutte termer var omsætningen for af- og pålæsning af banegods [REDACTED] i 2020. Dette svarer til cirka [REDACTED] af den samlede omsætning.*

*PM anmodede om, at førnævnte tal om den jernbanerelaterede omsætnings andel af H. Daugaards samlede omsætning ønskes behandlet fortroligt, og at oplysningerne dermed bl.a. udgår af sagsfremstillingen i den afgørelse i sa-*

gen, som senere skal offentliggøres på JBN's hjemmeside. Anmodningen blev noteret af sekretariatet.

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

Sekretariatet foreslog, at sagen forelægges for nævnet efter kriteriet om manglende strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion, jf. forordningens art. 2. Hvis nævnet ikke tildeler fritagelse ud fra dette kriterie, vil H. Daugaard eventuelt efterfølgende kunne ansøge om fritagelse ud fra de andre to fritagelseskriterier.

Sekretariatet forespurgte, hvorvidt brugerne har adgang til alternative faciliteter med tilsvarende jernbanerelaterede ydelser som på H. Daugaards faciliteter i Vejle og Kolding. PM oplyste, at sådanne andre tilsvarende alternativer er til rådighed for brugerne på en række andre havne, herunder i Fredericia, Aalborg, Hirtshals, Århus, m.fl.

Herefter gennemgik sekretariatet H. Daugaards servicefacilitetsbeskrivelse og bemærkede, at punkt 5.3 om egen levering i servicefacilitetsbeskrivelsen (artikel 4, stk. 2, litra e) ikke er udfyldt. Den nye bekendtgørelse om servicefaciliteter, som trådte i kraft 1. juli 2021, indeholder i § 2, stk. 4, en bestemmelse om jernbanevirksomhedernes ret til egen håndtering, herunder at håndtere togets almindelige funktioner. PM oplyste, at det er de lokale havne, der ejer banesporene hørende til H. Daugaards faciliteter, hvorfor spørgsmålet om egen levering henhører under havnene og ikke er noget, H. Daugaard blander sig i. Dermed er det heller ikke relevant for H. Daugaard at oplyse noget om egen levering i sin servicefacilitetsbeskrivelse.

Af artikel 4, litra f) fremgår, at servicefacilitetsoperatøren skal oplyse om frist for behandling af ansøgninger. PM forklarede, at H. Daugaard typisk giver svar på forespørgsler, herunder afgivelse af tilbud på opgaven, inden for 24 timer. Det aftaltes, at H. Daugaard under punkt 6.1 indsætter oplysninger om, hvornår brugerne kan forvente at få svar fra H. Daugaard (dvs. hvor lang tid der kan forventes maksimalt at gå efter fremsendelsen af ansøgning, før der foreligger svar på ansøgningen). Denne behandlingstid kan ifølge PM fastsættes til max. 5 arbejdsdage.

Sekretariatet spurgte om, hvordan H. Daugaard afgør, hvem der skal have adgang til faciliteten i tilfælde af eventuelle forespørgsler fra brugere, der ønsker at bruge faciliteten i samme tidsrum. PM informerede om, at H. Daugaard behandler (prioriterer) ansøgninger efter, hvornår de tidsmæssigt er modtaget. Det aftaltes, at H. Daugaard tilføjer dette prioritetskriterie i servicefacilitetsbeskrivelsens punkt 6.2 (jf. forordningens artikel 4, stk. 2, litra

k).

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

Af artikel 4, litra h) fremgår det, at operatøren skal oplyse om minimumsindhold for en ansøgning eller en ansøgningsskabelon. PM oplyste, at der ikke er noget praktisk behov for dette i relation til H. Daugaards kunder på grund af ansøgningernes meget individuelle og forskelligartede karakter. I praksis oplyser transportvirksomhederne altid af sig selv alle de nødvendige oplysninger om godset i forespørgslen. Derfor ansøger H. Daugaard om fritagelse for dette krav i gennemførelsesforordningen.

Ligeledes har H. Daugaard ikke i servicefacilitetsbeskrivelsen henvist til en standard adgangskontrakt til servicefaciliteten, jf. artikel 4, litra i). PM forklarede, at H. Daugaard foretager kundetilpassede transportløsninger, hvorfor en standardiseret skabelon er overflødig. H. Daugaard har en skriftlig aftale med samtlige kunder. Denne består af selve ordren samt H. Daugaards besvarelse af ordren, hvori der blandt andet henvises til H. Daugaards almindelige forretningsbetingelser, som findes på hjemmesiden og hvortil der i øvrigt er henvist til i servicefacilitetsbeskrivelsens punkt 5.1.

PM oplyste dernæst, at brugerne ikke arbejder i H. Daugaards IT-system, hvorfor forordningens litra j) ikke er relevant for H. Daugaard.

Herefter henviste sekretariatet til forretningsbestemmelsernes §29, hvori det er anført, at i tilfælde af en konflikt, der ikke kan løses af parterne, skal konflikten løses ved de almindelige domstole. Lovgivningen giver dog også brugerne af jernbanerelaterede servicefaciliteter mulighed for at klage bl.a. til JBN over visse spørgsmål. Dette bør afspejles i § 29, idet bestemmelsen ellers kan give misvisende indtryk af, at brugerne er afskåret fra at gøre brug af sådanne lovbestemte og ufravigelige klagemuligheder. Sekretariatet foreslog, at sekretariatet vender tilbage med et udkast til en nuancering af bestemmelsen, så den tager højde for lovbestemte klageadgange. PM forstod sekretariatets pointe, men mente, at forretningsbetingelsen vedrører alle danske shipping- og havnevirksomheder, hvorfor han ville informere sekretariatet i DSHV og herefter komme med en tilbagemelding.

Sekretariatet henviste dernæst til, at servicefacilitetsbeskrivelsen ikke oplyser takster for lageropbevaring af gods. Oplysning om priser som foreskrevet i artikel 4, stk. 2, litra m, er et af de krav i gennemførelsesforordningen, der ikke kan fritages for. PM forklarede, at H. Daugaard har vanskeligt ved at oplyse en standardtakst for lageropbevaring af gods på grund af stykgodsets

individuelle karakter og dermed varierende krav i forbindelse med opbevaringen (eksempelvis vedrørende temperatur, behov for indendørs eller udendørs opbevaring, m.v.). PM bemærkede yderligere, at H. Daugaard ikke skelner mellem jernbane-, vej- eller skibsgods i deres lagre, hvorfor lageropbevaring ikke betragtes som en jernbanerelateret tjenesteydelse.

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

PM gav udtryk for undren over, at gennemførelsesforordningen regulerer jernbanemarkedet væsentlig mere end bil- og skibstransport og bemærkede, at kravene til offentliggørelse af oplysninger i servicefacilitetsbeskrivelsen ikke gavner jernbanemarkedet. Sekretariatet orienterede om formålet med de nævnte krav i gennemførelsesforordningen med hensyn til at skabe gennemsigtighed for brugerne. Endvidere bemærkede sekretariatet, at såfremt H. Daugaard måtte have behov for fritagelse for nogle af de øvrige almindelige bestemmelser i gennemførelsesforordningen om principper for behandling af ansøgninger, m.v., er H. Daugaard velkommen til at vende tilbage med nærmere begrundelse for hvilke bestemmelser, det er vigtigst for H. Daugaard at opnå fritagelse for."

Ved mail af den 23. august 2021 meddelte H. Daugaard, at servicefacilitetsbeskrivelsen nu var offentliggjort med de på mødet drøftede ændringer, jf. vedlagte [bilag 1](#).

### Partshøring

Udkast til nærværende afgørelse blev den 10. september 2021 fremsendt til H. Daugaard med anmodning om fremsendelse af eventuelle bemærkninger vedrørende de faktuelle oplysninger i afgørelsesudkastet.

H. Daugaard har herefter den 15. september 2021 fremsendt følgende bemærkninger:

*" Til afgørelsen har jeg følgende bemærkning/kommentar:*

*På siderne 2-4 har vi oplyst om tonnage, prisniveau mm. Alle disse tal forventer jeg bliver behandlet fortroligt, hvilket jeg også gjorde opmærksom på i interviewet – her oplyste I, at de alene blev anvendt overfor nævnet og det ikke ville blive offentliggjort nogen steder? Venligst bekræft dette.*

*Efter at have læst de mange sider – sidder jeg stadig med spørgsmålet:*

*Er I overbeviste om, at H. Daugaard er omfattet af disse regler?*

*Jeg stiller dette spørgsmål, da jeg har fået følgende oplyst fra bl.a. DI:*

*En havnevirkksomhed ikke er en jernbanerelateret servicefacilitet, fordi:*

- Virksomheden lejer ikke havneareal med skinner på
- Virksomheden kontrollerer ikke adgangen til sporene på havnen
- Virksomheden har ikke særligt udstyr eller bygninger beregnet udelukkende til at håndtere jernbanegods, men anvender samme som til øvrig godshåndtering
- Jernbaneydelser udgør en meget lille del af virksomhedens samlede omsætning.
- Virksomheden har ikke foretaget andre særlige indretninger for at kunne levere jernbanerelaterede tjenesteydelser.

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

*Dermed falder man udenfor EU-direktivets definition af en jernbanerelateret servicefacilitet.*

*Definitionen er "anlæg, herunder grunde, bygninger og udstyr, som er særligt indrettet, helt eller delvis, med henblik på levering af [jernbanerelaterede tjenesteydelser]" (direktivets artikel 3, nr. 11)*

*Og når man ikke er en servicefacilitet, så er man ikke omfattet af reglerne.*

*Dvs. ingen servicefacilitetsbeskrivelse eller andre krav fra Jernbanenævnet.*

*Hører gerne Jeres kommentarer hertil."*

Sekretariatet bekræftede ved mail af 16. september 2021 til H. Daugaard, at visse af oplysningerne i afgørelsesudkastet vil blive udeladt af den version af afgørelsen, som offentliggøres på nævnets hjemmeside. For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt H. Daugaards faciliteter på Kolding Havn og Vejle Havn udgør jernbanerelaterede servicefaciliteter, henviste sekretariatet til nævnets bemærkninger herom, jf. afsnit 3, nedenfor.

## **2. Retsgrundlaget**

Jernbaneloven indeholder bl.a. følgende bestemmelse:

*"§ 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 uhensigtsmæssig 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 Rådets forordning om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport."*

Gennemførelsesforordning 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede ydelser indeholder bl.a. følgende:



*[...] ud fra følgende betragtninger:*

*[...]*

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

*(2) For at undgå, at operatører af servicefaciliteter af mindre betydning pålægges urimeligt store byrder, forekommer det at være rimeligt at give tilsynsorganer, når disse anser faciliteten for at være uden strategisk betydning for markedets funktion, mulighed for at fritage operatører af servicefaciliteter for samtlige eller visse bestemmelser i denne forordning, med undtagelse af visse bestemmelser vedrørende forpligtelsen til at offentliggøre en servicefacilitetsbeskrivelse. I tilfælde, hvor det pågældende servicefacilitetsmarked er kendetegnet ved, at en række forskellige operatører leverer sammenlignelige tjenesteydelser i konkurrence med hverandre, eller hvor et tilsynsorgan er af den opfattelse, at specifikke bestemmelser i denne forordning på negativ vis vil kunne indvirke på servicefacilitetsmarkedets funktion, bør tilsynsorganet have beføjelse til at indrømme sådanne fritagelser. Det kunne f.eks. være tilfældet, hvis en jernbanevirksomhed leverer tjenesteydelser til en anden jernbanevirksomhed for at bistå denne i fjerntliggende områder som en del af et samarbejde, som er nødvendigt på grund af de økonomiske omkostninger, som ellers ville skulle afholdes.*

*Tilsynsorganerne bør behandle ansøgninger om fritagelse individuelt fra sag til sag. [...]*

*Tilsynsorganerne bør sikre, at fritagelserne anvendes konsekvent i alle medlemsstater, og de bør udarbejde fælles principper for anvendelsen af bestemmelserne [...]*

*(4) Gennemsigtighed i forbindelse med betingelserne for adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser og oplysninger om afgifter er en forudsætning for at give ansøgere adgang til servicefaciliteter og tjenesteydelser, der leveres i disse faciliteter, på et ikke diskriminerende grundlag. Skjulte rabatter, der forhandles individuelt mellem hver ansøger uden at følge de samme principper, ville undergrave princippet ikke diskriminerende adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser. I de oplysninger om principperne for rabatordninger, der gives i servicefacilitetsbeskrivelsen, bør der dog tages hensyn til krav om forretningshemmeligheder.*

*[...]*

## Artikel 2

### **Fritagelser**

*1. Operatører af servicefaciliteter. jf. stk. 2. kan ansøge om at blive fritaget for anvendelsen af alle eller visse bestemmelser i denne forordning med undtagelse af artikel 4, stk. 2, litra a)-d) og litra m), og artikel 5.*

*Operatører af servicefaciliteter, der udelukkende eksisterer for at blive anvendt af operatører af veteranjernbaner til disses egne formål, kan ansøge om at blive fritaget fra alle bestemmelser i denne forordning.*

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

*Sådanne ansøgninger indgives til tilsynsorganet og begrundes behørigt.*

2. *Tilsynsorganer kan beslutte at fritage operatører af servicefaciliteter, der driver følgende servicefaciliteter eller leverer følgende tjenesteydelser:*

*— servicefaciliteter eller tjenesteydelser, som ikke har strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion, særlig når det drejer sig om servicefacilitetens udnyttelsesgrad, den type trafik og trafikmængde, som eventuelt vil kunne blive påvirket, og den type tjenesteydelser, som tilbydes i faciliteten*

*— servicefaciliteter eller tjenesteydelser, der drives eller leveres på et konkurrencepræget marked med en række konkurrenter, som leverer sammenlignelige tjenesteydelser*

*— servicefaciliteter eller tjenesteydelser, ved hvilke anvendelsen af denne forordning på negativ vis kunne indvirke på servicefacilitetsmarkedets funktion.*

3. *Tilsynsorganer offentliggør enhver afgørelse om at bevilge en fritagelse, jf. stk. 2, på deres websted, inden for to uger efter at de har vedtaget afgørelsen herom.*

[...]

5. *Tilsynsorganerne udarbejder og offentliggør fælles principper for beslutningstagning og anvendelse af de kriterier, der er omhandlet i stk. 2.*

[...]

#### 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:*

[...]

*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*

[...]

*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 kontrolle-*

res af en kontrollerende enhed, skabeloner for adgangskontrakter og almindelige betingelser

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

[...]

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

[...]

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 infrastrukturforvalterne et link, som skal indgå i netvejledningen

b) ved at give infrastrukturforvalterne de relevante oplysninger klar til offentliggørelse, som skal indgå i netvejledningen.

Hvis den infrastrukturforvalter, til hvis net faciliteten er forbundet, er fritaget for forpligtelsen til at offentliggøre en netvejledning i overensstemmelse med artikel 2, stk. 3 eller 4, i direktiv 2012/34/EU, giver operatøren af servicefaciliteten det relevante link eller oplysninger klar til offentliggørelse til den vigtigste infrastrukturforvalter.

2. Infrastrukturforvaltere angiver i netvejledningen eller på deres webportal fristen for indgivelse af oplysninger eller linket til offentliggørelse i netvejledningen med henblik på offentliggørelse af denne senest på datoen, som er omhandlet i artikel 27, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU.

Infrastrukturforvaltere leverer en fælles skabelon<sup>1</sup>, som skal være udarbejdet af jernbanesektoren i samarbejde med tilsynsorganer senest den 30. juni 2018, og som operatører af servicefaciliteter kan bruge til at indgive oplysningerne. Skabelonen revideres og ajourføres, når det er nødvendigt.

---

1

[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)

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.

4. Hvis servicefaciliteter drives af mere end én servicefacilitetsoperatør, eller hvis tjenesteydelserne i faciliteten leveres af mere end én leverandør, koordinerer operatører eller leverandører med hinanden med henblik på at:

a) gøre deres servicefacilitetsbeskrivelser tilgængelige et sted eller

b) at angive alle servicefacilitetsoperatører med ansvar for at træffe afgørelser om ansøgninger om adgang til servicefaciliteter eller jernbanerelaterede tjenesteydelser, der leveres i samme servicefacilitet, i deres servicefacilitetsbeskrivelser. Hvis denne koordinering ikke lykkes, kan tilsynsorganet vedtage en afgørelse om at udpege en af servicefacilitetsoperatørerne til at opfylde kravet i første afsnit. Alle relevante omkostninger deles mellem alle berørte servicefacilitetsoperatører.

5. Den i stk. 1 og artikel 4 omhandlede forpligtelse skal opfyldes på en måde, der står i et rimeligt forhold til den pågældende servicefacilitets størrelse, tekniske karakteristika og betydning.

#### Artikel 6

##### **Yderligere oplysninger**

1. Tilsynsorganet kan kræve, at operatører af servicefaciliteter godtgør, hvorfor de betegner en jernbanerelateret tjenesteydelse som en basistjenesteydelse, ekstra ydelse eller hjælpeydelse.

2. Efter anmodning fra en ansøger leverer operatører af servicefaciliteter, der er anført i bilag II, punkt 2, litra a)-g), til direktiv 2012/34/EU, vejledende oplysninger om tilgængelig kapacitet i en servicefacilitet.

3. Hvor det er teknisk muligt med en rimelig økonomisk indsats, gør operatører af servicefaciliteter de oplysninger, der er omhandlet i denne artikels stk. 2, og de oplysninger, der er omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra l), tilgængelige i realtid ved hjælp af en fælles webportal.

#### Artikel 7

##### **Samarbejde om tildeling og anvendelse af en kapacitet i en servicefacilitet**

1. Ansøgere indgiver deres ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser i overensstemmelse med de frister, operatørerne af servicefaciliteterne har fastsat. Hvis det er relevant, tager operatører af servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv

2012/34/EU, når de fastsætter disse frister behørigt hensyn til tidsfrister og prioritetskriterier, som fastsættes af infrastrukturforvalterne til brug ved planlægningsprocessen, med henblik på at undgå uoverensstemmelser.

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

2. Operatører af servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og infrastrukturforvaltere samarbejder om nødvendigt med henblik på at sikre, at tildelingen af kapacitet på infrastruktur og i servicefaciliteter stemmer overens. Forpligtelsen til at samarbejde finder også anvendelse på operatører af forbundne faciliteter. Efter anmodning kan de berørte ansøgere medvirke i dette samarbejde. Ansøgere kan også ansøge om, at enheder med ansvar for tildeling af adgang til private sportilslutninger, der er nødvendige for at få adgang til servicefaciliteter, som er væsentlige for leveringen af jernbanetransportydelse, medvirker i samarbejdet.

Hvis en ansøger ansøger om levering af ekstra ydelser eller hjælpeydelse, der er nævnt i bilag II, punkt 3 og 4, til direktiv 2012/34/EU, og som tilbydes i faciliteten af en eller flere operatører ud over den, som er ansvarlig for at give adgang til faciliteten, kan ansøgeren ansøge om, at alle operatører af servicefaciliteter medvirker til at levere tjenesteydelserne i samarbejdet.

Så længe den planlægningsproces, som gennemføres af infrastrukturforvalteren, er i gang, må der ikke gives afslag på ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser med den begrundelse, at den kanal, der er ansøgt om, endnu ikke er tildelt. Operatører af servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og infrastrukturforvaltere bestræber sig dog på, at der er sammenhæng mellem deres respektive afgørelser.

3. Hvis det er relevant, samarbejder operatører af servicefaciliteter, infrastrukturforvaltere og ansøgere med henblik på at sikre, at togdriften fra og til servicefaciliteter er effektiv. For så vidt angår tog, der benytter jernbanegodsterminaler, herunder i sø- og indlandshavne, omfatter dette samarbejde udvekslingen af oplysninger om sporing og lokalisering af tog, og, hvis de er tilgængelige, forventet ankomst- og afgangstid i tilfælde af forsinkelser og forstyrrelser.

4. På anmodning fra tilsynsorganet godtgør operatører af servicefaciliteter skriftligt, at de i de seneste tre år har opfyldt kravene vedrørende samarbejde i overensstemmelse med denne artikel.

#### 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.
2. Ansøgere angiver i deres ansøgninger den servicefacilitet og/eller de jernbanerelaterede tjenesteydelser, som de ansøger om adgang til. Operatører af

servicefaciliteter må ikke gøre adgangen til faciliteten eller levering af jernbanerelaterede tjenesteydelser betinget af køb af andre tjenesteydelser, som ikke har at gøre med den tjenesteydelse, der ansøges om.

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

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 servicefaciliteter og/eller tjenesteydelser.

2. Hvis operatøren af en servicefacilitet har svaret med et tilbud om adgang til servicefaciliteten, forbliver tilbuddet gyldigt i et rimeligt tidsrum, som operatøren meddeler, og med hvilket der tages hensyn til ansøgerens forretningsmæssige behov.

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 besvarelse 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.

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

5. Operatører af servicefaciliteter, der leverer ekstra ydelser og hjælpeydelse, 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, inden for 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 hjælpeydelse, 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.

7. Adgangsrettigheder til jernbaneinfrastruktur og jernbanerelaterede tjenesteydelser må ikke overføres til andre ansøgere.

8. Hvis en ansøger har til hensigt ikke at gøre brug af en adgangsrettighed til en servicefacilitet eller en jernbanerelateret tjenesteydelse, som er bevilget af operatøren af servicefaciliteten, underretter ansøgeren den berørte operatør herom uden unødigt forsinkelse.

#### Artikel 10

##### **Koordineringsprocedure**

1. Hvis operatøren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, modtager en ansøgning om adgang til servicefaciliteten eller levering af en tjenesteydelse, der er uforenelig med en anden ansøgning eller vedrører allerede tildelt kapacitet i en servicefacilitet, forsøger operatøren gennem drøftelse og koordinering med ansøgeren at sikre, at alle ansøgninger tilgodeses bedst muligt. Denne koordinering involverer også leverandører af ekstra ydelser eller hjælpeydelse, der er anført i bilag II, stk. 3 og 4, til direktiv 2012/34/EU, hvis sådanne tjenesteydelser tilbydes i faciliteten, og en ansøger ansøger om dem. Enhver ændring af allerede tildelte adgangsrettigheder er betinget af den berørte ansøgers godkendelse.

2. Operatører af servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, må ikke give afslag på ansøgninger om adgang til deres servicefaciliteter eller levering af en tjenesteydelse eller angive levedygtige alternativer for ansøgeren, hvis den kapacitet i deres servicefaciliteter, som modsvarer ansøgerens behov, er tilgængelig eller forventes at blive tilgængelig under eller efter koordineringsproceduren.

3. Operatører af servicefaciliteter skal overveje forskellige muligheder for at imødekomme uforenelige ansøgninger om adgang til servicefaciliteten eller

levering af tjenesteydelser i servicefaciliteten. Disse muligheder skal om nødvendigt omfatte foranstaltninger til at maksimere den tilgængelige kapacitet i faciliteten, i det omfang det ikke kræver yderligere investeringer i ressourcer eller faciliteter. Disse foranstaltninger kan omfatte:

- forslag om alternativ planlægning
- ændring af åbningstider eller vagtplan, hvis dette er muligt
- adgang for egen levering af tjenesteydelser til faciliteten.

4. Ansøgere og operatører af servicefaciliteterne kan i fællesskab anmode tilsynsorganet om at deltage som observatør i koordineringsproceduren.

5. Hvis en ansøgning om adgang til en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, ikke kan imødekommes efter koordineringsproceduren, og faciliteten er tæt på at være overbelastet, kan tilsynsorganet anmode operatøren af servicefaciliteten om at træffe foranstaltninger, der gør det muligt at imødekomme yderligere ansøgninger om adgang til faciliteten. Sådanne foranstaltninger skal være gennemsigtige og ikkediskriminerende.

#### Artikel 11

##### **Prioritetskriterier**

Operatører af servicefaciliteter kan fastsætte prioritetskriterier for at tildele kapacitet i tilfælde af uforenelige ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser, hvis ansøgningerne ikke kan imødekommes efter koordineringsproceduren.

Sådanne prioritetskriterier skal være ikkediskriminerende og objektive, og de offentliggøres i servicefacilitetsbeskrivelsen, jf. artikel 4, stk. 2, litra k). I prioritetskriterierne skal der tages hensyn til formålet med og karakteren af de pågældende jernbanetransporttydelser og til målet om at sikre effektiv brug af den tilgængelige kapacitet.

I prioritetskriterierne kan der desuden tages hensyn til følgende aspekter:

- eksisterende kontrakter
- hensigten om og evnen til at bruge den kapacitet, der ansøges om, herunder eventuelle tidligere unladelser af at bruge hele den tildelte kapacitet eller en del heraf og grundene til unladelsen
- allerede tildelte kanaler, som er knyttet til de tjenesteydelser, der ansøges om
- prioritetskriterier for tildelingen af kanaler
- rettidig indsendelse af ansøgninger.

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847



## Artikel 12

### **Levedygtige alternativer**

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

1. Hvis en ansøgning om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser ikke kan imødekommes efter koordineringsproceduren, underretter operatøren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, den berørte ansøger og tilsynsorganet, på dettes anmodning, uden unødigt forsinkelse. Medlemsstaterne kan kræve, at tilsynsorganet underrettes, selv hvis der ikke foreligger anmodning herom.

2. Hvis en ansøgning ikke kan imødekommes, vurderer operatøren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og ansøgeren i fællesskab, om der findes levedygtige alternativer, som gør det muligt at drive den berørte gods- eller passagertransport på de samme eller alternative ruter på økonomisk acceptable vilkår. Ansøgeren må ikke forpligtes til at afsløre sin forretningsstrategi.

3. I forbindelse med stk. 2 angiver operatøren af servicefaciliteten mulige alternativer, herunder i givet fald i andre medlemsstater, på grundlag af andre servicefacilitetsbeskrivelser, oplysninger offentliggjort på en fælles webportal i overensstemmelse med artikel 5 og eventuelle oplysninger leveret af ansøgeren. Når mulige alternativer foreslås, tages der som minimum hensyn til følgende kriterier, i det omfang operatøren af servicefaciliteten kan bedømme dem.

- den alternative servicefacilitets operationelle karakteristikals egnethed
- den alternative servicefacilitets fysiske og tekniske karakteristikals egnethed
- tydelig indvirkning på de af ansøgeren planlagte jernbanetransportydelsers tiltrækningskraft og konkurrenceevne
- forventede yderligere omkostninger for ansøgeren.

Operatøren af en servicefacilitet behandler forretningsmæssige oplysninger fra ansøgeren fortroligt.

4. Hvis oplysninger om det foreslåede alternativs kapacitet ikke er offentligt tilgængelige, kontrollerer ansøgeren dem.

Ansøgeren vurderer, om brugen af det foreslåede alternativ vil gøre det muligt at drive den påtænkte transporttjeneste på økonomisk acceptable vilkår. Ansøgeren underretter operatøren af servicefaciliteten om resultatet af sin vurdering inden for en i fællesskab fastsat frist.

5. Ansøgeren kan anmode operatøren af servicefaciliteten om ikke at angive de levedygtige alternativer og om ikke at indlede den fælles vurdering.

## Artikel 13

### **Afslag på adgang**

1. Hvis operatøren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og ansøgeren efter koordineringsproceduren konkluderer, at der ikke findes levedygtige alternativer, og det ikke er muligt at imødekomme ansøgningen om adgang til eller levering af en tjenesteydelse i faciliteten, kan operatøren give afslag på ansøgningen.

Hvis operatøren af servicefaciliteten og ansøgeren 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.

Ansøgeren kan klage til tilsynsorganet, jf. artikel 13, stk. 5, i direktiv 2012/34/EU.

2. Hvis operatøren af servicefaciliteten og ansøgeren sammen har fastlagt levedygtige alternativer, kan operatøren af servicefaciliteten give afslag på ansøgningen.

3. Operatører af en servicefacilitet, jf. artikel 13, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, begrundet skriftligt over for ansøgeren, hvorfor ansøgningen ikke kunne imødekommes efter koordineringsproceduren, og hvorfor operatørerne på grundlag af de tilgængelige oplysninger finder, at et af de foreslåede alternativer opfylder ansøgerens krav og er levedygtigt.

4. En operatør af en servicefacilitet, der giver afslag på en ansøgning, godtgør over for tilsynsorganet og ansøgeren, på disses anmodning, grundene til afslaget, herunder de alternativer, der blev undersøgt, og resultatet af koordineringsproceduren.

5. I de tilfælde, der er omhandlet i artikel 12, stk. 5, kan operatøren af en servicefacilitet give afslag uden at overholde de krav, der er fastsat i stk. 3 og 4.

6. Hvis ansøgeren gentagne gange har undladt at betale for adgangsrettigheder, der allerede er tildelt og brugt, kan operatøren af servicefaciliteten anmode om finansielle garantier til at sikre, at hans legitime forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af faciliteten kan opfyldes. Oplysninger om sådanne garantier offentliggøres i servicefacilitetsbeskrivelsen."

#### Artikel 14

##### **Klager**

Hvis ansøgeren klager til tilsynsorganet, jf. artikel 13, stk. 5, i direktiv 2013/34/EU, tager tilsynsorganet, når det vurderer virkningerne af en eventuel afgørelse, det måtte træffe om at tildele en passende del af kapaciteten til den pågældende ansøger, følgende elementer i betragtning, hvis de er relevante:

— kontraktforpligtelser og forretningsmodellernes levedygtighed hos andre brugere af den berørte servicefacilitet

- den samlede mængde kapacitet i en servicefacilitet, der allerede er tildelt til andre berørte brugere
- investeringer, som andre berørte brugere har foretaget i faciliteten
- tilgængeligheden af levedygtige alternativer til at imødekomme andre berørte brugeres behov, herunder i andre medlemsstater, når det drejer sig om international togdrift
- forretningsmodellernes levedygtighed hos operatøren af servicefaciliteten
- adgangsrettigheder til forbindelsesinfrastruktur.

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

#### Artikel 15

##### **Ubenyttede faciliteter**

1. Servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, som ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, skal være tilgængelige for tilkendegivelse af interesse i leasing eller leje. Oplysninger om ubenyttede faciliteter offentliggøres i overensstemmelse med artikel 5.
2. Den periode på to år, der er nævnt i stk. 1, begynder dagen efter den dag, hvor en jernbanerelateret tjenesteydelse senest blev leveret i servicefaciliteten.
3. En ansøger, der er interesseret i at bruge en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og som ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, tilkendegiver skriftligt sin interesse over for operatøren af den pågældende facilitet og underretter tilsynsorganet herom. I interessetilkendegivelsen påvises den pågældende jernbanevirksomheds behov. Operatøren af servicefaciliteten kan beslutte at genoptage driften på en måde, der tilgodeser jernbanevirksomhedens påviste behov.
4. Hvis ejeren af en servicefacilitet ikke driver faciliteten, underretter operatøren af faciliteten ejeren om interessetilkendegivelsen inden for 10 dage fra modtagelsen af den. Ejeren af faciliteten offentliggør, at faciliteten er tilgængelig for leasing eller leje, hel eller delvis, medmindre operatøren af servicefaciliteten beslutter at genoptage driften, efter at der er tilkendegivet interesse.
5. Før en sådan offentliggørelse kan ejeren af servicefaciliteten give operatøren af servicefaciliteten mulighed for at fremsætte sine bemærkninger vedrørende offentliggørelsen inden for fire uger. Operatøren kan modsætte sig offentliggørelsen ved at indgive dokumenter, der beviser, at en omlægning er i gang, som blev iværksat før interessetilkendegivelsen.
6. Tilsynsorganet underrettes af ejeren om omlægningen og kan anmode om dokumenter fra operatøren for at vurdere troværdigheden af oplysningerne.  
  
Hvis vurderingen er utilfredsstillende, kræver tilsynsorganet offentliggørelse af, at driften af faciliteten kan leases eller lejes, hel eller delvis.

7. Uanset gældende regler for offentlige indkøb offentliggør ejeren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, på sin webportal en meddelelse om leasing eller udlejning af den pågældende servicefacilitet og oplyser dette til tilsynsorganet og den infrastrukturforvalter, til hvis net faciliteten er forbundet. Offentliggørelsen skal indeholde alle oplysninger, der er nødvendige for at gøre det muligt for virksomheder at afgive tilbud om helt eller delvist at overtage driften af faciliteten. Disse oplysninger skal navnlig omfatte:

- a) nærmere oplysninger om udvælgelsesproceduren, som skal være gennemsigtig og ikkediskriminerende, og ved hvilken der skal tages hensyn til målet om at sikre den mest effektive brug af facilitetens kapacitet
- b) udvælgelseskriterier
- c) de vigtigste karakteristika for servicefacilitetens tekniske udstyr
- d) adresse og frist for afgivelse af tilbud; fristen skal være mindst 30 dage fra offentliggørelsen af meddelelsen.

8. Den pågældende infrastrukturforvalter offentliggør også de i stk. 7 nævnte oplysninger på sin webportal.

9. Uanset gældende regler for offentlige indkøb vælger ejeren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, den vindende kandidat og fremsætter et rimeligt tilbud uden unødigt forsinkelse.

10. Medlemsstaterne kan anvende eksisterende procedurer for myndighedskontrol over nedlæggelsen af servicefaciliteter. I dette tilfælde kan tilsynsorganet bevilge fritagelser fra anvendelsen af bestemmelserne i denne artikel.

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

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

[...]

Artikel 13  
betingelser for adgang til tjenesteydelser

[..]

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

[...]

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

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.

EU-domstolen har den 15. juli 2021 afsagt dom i sagen C-60/20, hvori domstolen bl.a., jf. præmisserne 38-39, har udtalt følgende vedrørende definitionen af en jernbanerelateret servicefacilitet:

- “38 Det skal indledningsvis bemærkes, at i henhold til direktiv 2012/34 forstås ved ”servicefacilitet” som omhandlet i direktivets artikel 3, nr. 11), 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 punkt 2-4 i bilag II til nævnte direktiv.
- 39 Denne definition af begrebet ”servicefacilitet” er støttet på et objektive kriterium, nemlig kriteriet om en infrastrukturens tekniske kapacitet til at levere bestemte tjenesteydelser, og fastsætter ikke et kriterium om modtagerne af disse tjenesteydelser. Et sådant kriterium er uafhængigt af såvel arten og kvalificeringen af det juridiske dokument, der ligger til grund for driften af faciliteten, som identiteten på modtagerne af nævnte tjenesteydelser. ”

I henhold til gennemførelsesforordningens Art. 2, stk. 5, har IRG-Rail<sup>2</sup> udarbejdet en vejledning vedrørende fælles principper ved bedømmelse af ansøgninger om fritagelse for bestemmelser i forordningen. Vejledningen indeholder bl.a. følgende:

#### A. ”ingen strategisk betydning”

1. For at kunne bedømme en fritagelsesansøgning indgivet på dette grundlag, er det nødvendigt for de enkelte tilsynsmyndigheder at foretage en konkret vurdering af den strategiske betydning af den pågældende ydelse eller facilitet, i relation til funktionen af det/de relevante jernbanetransport servicemarked(er).
2. Som følge af gennemførelsesforordningen skal strategisk betydning vurderes på baggrund af facilitetens brugsniveau, typen og volumen af den potentielt påvirkede trafik, og typen af ydelser tilbudt på/ved faciliteten. Dog er disse kriterier ikke udtømmende, hvilket betyder at andre kriterier efter omstændighederne også vil kunne inddrages.
3. Ud fra eksemplerne i gennemførelsesforordningen er det klart, at vurderingen af en ydelse eller facilitets strategiske vigtighed skal foretages på grundlag af økonomiske forhold. Med andre ord: en ydelse eller facilitet kan blive fritaget, hvis den er vurderet til ikke at have en væsentlig økonomisk betydning for jernbanetransport servicemarkedet.

---

<sup>2</sup> <https://www.irg-rail.eu/>

4. Strategisk vigtighed i den førnævnte forstand, kan bestemmes ud fra en række forskellige økonomiske kriterier. Disse kriterier har til formål at identificere den strategiske vigtighed af en ydelse eller facilitet fra såvel et kvalitativt (Eksempelvis, hvorvidt SFO'en har særlige selskabsmæssige forbindelser der kan øge risikoen for markedsafskærmning), såvel som et kvantitativt perspektiv (eksempelvis, hvis tjenesten eller faciliteten har en så begrænset størrelse og et så begrænset omfang, at der udelukkende er tale om betjening af en ubetydelig del af markedsefterspørgslen).
5. Mens visse af vurderingskriterierne kan være relevante for alle tjeneste- og facilitetskategorier som beskrevet i bilag II i Direktiv 2012/34/EU, forudsætter den forskelligartede karakter af disse kategorier en yderligere afgrænsning af kriterierne i lighed med underkategorierne beskrevet under punkt 2 i direktivets bilag II. Derfor vil den strategiske vigtighed af eksempelvis en godsterminal blive bestemt ud fra andre faktorer end eksempelvis en brændstofpåfyldningsfacilitet.
6. I forbindelse med den konkrete sagsbehandling (fra sag til sag) af ansøgninger om fritagelse vil tilsynsmyndigheden anvende de relevante kriterier. De kan beslutte (såfremt kvantitative kriterier er indberegnede) at formulere generelt gældende grænseværdier, der dog kun kan bruges som indikatorer.
7. Variationerne i form af størrelse og omfang af de forskellige nationale jernbanemarkeder udelukker IRG-Rail fra at fastsætte kvantitative grænseværdier der kan indføres i samtlige medlemsstater. Sådanne generelt gældende grænseværdier kunne risikere enten at over- eller undervurdere den strategiske betydning af ydelser og faciliteter i medlemsstater, hvis jernbanemarkedet afviger betydeligt fra det europæiske gennemsnit. Derfor er det op til den nationale tilsynsmyndighed eventuelt at fastsætte de passende indikative grænseværdier for deres egen medlemsstat.
8. En ansøgning om fritagelse på baggrund af "ingen strategisk betydning" skal være grundigt begrundet fra SFO'ens side. Enhver ansøgning vil medføre en tilbunds gående undersøgelse foretaget af den nationale tilsynsmyndighed.
9. Da strategisk vigtighed er et flersidigt koncept, er det generelt ikke tilstrækkeligt at basere sin vurdering på ét kriterie. Et generelt princip er, at tilsynsmyndighederne normalt vil skulle bedømme en række kriterier for ordentligt at kunne bedømme (manglen på) strategisk betydning af en bestemt ydelse eller facilitet. Af denne grund bør tilsynsmyndighederne benytte sig af en bred vurderingsramme, i stedet for en fastsat grænseværdi.
10. Overvejelserne i punkt 19-22 taget i betragtning, har IRG-rail identificeret de herpå følgende vurderingskriterier der kan bruges, til at bestemme den strategiske betydning for funktionaliteten på jernbanetransport servicemarkedet:

<b>Generelt</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Virksomhedsforhold mellem SFO og en eller flere jernbanevirksomheder</li><li>• Årlig omsætning af ydelsen eller faciliteten</li><li>• Markedsandel af ydelsen eller faciliteten</li><li>• Antal, og begrundelse for afviste ansøgninger fra/for de forrige tre år</li><li>• Tilstedeværelsen af andre operatører indenfor servicefaciliteten</li><li>• For godstransport ydelser: Beliggenheden i forhold til en europæisk jernbanegods-</li></ul>
-----------------	--

	<ul style="list-style-type: none"><li>korridor</li><li>• For passagertransportydelser: Vigtigheden af faciliteten for eksisterende offentlige service forpligtelser</li><li>• Hvorvidt service-faciliteten er forbundet med en linje eller et netværk med tekniske karakteristika der falder udenfor standarden</li><li>• Hvorvidt service-faciliteten er forbundet med infrastruktur der er undtaget af artikel 2 (4) af Direktiv 2012/34/EU</li></ul>
<b>Passagerstationer</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Antal togspor</li><li>• Antal togstandsninger</li><li>• Antal passagerer</li></ul>
<b>Godsterminaler</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Volumen af omladninger i TEU og/eller tons</li><li>• Antallet af tog</li></ul>
<b>Rangerterræn- og faciliteter</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trafikvolumen</li><li>• Antal eller længde af spor</li></ul>
<b>Depotspor/sidespor</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Antal eller længde af spor</li></ul>
<b>Vedligeholdelses faciliteter</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ingen yderligere kriterier</li></ul>
<b>Andre tekniske faciliteter</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ingen yderligere kriterier</li></ul>
<b>Hjælpefaciliteter</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ingen yderligere kriterier</li></ul>
<b>Tankfaciliteter</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Volumen af forsynet brændstof i liter</li></ul>
<b>Havnefaciliteter<sup>3</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Volumen af inter- eller multimodal (baneskib) omladning i TEU eller tons</li><li>• Antal af tog</li></ul>

### 3. Jernbanenævnets bemærkninger og afgørelse

Formålet med gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter er navnlig at skabe gennemsigtighed med hensyn til procedurerne og betingelserne for adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter med tilhørende tjenesteydelser, herunder bl.a. for godsterminaler på havne, idet en sådan gennemsigtighed er et vigtigt led i at sikre brugerne adgang på lige vilkår, jf. bl.a. forordningens indledende betragtning nr. 4.

---

<sup>3</sup> Service-faciliteter i en havn bør vurderes i overensstemmelse med typen af servicefacilitet, f.eks. rangerterræn, depotspor/sidespor eller tankfaciliteter inden for havnen.

Jernbanegodsoperatørernes mulighed for at benytte bl.a. jernbanerelaterede servicefaciliteter på havne med tilhørende serviceydelser på lige vilkår spiller en væsentlig rolle i forhold til et velfungerende marked for jernbanegods-transport.

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

Gennemførelsesforordningen finder, jf. artikel 1, 1. pkt., anvendelse på jernbanerelaterede servicefaciliteter som er nærmere defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU, artikel 3, nr. 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 til jernbanevirksomheder, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4."*

H. Daugaards faciliteter til godshåndtering på Vejle Havn og Kolding Havn er delvist indrettet med henblik på håndtering af jernbanegods herunder med faciliteter til løft af jernbanegods i forbindelse med havnenes arealer med jernbanespor, jf. sagsfremstillingen i afsnit 1, ovenfor.

Der er dermed tale om en jernbanerelateret servicefacilitet i direktivets og gennemførelsesforordningens forstand.

Muligheden for at ansøge om fritagelse for kravene i gennemførelsesforordningen er begrænset således, at operatørerne ikke kan ansøge om fritagelse for visse bestemmelser, jf. artikel 2, stk. 1, 1. pkt., hvorefter der ikke kan ansøges om fritagelse for artikel 4, stk. 2, litra a)-d) og litra m), samt artikel 5<sup>4</sup>.

#### *Ikke anledning til at bedømme ansøgningen i forhold til visse bestemmelser*

Med henvisning til de af H. Daugaard meddelte oplysninger, jf. sagsfremstillingen i afsnit 1 ovenfor, bemærker Jernbanenævnet, at H. Daugaard ses at opfylde visse af de bestemmelser i gennemførelsesforordningen, som der ansøgt om fritagelse for, hvorfor der ikke er anledning til at behandle ansøgningen i forhold til disse. Dette ses således at være tilfældet for følgende bestemmelser:

- Artikel 4, stk. 2, litra f, idet servicefacilitetsbeskrivelsen i punkterne 6.1-6.2 indeholder oplysninger om, hvorledes ansøgninger skal indgives samt en frist på 5 arbejdsdage for H. Daugaards besvarelse af ansøgningerne.

---

<sup>4</sup> Til brug for operatørernes opfyldelse af det i gennemførelsesforordningens artikel 5 nævnte krav om udarbejdelse af servicefacilitetsbeskrivelse har Rail Net Europe udarbejdet følgende skabelon:

[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)



- Artikel 4, stk. 2, litra k, og artikel 11, idet H. Daugaard under servicefacilitetsbeskrivelsens punkt 6.1, har oplyst den prioriteringsregel, at ansøgninger behandles i den kronologiske rækkefølge, hvori de er modtaget.
- Artikel 4, stk. 2, litra l, idet H. Daugaard under servicefacilitetsbeskrivelsen bl.a. under punkterne 2.x, 3.1, 3.X.1, 3.X.3 og 5.2, indeholder forskellige informationer om servicefacilitetens tekniske karakteristika.
- Artikel 4, stk. 2, litra n, idet H. Daugaard under servicefacilitetsbeskrivelsens punkt 4.2, har oplyst, at der ikke gøres brug af rabatordninger.

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

Dernæst bemærkes, at H. Daugaard har oplyst, at der ikke er kapacitetsproblemer, idet alle ansøgninger om adgang til og brug af de jernbanerelaterede servicefaciliteter altid kan imødekommes. Dette indebærer, at en række af bestemmelserne i gennemførelsesforordningen enten ikke er aktuelle for H. Daugaard og/eller ikke udgør væsentlige administrative byrder, hvorfor der heller ikke er anledning til at tage stilling til ansøgningen om fritagelse i forhold til disse. Dette gælder følgende af bestemmelserne:

- Artikel 6, stk. 2.
- Artikel 10.
- Artikel 12.
- Artikel 13.

Endelig bemærkes, at en række af bestemmelserne i gennemførelsesforordningen har karakter af enten beføjelser for tilsynsorganet eller operatøren, forpligtelser for ansøgerne eller almindelige grundprincipper for behandlingen af ansøgninger, som er nødvendige for at opfylde modtagepligten. Jernbanenævnet tager heller ikke stilling til ansøgningen om fritagelse i forhold til disse. Dette gælder følgende af bestemmelserne:

- Artikel 6, stk. 1.
- Artikel 7, stk. 1, 1. pkt.
- Artikel 7, stk. 4.
- Artikel 8.
- Artikel 9.
- Artikel 14.

*Fritagelse som følge af facilitetens manglende strategiske betydning for jernbanemarkedet*

28. september 2021  
j.nr. 2021-002847

Efter gennemførelsesforordningens artikel 2, stk. 2, 1. led, kan der meddeles fritagelse for servicefaciliteter, som ikke har strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion, særligt når det drejer sig om facilitetens udnyttelsesgrad, den type trafik og trafikmængde, som eventuelt vil kunne blive påvirket, og den type tjenesteydelser, som tilbydes i faciliteten.

Jernbanenævnet lægger vægt på H. Daugaards oplysninger om den begrænsede omsætning på den jernbanerelaterede del både totalt set og relativt i forhold til H. Daugaards øvrige aktiviteter på havnefaciliteterne. Endvidere lægger nævnet vægt på, at der findes en række andre jernbanerelaterede servicefaciliteter på havne i Jylland, som også tilbyder løft mellem vej/skib og jernbane.

På denne baggrund meddeles H. Daugaards jernbanerelaterede servicefaciliteter fritagelse for følgende bestemmelser i gennemførelsesforordningen:

- Artikel 4, stk. 2, litra e, og litra h.
- Artikel 6, stk. 3.
- Artikel 7, stk. 1, 2. pkt.
- Artikel 7, stk. 2 og stk. 3.
- Artikel 15.

Det følger af gennemførelsesforordningens artikel 2, stk. 4, at Jernbanenævnet skal tilbagekalde fritagelsen, i det omfang det efterfølgende måtte vise sig, at kriterierne for at meddele fritagelsen ikke længere opfyldes.

Denne afgørelse offentliggøres på Jernbanenævnets hjemmeside.

På Jernbanenævnets vegne



Lene Sigvardt

Nævningsformand

**BILAG:**

Bilag 1: Servicefacilitetsbeskrivelse for H. Daugaard

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. jernbanelovens § 115, stk. 1.