

DB Cargo
v/Advokat Rune Hamborg
E-mail: Rune.hamborg@dlapiper.com

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

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

DB Cargos 2019 kombiterminaltakster – Påbud samt varsel om administrative tvangsbøder

0. Resume

Som svar på Jernbanenævnets anmodninger om dokumentation vedrørende 2019 taksterne for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov har DB Cargo (DB C) den 12. december 2018, den 14. december 2018 og den 3. januar 2019 fremsendt forskelligt materiale.

Efter en umiddelbar gennemgang af materialet følger i afsnit 3, nedenfor en opregning af de mangler, som DB C's dokumentation vedrørende 2019 taksterne fortsat er behæftet med samt påbud om berigtigelse af disse.

Nyt materiale som nærmere anført i påbudsafgørelserne i afsnit 3, nedenfor, skal være fremsendt **senest mandag den 4. marts 2019, kl. 12.00**, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 12, stk. 2, samt jernbanelovens § 105.

Ved manglende overholdelse af førnævnte frist, må DB C påregne, at Jernbanenævnet udsteder ugentlige administrative tvangsbøder som nærmere anført i afsnit 4, nedenfor.

Sagen er behandlet på Jernbanenævnets møde den 12. februar 2019.

I sagens behandling har deltaget:

Konstitueret nævnsformand: Professor, prodekan Per Baltzer Overgaard

Nævnsmedlemmer: Institutleder Lars Peter Raahave Østerdal; vicedirektør Jacob Schaumburg-Müller; professor Bjarne Kjær Ersbøll; professor Birgit Llin; centerleder Henrik Sylvan; professor emeritus John Christensen og lektor emeritus Anne-Dorte Bruun-Nielsen.

1. Sagsfremstilling

Baggrund:

Jernbanenævnet indledte oprindeligt ved brev af 8. februar 2017 et tilsyn vedrørende de af DB C drevne kombiterminaler i Høje Taastrup og Taulov (sag nr. JN36-00036) herunder vedrørende terminalernes 2017 takster.

Tilsynsbrevet indeholdt vejledning til DB C om dokumentationskravene, herunder bl.a. ved henvisning til nævnets udtalelse af 27. september 2016¹, som indeholder en detaljeret vejledning vedrørende kravene til dokumentation for kombiterminaltakster.

Som svar på anmodningerne i tilsynsbrevet fremsendte DB C nærmere specificeret materiale.

Dette materiale opfyldte imidlertid i vidt omfang ikke dokumentationskravene, ligesom DB C på en række punkter bestred at være forpligtet til at opfylde disse.

Af hensyn til yderligere at give DB C rigelig tid samt endnu bedre muligheder for at indrette sig på og at opfylde dokumentationskravene, valgte Jernbanenævnet herefter dels at afgive en yderligere vejledende udtalelse af 30. juni 2017 med mere detaljeret vejledning om dokumentationskravene og dels at ændre tilsynets fokus til 2018 taksterne, som DB C i øvrigt fik 4 måneders frist til at fremsende den fornødne dokumentation for.

På trods af den nævnte udsættelse af tilsynet til det efterfølgende takstår og meget lange frist for at opfylde dokumentationskravene samt på trods af nævnets grundige vejledning til DB C herom, fremsendte DB C imidlertid den 1. november 2017 materiale, som fortsat indeholdt en række af de samme mangler som tidligere.

Dertil kommer, at Jernbanenævnet efterfølgende måtte udstede en række påbudsafgørelser alene med henblik på at få DB C til at overholde dokumentationskravene vedrørende 2018 taksterne – herunder nævnsafgørelser af 30. november 2017, 28. september 2018, 17. oktober 2018 og 28. november 2018.

Ud over de nævnte påbudsafgørelser har Jernbanenævnets sekretariat løbende forsøgt at vejlede og opfordre DB C til at opfylde dokumentationskravene fuldt ud, herunder ved en række e-mails og møder.

¹ Den nævnte vejledende udtalelse blev fremsendt til DB C ved Jernbanenævnets e-mail af 5. oktober 2016.

Karakteristisk for det beskrevne forløb har været, at DB C vedblivende har bestridt forpligtelsen til at opfylde væsentlige dele af dokumentationskravene og typisk først har fremsendt nyt materiale med delvise imødekomelser i sidste øjeblik inden udløb af påbudsfristerne.

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

Nærværende sag om DB C's 2019 kombiterminaltakster:

Ultimo 2018 var det fortsat ikke muligt for Jernbanenævnet at afslutte tilsynet med 2018 taksterne for kombiterminalerne i Høje- Taastrup og Taulov, jf. det oven for beskrevne forløb.

Blandt andet på denne baggrund fandt Jernbanenævnet det nødvendigt også at føre tilsyn med 2019 taksterne for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov – herunder med henblik på at påse overholdelsen af kombiterminalbekendtgørelsens bestemmelser om takst regulering.

Den 28. november 2018 meddelte Jernbanenævnet således følgende påbud til DB C:

"DB C meddeles hermed påbud efter jernbanelovens § 105, jf. § 103, stk. 1 og stk. 3, samt kombiterminalbekendtgørelsens § 12, stk. 2, 1. pkt., om senest onsdag den 12. december 2018, kl. 12.00, at fremsende fuld dokumentation for 2019 taksterne, herunder i form af:

- *Interne 2017 regnskaber for terminalerne.*
- *Revisorerklæringer vedrørende 2017 regnskaberne.*
- *Produktkalkuler med beregning af stykomkostninger for samtlige af de kategorier af serviceydelser, som er nævnt i takstbladet for 2019, og som er solgt i 2017 for hver kombiterminal.*
- *Redegørelser for anvendte fordelingsnøgler.*
- *Lister, som viser antallet af solgte serviceydelser fordelt på de enkelte brugere i 2017 for hver kombiterminal. Alle de i takstbladet nævnte serviceydelser skal indgå i listerne. For ydelser, som ikke er solgt i 2017, angives "0".*

Det nævnte materiale vedrørende 2019 taksterne skal i øvrigt overholde de samme krav, som er stillet i forbindelse med tilsynet med 2018 taksterne."

Herefter fremsendte DB C ved e-mail af 12. december 2018:

- Brev af 12. december 2018 til Jernbanenævnet.
- Interne 2017 regnskaber for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov.

- Revisorerklæringer af 5. december 2018 fra PWC vedrørende 2017 regnskaber.
- Produktkalkuler med beregninger af stykomkostninger for begge terminaler baseret på 2017 regnskabstal.
- Notat af 4. december 2018 vedrørende omkostningsfordelingsmodellen.

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

Den 14. december 2018 fremsendte DB C:

- Reviderede produktkalkuler med beregninger af stykomkostninger for begge terminaler baseret på 2017 regnskabstal.
- Revideret notat af 13. december 2018 vedrørende omkostningsfordelingsmodellen.

Herefter fremsendte Jernbanenævnets sekretariat e-mail af 20. december 2018 til DB C, hvori det bl.a. er anført:

"Takstblad

Det er meget beklageligt, at det skal være nødvendigt igen og igen at gentage de samme anmodninger.

Ved Jernbanenævnets påbud af 28. september 2018 (vedrørende 2018 taksterne) blev det bl.a. præciseret, at der for alle serviceydelser skal være faste og entydige takster – og det blev særligt fremhævet, at dette bl.a. indebærer, at taksterne ikke må angives som et prisspænd.

Af DB C's takstblad for 2019 side 3, tabellen "Individual value-added services" fremgår det imidlertid, at taksterne for følgende serviceydelser er angivet ved prisspænd:

Tabel 1. Serviceydelser for 2019 med prisspænd

Serviceydelse	Takst. 2019. DKK
<i>Depot lift</i>	<i>122,40- 183,60</i>
<i>Long term storage of empty unit</i>	<i>20,40- 30,60</i>
<i>Long term storage of loaded unit</i>	<i>20,40- 30,60</i>
<i>Service lift</i>	<i>122,40- 183,60</i>

Kilde: DB C's takstblad for 2019 fremsendt til Jernbanenævnet 1. november 2018.

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

Taksterne for serviceydelse i tabel 1 er således ikke entydige. Brugere af kombiterminalerne skal på forhånd kunne konstatere, hvilke takster, der er gældende.

Herom henvises til Jernbanenævnets påbud af 28. september 2018, afsnit 3.4 (side 29-31).

DB C anmodes på denne baggrund om at fremsende revideret takstblad, som også indeholder faste takster (dvs. eksakte beløb uden at taksterne er angivet som et prisspænd) for hver af de i tabel 1 ovenfor nævnte serviceydelser.

Det kan endvidere konstateres, at DB C på terminalernes hjemmeside alene har offentliggjort takstblade for 2019 i en engelsk version. Det fremgår af kombiterminalbekendtgørelsens § 9, stk. 2, at takstblade, som er en del af forretningsbetingelserne, skal udformes både på dansk og engelsk og optages på kombiterminalens hjemmeside.

DB C anmodes på denne baggrund om at fremsende reviderede takstblade for 2019 i både en dansk version og en engelsk version med eksakte fastsatte takster for samtlige serviceydelser.

De reviderede takstblade som nævnt skal endvidere offentliggøres på hjemmesiden.

Produktkalkulerne generelt

I arket "Unit costs vs. Prices" bliver de fra kalkulen beregnede stykomkostninger sammenlignet med takster fra 2019 takstbladet. Imidlertid stemmer de indsatte takster ikke med de takster, som fremgår af det fremsendte takstblad for 2019. Det er de beregnede stykomkostninger fra kalkulen baseret på regnskabstal for 2017, som skal sammenlignes med de anmeldte takster for 2019 i forbindelse med Jernbanenævnets tilsyn.

Dernæst fremgår det flere steder i kalkulen, bl.a. af arket "Overview of revenue and cost" at visse serviceydelser er markeret med "no", hvilket indikerer, at disse ikke skulle være omfattet af reguleringen.

Det skal derfor endnu en gang præciseres, at samtlige jernbanerelaterede serviceydelser på kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup er omfattet af reguleringen.

Også dette har været præciseret utallige gange tidligere, jf. bl.a. Jernbanenævnets påbud af 30. november 2017, side 19-20.

Sekretariatet har nedenfor foretaget en afstemning af regnskabstal fra de interne regnskaber med de regnskabstal, som er indeholdt i produktkalkulerne.

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

Det har også mange gange tidligere været præciseret, at de hovedtal, som indgår i produktkalkulerne, skal svare til de tal, som fremgår af dokumentationsgrundlaget, jf. bl.a. Jernbanenævnets påbud af 28. november 2018, afsnit 3.4.

Ad Taulov:

Det fremgår af det interne regnskab for Taulov, at Shunting – ekstra service (konto 10065) er opgjort til DKK 10.191.422. Imidlertid fremgår det af arket "Overview of revenue and cost", at omsætningen for shunting – ekstra service er DKK 4.191.836, dvs. en afvigelse på DKK 5.999.586. Denne afvigelse svarer til indtægten for FL shunting i arket "Taulov step 1". DB C bedes forklare årsagen til, at indtægten for FL shunting ikke fremgår af oversigten over indtægter i arket "Overview of revenue and cost", når den er medtalt i summen af indtægter i det interne regnskab.

Ad Høje Taastrup:

Det fremgår af det interne regnskab for Høje Taastrup, at Shunting – ekstra service (konto 10065) er opgjort til DKK 4.914.852. Imidlertid fremgår det af arket "Overview of revenue and cost", at omsætningen for shunting – ekstra service er DKK 3.474.015 samt at FL shunting i arket "Høje Taastrup step 1" er 1.500.837, dvs. tilsammen udgør omsætning for shunting DKK 4.974.852. Dette beløb stemmer ikke med beløbet på DKK 4.914.852 fra det interne regnskab, idet der er tale om en afvigelse på DKK 60.000.

Det interne regnskab opgør omkostningsposten "ansvarerstatninger i alt" (konto 23196) til DKK 259.170, men i arket "Høje Taastrup step 1" er denne omkostningspost opgjort til DKK 229.920.

Det interne regnskab opgør omkostningsposten "brændstof, el og smøremidler i alt" (konto 24996) til DKK 606.380, men i arket "Høje Taastrup step 1" er denne omkostningspost opgjort til DKK 625.271.

Det interne regnskab opgør omkostningsposten "øvrige direkte produktionsomkostninger i alt" (konto 29996) til DKK 6.932. Lægges dertil omkostningsposten "direkte henførbare omkostninger" på DKK 246.996 fås en sum på DKK 253.928, men i arket "Høje Taastrup step 1" er denne omkostningspost opgjort til DKK 281.772. Dette er en afvigelse på DKK 27.844.

Det interne regnskab opgør omkostningsposten "lokaleomkostninger i alt" (konto 30996) til DKK 4.190.133, men i arket "Høje Taastrup

step 1" er denne omkostningspost opgjort til DKK 4.163.229. Det er en afvigelse på DKK 26.904.

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

DB C anmodes om at forklare/korrigere ovenstående afvigelser mellem produktkalkulerne og de interne regnskaber. Endvidere anmodes DB C om at fremsende nye produktkalkuler uden de nævnte uoverensstemmelser.

DB C bedes forklare årsagen til, at indtægten for FL-shutning ikke fremgår af oversigten over indtægter i arket "Overview of revenue and cost" og ikke er medtalt i summen af indtægter som det er tilfældet i det interne regnskab.

Jernbanenævnet bemærker, at fastsættelse af en rimelig fortjeneste bl.a. vil blive baseret på omsætning gange en fastsat overskudsgrad, jf. Jernbanenævnets brev af 12. januar 2018 om fastsættelse af rimelig fortjeneste. Således er det vigtigt, at omsætning er korrekt opgjort.

Tidsmålinger

Det fremgår af notatet om dokumentation fra Copenhagen Economics dateret 13. december 2018, bilag 1, at der er foretaget en tidsopgørelse for RID i Høje Taastrup på en mandag i december 2018. Imidlertid fremgår det af Rune Hamborg's brev af 14. december 2018 side 2:

"Det bemærkes, at der ikke foreligger tidsmålinger for farligt gods på terminalen i Høje Taastrup, da der på denne terminal ikke ved de enkelte handlinger benyttes længere tid til håndtering af farligt gods set i forhold til almindeligt gods"

DB C anmodes om at gøre rede for, at Copenhagen Economics (dokumentation dateret 13. december 2018, bilag 1, side 12) henviser til, at der skulle være foretaget en måling for håndtering af RID i Høje Taastrup, mens Rune Hamborg bemærker, at en sådan måling ikke har fundet sted.

Det fremgår endvidere af før nævnte notat fra Copenhagen Economics dateret 13. december side 7, at:

"DB Cargo har ikke tilladelse til at opbevare farligt gods ved terminalen i Høje Taastrup. Derfor bliver godset transporteret væk fra terminalområdet umiddelbart efter ankomst. Det indebærer, at der for høje Taastrup benyttes den samme tidsmåling som ved normalt gods."

Det fremgår af produktkalkulerne og den fremsendte oversigt over antallet af solgte serviceydelse, at der i 2017 i Høje Taastrup er solgt 744 stk. RID løft af container og 33 stk. RID løft af trailer. Hvis der – ifølge dokumentationen fra Copenhagen Economics - benyttes

den samme tidsmåling som ved normalt gods, er det vel ikke nødvendigt at opkræve et tillæg på 50 pct. for RID løft? DB C anmodes om at gøre nærmere rede for, hvorfor der opkræves et tillæg på 50 pct. for RID løft, når der anvendes den samme tidsmåling som ved normalt gods.

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

Rabatordning

Jernbanenævnet har ved tidligere skrivelser, bl.a. Jernbanenævnets udtalelse af 30. juni 2017, samt påbud af 30. november 2017 anført, at en rabatordning skal kunne begrundes nærmere – herunder med konkrete oplysninger og beregninger, som sandsynliggør, hvorledes de enkelte progressive rabattrin og procentuelle stigninger har sammenhæng med terminalens besparelser.

Det fremgår af takstbladet for 2019, at DB C i 2019 fortsat tilbyder rabatter for antallet af løft over en vis volumen. DB C har den 8. december 2017 fremsendt en redegørelse for rabatordningen for takståret 2018.

Jernbanenævnet skal i forbindelse med anmeldelse af takstblad for 2019 anmode om en opdateret redegørelse for rabatordningen for takståret 2019, herunder med konkrete oplysninger og beregninger, som sandsynliggør, hvorledes de enkelte progressive rabattrin og procentuelle stigninger har sammenhæng med terminalens besparelser.

Nyt materiale med afhjælpning af ovennævnte mangler skal fremsendes **senest torsdag den 3. januar 2019, kl. 12.00.**

Ved manglende overholdelse af førnævnte frist, må DB C påregne, at de varslede ugentlige tvangsbøder iværksættes.

Så snart DB C har fremsendt materiale uden de nævnte fejl og mangler, vil sagen blive forelagt for nævnet på ny.

Bekræft venligst modtagelsen."

Som svar på ovennævnte anmodninger fremsendte DB C den 3. januar 2019 følgende:

- Brev af 3. januar 2019 til Jernbanenævnet.
- Revideret takstblad for 2019 for terminalerne i Taulov og Høje Taastrup.
- Redegørelse for rabatordningen for takståret 2019.

I DB C's brev af 3. januar 2019 anføres det bl.a:

**"Takstblad for 2019
Der vedlægges revideret takstblad for 2019 med faste takster for**

hver af serviceydelseerne i tabel 1 i Jern-banenævnets e-mail. Det reviderede takstblad er d.d. offentliggjort på DB Cargos hjemmeside, jf. nævnets anmodning herom.

27. februar 2019

j.nr. JN36-00052

Jernbanenævnet har anmodet om, at takstbladet tillige udformes på dansk. Nævnet har ikke anmodet om dette tidligere, og nævnet har ikke haft bemærkninger til, at takstbladet for 2019 alene er udformet på engelsk, siden nævnet modtog dette pr. e-mail den 1. november 2018. Heller ikke nævnets afgørelse af 12. december 2018 nævner noget om dette. Dette undrer naturligvis DB Cargo.

Jernbanenævnet fejlciterer endvidere efter DB Cargos opfattelse § 9, stk. 2 i kombiterminalbekendtgørelsen. Nævnet anfører, at det fremgår af bestemmelsen, at takstblade skal udformes på både dansk og engelsk. Dette er ikke korrekt. Af § 9, stk. 2 fremgår intet om takstbladet, idet bestemmelsen har følgende ordlyd:

"Forretningsbetingelserne skal udformes på dansk og engelsk og optages på kombiterminalens hjemmeside".

Det er muligt, at Jernbanenævnet nu er af den opfattelse, at bestemmelsen skal fortolkes derhen, at den tillige omfatter takstbladet. I givet fald anmoder DB Cargo venligst nævnet om at begrunde denne ændrede opfattelse. DB Cargo anmoder ligeledes venligst nævnet om at begrunde, hvorfor der stilles dette nye krav, da nævnet selv anvender engelske betegnelser i nævnets afgørelser, og da det engelske takst-blad naturligvis er fuldt forståeligt for alle DB Cargos kunder.

Det bemærkes, at DB Cargos forretningsbetingelser er udformet på både dansk og engelsk, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 9, stk. 2.

Forklaring vedrørende afvigelser mv.

Jernbanenævnet anfører i e-mallen, at i "arket "Unit costs vs. Prices" bliver de fra kalkulen beregnede styk-omkostninger sammenlignet med takster fra 2019 takstbladet". Dette er ikke korrekt. I nævnte ark sammenlignes omkostningerne med taksterne gældende for 2017, hvilket tillige fremgår af arket.

Jernbanenævnet har endvidere anmodet DB Cargo om at forklare en række "afvigelser mellem produktkalkulerne og de interne regnskaber".

Generelt set er de afvigelser, som nævnet spørger ind til, allerede forklaret i Appendix 1 til de interne regnskaber for de to terminaler. DB Cargo har følgende supplerende bemærkninger vedrørende de enkelte konti.

Ad Jernbanenævnets bemærkninger om konto 10065, Taulov: DB Cargos medarbejdere på terminalen, og især medarbejderne indenfor shunting, er multifunktions-medarbejdere, som kan løse mange forskellige opgaver. For at optimere driften på terminalen, benytter DB Cargo derfor medarbejderne til aktiviteter, der ikke er relateret til terminalen, bl.a. på andre stationer i området omkring terminalen. Denne aktivitet benævnes FL-shunting. Denne aktivitet er som nævnt ikke relateret til terminalen, hvorfor terminalen bliver godtgjort for omkostningerne, således at terminalen kun bærer de omkostninger, der er relevante for terminalaktiviteterne. I cost allocation modellen for 2016 og 2017 (og også tidligere år) er denne kompensation ført mod shunting cost-centeret, således at de omkostninger, der indgår i enhedsberegningen af shunting-

aktiviteter, er reduceret med kompensationen for FL-shunting. I cost allocation modellen er der en særskilt linje for FL-shunting, således at der i modellen er transparens omkring denne aktivitet. At FL-shunting afregnes efter arms-length principper bliver hvert år revideret af PwC.

I perioden til og med 2016 blev FL-shunting afregnet ved, at DB Cargo Scandinavia sendte en kreditnota til terminalen i hhv. Taulov og Høje Taastrup.

Dermed blev FL-shunting bogført som en negativ omkostning på terminalerne til og med 2016. DB Cargo foretog en revurdering af denne praksis i løbet af 2016, og med input fra både interne og eksterne eksperter, nåede man frem til, at det ville være mere rigtigt, at terminalerne sendte en faktura, da dette svarer til hvordan en ekstern transaktion håndteres. Dette er blevet implementeret for 2017 og fremefter.

Ad Jernbanenævnets bemærkninger om konto 10065, Høje Taastrup:

I terminalregnskabet er der foretaget en justering på DKK 60.000 under shunting extra service. Denne afvigelse stammer fra en indtægt på DKK 5.000 pr. måned fra en tredjepart for brug af DB Cargos materiel.

Ad Jernbanenævnets bemærkninger om konto 23196:

Indtægten på DKK 29.250 stammer fra en tilbageført hensættelse angående ansvarsstatninger. Denne hensættelse er i det interne regnskab en del af posten "direkte henførte omkostninger". I cost allocation modellen har DB Cargo ment, at det var mest rigtigt at inkludere indtægten i den omkostningsgruppe, som det vedrører.

Ad Jernbanenævnets bemærkninger om konto 24996:

Den nævnte afvigelse stammer fra en re-allokering fra cost-center 5934, jf. det interne regnskab. Posten på DKK 18.890 er allokert til "brændstof, el og smøremidler i alt", da omkostningen reelt vedrører dieselolie. Den er dermed reguleret ud af "lokaleomkostninger i alt".

Ad Jernbanenævnets bemærkninger om konto 29996:

Den nævnte afvigelse på DKK 27.844 skyldes, at der er to poster i "direkte henførte omkostninger" som ikke vedrører "øvrige direkte produktionsomkostninger". Den ene post på DKK 29.250 vedrører "ansvars-erstatninger", jf. afvigelsesforklaring ovenfor. Den resterende afvigelse på DKK -1.405,65 vedrører "andre personaleomkostninger i alt". Udover disse to poster, vedrører alle omkostninger "øvrige direkte produktionsomkostninger".

Ad Jernbanenævnets bemærkninger om konto 30996:

Den nævnte afvigelse skyldes re-allokeringen af en diesel-faktura på i alt DKK 18.890, jf. bemærkningerne ovenfor. Den resterende afvigelse skyldes en kreditnota vedrørende husleje på DKK 8.014, som ligeledes er reguleret.

Løft af farligt gods i Høje Taastrup

Jernbanenævnet har anmodet DB Cargo om at redegøre nærmere for, hvorfor der anvendes et tillæg på 50% for løft af farligt gods i Høje Taastrup, når der anvendes samme tidsmåling som ved løft af almindeligt gods i Høje Taastrup.

Som anført i mit brev af 12. december 2018 foreligger der ikke tidsmålinger for farligt gods på terminalen i Høje Taastrup, da der

*på denne terminal ikke ved de enkelte handlinger benyttes længe-
re tid til håndtering af farligt gods set i forhold til almindeligt gods.
Dette fremgår ligeledes af notatet fra Copenhagen Economics af
13. december 2018, hvortil nævnet selv henviser i e-mailen.*

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

*DB Cargo anvender som bekendt samme takster for de to danske
terminaler, hvilket Jernbanenævnet tidligere har accepteret og an-
erkendt som værende i overensstemmelse med normal praksis på
andre terminaler i Europa, jf. vurderingen som Jernbanenævnet
tidligere har indhentet fra en tredjepart. DB Cargo anvender derfor
samme pris for løft af farligt gods på de to danske terminaler,
uanset at tidsforbruget ikke er identisk.*

Redegørelse for rabatordning

*Jernbanenævnet har anmodet DB Cargo om at fremsende en op-
dateret redegørelse for den rabatordning, som DB Cargo den 8.
december 2017 redegjorde nærmere for. DB Cargo har udarbejdet
den som bilag 1 vedlagte opdaterede redegørelse.*

...

Korrespondance fra Jernbanenævnet

*Mindre end tre timer efter fremsendelsen af Jernbanenævnets e-
mail modtog undertegnede en ny e-mail fra Jernbanenævnet med
følgende indhold:*

*"Jeg skal venligst på ny erindre om bekræftelse for modtagelsen af
nedenstående e-mail."*

*Jernbanenævnet havde ikke tidligere erindret om en bekræftelse.
Jernbanenævnets adfærd undrer DB Cargo. Jernbanenævnets ad-
færd synes således unødigt aggressiv og noget meningsløs, da der
ikke var noget hastende over bekræftelsen på modtagelsen af
nævnets e-mail. DB Cargo hører meget gerne, hvad årsagen er til
denne adfærd."*

Udkast til nærværende påbudsafgørelse er den 14. februar 2019 frem-
sendt til DB C, som er blevet anmodet om senest den 27. februar
2019, kl. 12.00 at fremkomme med eventuelle bemærkninger. DB C
har ikke indenfor førnævnte frist fremsendt bemærkninger til påbuds-
udkastet.

2. Retsgrundlaget

Jernbaneloven² indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

"§ 5. [...]

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

² Jernbanelov nr. 686 af 27. maj 2015.

[...]

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

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

[...]

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 jernbaneområde³ og regler til gennemførelse heraf samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret gods-transport.

...

§ 105. Jernbanenævnet kan påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give de oplysninger, som er nødvendige for Jernbanenævnets virksomhed⁴.

[...]

§ 107. Jernbanenævnet kan pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at

- 1) *Udlevere oplysninger efter § 105 inden for den frist, som Jernbanenævnet har givet, eller*
- 2) *Efterkomme en afgørelse truffet af Jernbanenævnet som led i dets udførelse af de klage- og tilsynsfunktioner, der følger af § 103, jf. § 13, stk. 4. [...]*

[...]

§ 116 [...]

Stk. 3. Den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller de forskrifter, der er fastsat i medfør heraf, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder [...]."

Lovbemærkningerne til jernbaneloven⁵ indeholder blandt andet følgende:

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/2370 af 14. december 2016 om ændring af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.

⁴ Den foregående jernbanelov indeholdt en lignende bestemmelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010 om jernbane, § 24d.

"Til § 105

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 24 d.

Bestemmelsen gennemfører artikel 56, nr. 8⁶, i omarbejdningen af 1. jernbanepakke. I forbindelse med behandlingen af en sag, hvad enten der er tale om en sag, som Jernbanenævnet har taget op på eget initiativ eller på grundlag af en klage eller anmeldelse, kan nævnet forlange, at de involverede virksomheder udleverer de oplysninger, som Jernbanenævnet finder nødvendige. Hvis en virksomhed ikke udleverer de krævede oplysninger, giver den foreslåede bestemmelse hjemmel til, at Jernbanenævnet kan udstede et påbud om, at den pågældende virksomhed skal udlevere oplysningerne.

Undlader virksomheden at efterkomme påbuddet, kan virksomheden straffes efter den foreslåede § 116, stk. 2⁷.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 107, hvorefter Jernbanenævnet kan pålægge tvangsbøder til den, der undlader at udlevere de oplysninger, som nævnet efterspørger.

Begge bestemmelser skal sikre, at Jernbanenævnet kan træffe afgørelse på et oplyst grundlag.

[...]

Til § 107

Bestemmelsen er ny og gennemfører dele af artikel 56, nr. 9, i omarbejdningen af 1. jernbanepakke.

Med bestemmelsen kan Jernbanenævnet pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at udlevere oplysninger efter § 105 inden for den frist, som Jernbanenævnet har givet, eller undlader at efterkomme en afgørelse truffet af Jernbanenævnet som led i dets udførelse af de klage- og tilsynsfunktioner, der følger af den foreslåede § 103, jf. § 113, stk. 4.

Omarbejdningen af 1. jernbanepakke stiller krav om, at tilsynsorganet kan håndhæve sine anmodninger om udlevering af oplysninger efter den foreslåede § 105 med passende sanktioner, herunder bøder. [...] Jernbanenævnet kan således udstede påbud, jf. den foreslåede § 105, hvis virksomhederne ikke udleverer de oplysninger, som nævnet anmoder om. Hvis dette ikke virker, vil nævnet kunne udstede tvangsbøder for at få de fornødne oplysninger. Adgangen til at pålægge bøder for nævnet, skal ansøre til den nødvendige fremdrift i en sags oplysning og bidrage

⁵ LFF 2015-03-11, nr. 162, jf. lovforslagets specielle bemærkninger til § 105 og § 107.

⁶ Den nævnte direktivbestemmelse er gengivet nedenfor.

⁷ Nu § 116, stk. 3.

til, at en sags endelige afklaring sikres. Pålæg af bøder er således alene tænkt anvendt, hvor ingen andre håndhævelsesmuligheder har vist sig effektive, jf. proportionalitetsprincippet. "

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

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

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

[...]

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

Stk. 2. Hvis en terminalforvalter stiller servicefaciliteter og ydelser, der leveres i disse faciliteter, til rådighed udover de i stk. 1, nævnte som f.eks. strøm til elektrisk kørsel, levering af brændstof, rangering og alle andre ydelser samt særlige kontrakter om kontrol af transport af farligt gods eller assistance af specialtog skal sådanne servicefaciliteter og ydelser anvendes af enhver jernbanevirksomhed mod betaling. Jernbanevirksomheden betaler for disse ydelser i det omfang, der gøres brug heraf.

Jernbanevirksomheders betaling til terminalforvalter

§ 4. Kombiterminalens takster fastsættes i overensstemmelse med

1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde med tilhørende implementeringsretsakter og

2) bestemmelserne om statsstøtte i Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

§ 5. Takster for jernbanevirksomheders benyttelse af kombiterminaler fastsættes således, at enhver forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder undgås. Taksterne kan fastsættes under hensyntagen til togets sammensætning og andre særlige forhold, for eksem-

pel kørselsfrekvens og kørselsperioder, såfremt taksterne hermed fremmer en effektiv anvendelse af jernbaneinfrastrukturen og kombiterminalen.

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

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

§ 6. Eventuelle rabatter til jernbanevirksomheder for brug af servicefaciliteter og leverede ydelser fra kombiterminalen skal være baseret på reelle konstaterede besparelser. Ved fastsættelse af rabatten må der ikke tages hensyn til besparelser, som allerede er indregnet i taktsten.

Stk. 2. Der kan indføres rabatordninger, der er til rådighed for alle jernbanevirksomheder i form af tidsbegrænsede rabatter for at fremme en effektiv anvendelse af jernbaneinfrastrukturen og kombiterminalen. Rabatter kan således fastsættes tidsmæssigt for at fremme anvendelsen af kombiterminalen på tidspunkter, hvor denne er underudnyttet.

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

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

Stk. 3. Jernbanenævnet kan træffe afgørelse vedrørende forrentningen som nævnt i stk. 1.

[...]

Stk. 6. Taksterne skal baseres på en eller flere, eventuelt alle de takstkategorier, der fremgår af bilag 2.

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

Stk. 7. Taksterne gælder for et år og offentliggøres senest 1. november forud for det kalenderår for hvilket, de gælder, jf. § 9. De offentliggjorte takster skal endvidere senest samtidig med offentliggørelsen, jf. pkt. 1, sendes til de jernbanevirksomheder, samt de i § 2, stk. 5, nævnte ansøgere, der gør brug af kombiterminalen, samt til Jernbanenævnet.

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

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

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

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

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

§ 9. Terminalforvalter skal offentliggøre betingelserne for adgang til og anvendelse af kombiterminalen i kombiterminalens forretningsbetingelser. Forretningsbetingelserne skal endvidere indeholde oplysninger om de ydelser, der tilbydes, og de takster, der opkræves.

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

27. februar 2019

j.nr. JN36-00052

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

[...]

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

Stk. 2. Terminalforvalter er forpligtet til at give de oplysninger, herunder de dokumenter, som Jernbanenævnet anmoder om som led i tilsynet med overholdelse af denne bekendtgørelse.”

Direktiv 2012/34/EU⁹ indeholder blandt andet følgende:

“(27) Ikke-diskriminerende adgang til servicefaciliteter og levering af jernbanerelaterede tjenester i disse faciliteter bør sætte jernbanevirksomhederne i stand til at yde bedre service til brugerne af personbefordring og godstransport.

[...]

(39) De metoder til forholdsmæssig fordeling af omkostningerne, som infrastrukturforvalterne fastlægger, bør baseres på den mest nøjagtige foreliggende viden om, hvad der har forårsaget omkostningerne, og bør fordele omkostningerne forholdsmæssigt i forbindelse med de forskellige tjenesteydelser, der tilbydes jernbanevirksomhederne, og, hvor det er relevant, med typerne af jernbanekøretøjer.

[...]

(73) Rabatter til jernbanevirksomheder bør være baseret på de reelle administrative besparelser, der er opnået, herunder navnlig besparelser i transaktionsomkostninger. Rabatter kan endvidere gives til at fremme en effektiv anvendelse af infrastrukturen.

[...]

(76) For at sikre en effektiv forvaltning og en rimelig og ikke-diskriminerende anvendelse af jernbaneinfrastrukturen er det påkrævet, at der oprettes et tilsynsorgan, der tilser, at bestemmelserne i

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/2370 af 14. december 2016 om ændring af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.

dette direktiv overholdes, og fungerer som klageinstans, uden at dette berører muligheden for at foretage en retlig prøvelse. Et sådant tilsynsorgan bør kunne håndhæve sine anmodninger om oplysninger og sine afgørelser ved hjælp af passende sanktioner.

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

[...]

Artikel 13

...

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

[...]

KAPITEL IV ...

AFDELING 2 ...

Artikel 31

Afgiftsprincipper

...

7. Afgiften for sporadgang til servicefaciliteter, jf. bilag II, punkt 2, og levering af ydelser i sådanne faciliteter må ikke overstige omkostningerne ved at levere dem, iberegnet en rimelig fortjeneste.

[...]

Artikel 56

Tilsynsorganets funktioner

...

6. Tilsynsorganet sikrer, at afgifter, der er fastsat af infrastrukturforvalteren, er i overensstemmelse med kapitel IV, afdeling 2, og ikke indebærer forskelsbehandling. ...

...

8. Tilsynsorganet er beføjet til at forlange relevante oplysninger fra infrastrukturforvalteren, ansøgere og alle involverede tredjeparter i den pågældende medlemsstat.

De ønskede oplysninger skal afgives inden for en rimelig periode, der fastsættes af tilsynsorganet, og som ikke må være over én måned, medmindre tilsynsorganet i særlige tilfælde accepterer og giver tilladelse til en tidsbegrænset forlængelse, som ikke må overstige yderligere to uger. Tilsynsorganet skal kunne håndhæve sådanne anmodninger med passende sanktioner, herunder bøder. De oplysninger, der skal videregives til tilsynsorganet, omfatter bl.a. alle de data, som tilsynsorganet forlanger inden for rammerne af sit arbej-

de med at behandle klager og overvåge konkurrencen på markederne for jernbanetransportydelse ...

27. februar 2019

j.nr. JN36-00052

9. ... Med forbehold af de nationale konkurrencemyndigheders beføjelser til at sikre konkurrencen på markederne for jernbanetjenesteydelser træffer tilsynsorganet, hvor det er nødvendigt, på eget initiativ afgørelse om passende foranstaltninger med henblik på at korrigere forskelsbehandling af ansøgere, markedsforvridning og alle andre former for uønsket udvikling på disse markeder, navnlig med hensyn til stk. 1, litra a) - j).

En afgørelse truffet af tilsynsorganet er bindende for alle de af afgørelsen omfattede parter og er ikke underlagt kontrol fra en anden administrativ instans' side. Tilsynsorganet skal kunne håndhæve sine afgørelser med passende sanktioner, herunder bøder. "

3. Jernbanenævnets påbud og bemærkninger

A. Takstblad både på engelsk og dansk

DB C mangler fortsat at fremsende et takstblad for 2019 i en dansk version for terminalerne i Taulov og Høje Taastrup samt at offentliggøre denne danske sproget version på terminalernes hjemmeside.

Det fremgår af kombiterminalbekendtgørelsen § 9, stk. 2, at forretningsbetingelserne skal udformes på dansk og engelsk og optages på kombiterminalens hjemmeside.

Af den foregående bestemmelse i bekendtgørelsens § 9, stk. 1, 2. pkt., fremgår tydeligt, at "forretningsbetingelser" i bekendtgørelsens forstand også omfatter "oplysning om de ydelser, der tilbydes, og de takster, der opkræves".

Bekendtgørelsens krav om offentliggørelse både på dansk og engelsk gælder således også for takstbladet.

Jernbanenævnet har ikke indvendinger imod selve det forhold, at DB C har opdelt forretningsbetingelserne i separate dokumenter, jf. hhv. de almindelige forretningsbetingelser og takstbladet. Men denne opdeling ændrer som nævnt ikke på, at også takstbladet skal udformes på begge sprog.

Takstbladet udgør en væsentlig del af forretningsbetingelserne.

Kravet om udformning på begge sprog er således ikke noget nyt krav.

DB C meddeles på denne baggrund **påbud** om **senest mandag den 4. marts 2019, kl. 12.00** også at fremsende takstbladet udformet på dansk samt at offentliggøre dette på kombiterminalernes hjemmeside, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 12, stk. 2, jf. § 9, stk. 2, samt jernbanelovens § 105.

I øvrigt kan det oplyses, at Jernbanenævnet også har ført tilsyn med 2019 taksterne for TX Logistiks kombiterminal i Padborg.

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

Overfor TX Logistik er der naturligvis stillet nøjagtig de samme dokumentationskrav som overfor DB C, herunder om offentliggørelse af forretningsbetingelser på begge sprog, interne regnskaber, produktkalkuler med korrekt afstemte tal, m.v.

TX Logistik har ikke haft problemer med at opfylde dokumentationskravene. Tilsynet med TX Logistiks 2019 takster kunne derfor – efter at TX Logistik til sidst bl.a. frivilligt nedregulerede visse af taksterne - afsluttes allerede i november 2018.

I nærværende sag har Jernbanenævnet endnu ikke kunnet tage stilling til spørgsmålet om nedregulering af DB C's 2019 takster, idet der – trods talrige påbud og vejledninger fra Jernbanenævnets side – fortsat er problemer med DB C's opfyldelse af dokumentationskravene, jf. neden for.

B. Afstemninger mellem regnskabstal i de interne regnskaber og produktkalkulerne

Det er nu gentagne gange fra Jernbanenævnets side over for DB C blevet præciseret, at de regnskabstal, som indgår i og dermed danner grundlag for beregningerne i produktkalkulerne, skal svare til de tal, som fremgår af de revisorgodkendte interne regnskaber.

DB C er således bl.a. blevet anmodet om at foretage korrekte afstemninger af produktkalkulernes tal i forhold til de interne regnskaber ved Jernbanenævnets brev af 28. november 2018, ligesom dette efterfølgende er gentaget bl.a. ved nævnets e-mail til DB C af 20. december 2018.

Uanset dette har DB C fortsat ikke fremsendt nye produktkalkuler med korrekt afstemte tal.

I stedet fremfører DB C i sit brev af 3. januar 2019 en række forklaringer på afvigelserne. Dernæst anføres i DB C's brev af 3. januar 2019, side 2, at de af nævnet påpegede afvigelser skulle være forklaret i de interne regnskabers appendix 1.

Hver enkelt af de interne regnskaber for 2017 for terminalerne indeholder et appendix 1⁹. Imidlertid indeholder dette appendix 1 ingen forklaringer til opgørelserne af de enkelte regnskabstal (konti), men alene en oversigt med konti med tilhørende regnskabstal.

Det fremgår således ikke af hver enkelt appendix 1 til de to interne regnskaber for 2017, hvorfor der tilsyneladende efter udarbejdelsen af de interne regnskaber er sket korrektioner i form af ændringer af de enkelte konti i pro-

⁹ De interne 2017 regnskaber for terminalerne blev fremsendt 12. december 2018.

duktkalkulen i forhold til de regnskabstal, som fremgår af de interne regnskaber, herunder disses appendix 1.

27. februar 2019

J.nr. JN36-00052

Kravet i kombiterminalbekendtgørelsens § 8 om regnskabsmæssig adskillelse ved udarbejdelse af revisorgodkendte interne regnskaber for kombiterminalerne er en helt central del af bekendtgørelsens dokumentationskrav.

Det må derfor fastholdes, at der ikke i produktkalkulerne kan indgå omkostningsposter, som ikke er dokumenteret ved de revisorgodkendte interne regnskaber.

På denne baggrund meddeles DB C hermed påbud om **senest mandag den 4. marts 2019 at fremsende nye produktkalkuler, hvori de regnskabstal, som indgår i og danner grundlag for produktkalkulernes beregninger af stykomkostninger svarer til de tal, som fremgår af de revisorgodkendte interne 2017 regnskaber, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 12, stk. 2, samt jernbanelovens § 105.**

Afvigelserne mellem regnskabstal i de interne regnskaber og produktkalkulerne er præciseret i sagsfremstillingen oven for, side 6-7 (gengivelse Jernbanenævnets e-mail af 20. december 2018).

I det omfang DB C har grundlag for at mene, at de interne 2017 regnskaber er behæftede med væsentlige fejl, må der udarbejdes og fremsendes nye interne regnskaber for 2017 med den foreskrevne revisorgodkendelse og erklæringer, der også er udført efter ISAE 3000 standarden, jf. den del af standardens bestemmelser, som vedrører erklæringsopgaver med høj grad af sikkerhed.

I givet fald vil det i sagens natur være i forhold til sådanne korrigerede interne regnskaber for 2017, at produktkalkulerne skal være korrekt afstemte.

C. Afstemninger mellem opgørelser af antal solgte enheder og omsætningstal

Førnævnte krav om korrekte tal i henholdsvis interne regnskaber og produktkalkuler indebærer også, at der skal oplyses om eksakt omsætning i 2017 for begge kombiterminaler. Omsætningstallene er således også og blandt andet nødvendige i forbindelse med spørgsmålet om fastsættelse af rimelig fortjeneste.

Eksakte opgørelser over antal solgte serviceydelser er endvidere centrale, bl.a. fordi dette er en del af grundlaget for produktkalkulernes beregninger af stykomkostninger.

Jernbanenævnet har en række gange præciseret overfor DB C, at en central del af dokumentationen for kombiterminalernes takster består i, at der - udover præcise tal for terminalernes omsætning (kroner) i de interne regnskaber - også skal afleveres præcise opgørelser af antallet af solgte serviceydelser og hvorledes disse er fordelt på de enkelte brugere, jf. bl.a. Jernbane-

nævnets vejledende udtalelse af 30. juni 2017 (side 8) samt nævnets påbud til DB C af 30. november 2017 (side 17) som vedrørte 2018 taksterne.

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

I forhold til nærværende sag om 2019 takster indeholder produktkalkulernes regneark "Overview of revenue and costs" en oversigt over omsætning og omkostninger fordelt på de enkelte serviceydelser i 2017 for hver terminal. Dernæst indeholder regnearket "Units sold" en oversigt over antallet af solgte serviceydelser i 2017. Antallet af solgte serviceydelser i den fremsendte oversigt svarer til antallet af de serviceydelser, som finder anvendelse i produktkalkulen ved beregning af stykkomkostninger.

Når omsætningen for den enkelte serviceydelse divideres med det tilhørende antal af solgte serviceydelser burde - hvis tallene er korrekt opgjorte - fremkomme den takst, som serviceydelsen i gennemsnit er blevet faktureret med i 2017, dvs. som udgangspunkt den anmeldte takst for den pågældende serviceydelse, som fremgår af 2017 takstbladet.

Imidlertid viser sådanne kontrolberegninger, at der forekommer væsentlige afvigelser mellem DB C's anmeldte takster for 2017 og de residualt beregnede takster efter den i produktkalkulen oplyste omsætning og det oplyste antal solgte serviceydelser. Det kan endvidere konstateres, at der er afvigelser mellem den i produktkalkulen oplyste omsætning, som er grundlaget for beregningen af de residualt beregnede takster, og omsætningen i det interne regnskab.

Eksempelvis er omsætningen for shunting i Taulov angivet til DKK 4.191.836 i produktkalkulen og antallet af solgte shunting ydelser er 3.873, hvilket giver en gennemsnitlig takst på DKK 1.082. Taksten for shunting ifølge 2017 takstbladet lå dog kun på DKK 950. For Høje Taastrup er den gennemsnitlige takst for shunting DKK 1.185 (3.474.015/3.116), hvilket således er en endnu større afvigelse i forhold til 2017 taksten på DKK 950.

Som et andet eksempel kan nævnes, at den gennemsnitlige stykpris for booking i Taulov er DKK 171 (898.641/5.244)¹⁰. Den gennemsnitlige stykpris for booking i Høje Taastrup er DKK 455 (238.197/523). Ifølge 2017 takstbladet var taksten for booking DKK 50 for begge terminaler.

Udover de nævnte eksempler forekommer der også lignende afvigelser mellem residualt beregnede takster og anmeldte takster for andre af terminalernes serviceydelser. Det kan skyldes, at oplysningerne om omsætning og/eller antallet af solgte serviceydelser ikke stemmer.

På denne baggrund meddeles DB C hermed **påbud** om **senest mandag den 4. marts 2019 at fremsende nye produktkalkuler, hvori de opgjorte antal solgte enheder af de enkelte serviceydelser i 2017 er rettede**

¹⁰ Omsætning for booking er ikke opgjort særskilt i de interne regnskaber for 2017 for kombiterminalerne. Omsætning for booking er alene opgjort særskilt i et regneark i Excel filen, som indeholder produktkalkulen.

således, at tallene stemmer overens med 2017 omsætningstallene for de pågældende serviceydelser, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 12, stk. 2, samt jernbanelovens § 105.

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

Påbuddet indebærer således, at DB C skal fremsende nye produktkalkuler, hvor der som udgangspunkt ikke forekommer uoverensstemmelser mellem antal solgte enheder og omsætningstallene af den art, som er illustreret ved førnævnte kontrolberegninger. Eventuelle uoverensstemmelser anmodes DB C om i givet fald at redegøre for.

D. Bemærkninger til DB C's indlæg i øvrigt

Taksterne for 2019 skal sammenholdes med 2017 stykomkostninger:

Jernbanenævnet har nu en række gange præciseret, at takster for et kommende takstår bliver fastsat på grundlag af produktkalkuler baseret på det seneste afsluttede regnskab.

Takster for 2019 bliver således fastsat på grundlag af regnskabstal fra de interne regnskaber for 2017, som var det seneste afsluttede regnskabsår på tidspunktet for anmeldelsen af 2019 taksterne (den 1. november 2018).

Sammenligning af stykomkostninger beregnet på grundlag af 2017 regnskabstal med anmeldte 2019 takster indgår således som et centralt element i forhold til spørgsmålet om, hvorvidt 2019 taksterne overholder kravet i kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1.

DB C anmodes på denne baggrund om, at der forinden fremsendelsen af de reviderede produktkalkuler, jf. ovenfor, også foretages rettelser i arkene "unit costs vs. prices" således, at der i disse ark foretages sammenligning af 2017 stykomkostningerne med anmeldte 2019 takster (ikke 2017 taksterne) for de enkelte serviceydelser.

Ens takster fører ikke til lempelse af dokumentationskravene

Det anføres i brevet af 3. januar 2019 til Jernbanenævnet, at DB C anvender "samme takster for de to terminaler, hvilket Jernbanenævnet tidligere har accepteret".

Hertil bemærkes, at anvendelsen af ens takster ikke ændrer på det forhold, at der for hver terminal som udgangspunkt skal foreligge dokumentation for, at hver enkelt takst ikke er fastsat højere end stykomkostningerne med tillæg af en rimelig fortjeneste.

I forhold til DB C's anmeldte 2019 takster vil det således for hver enkelt serviceydelse (bortset fra serviceydelser, som ikke er solgt i 2017) blive vurderet, hvorvidt taksten overholder kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1. I det omfang dette ikke er tilfældet, må DB C påregne, at de pågældende takster bliver nedreguleret.

Som nævnt i Jernbanenævnets e-mail af 20. december 2018 fremgår af produktkalkulerne og den fremsendte oversigt over antallet af solgte serviceydelser, at der i 2017 i Høje Taastrup er solgt 744 stk. RID løft af container og 33 stk. RID løft af trailer.

27. februar 2019
j.nr. JN36-00052

Da der således i Høje Taastrup blev håndteret farligt gods i 2017, er der også behov for tidsmålinger af denne type håndtering (farligt gods), såfremt DB C ønsker at fastholde, at der opkræves en højere takst for dette i forhold til ikke farligt gods. I modsat fald må Jernbanenævnet lægge til grund, at denne type håndtering af farligt gods ikke er forbundet med øget tidsforbrug i forhold til håndteringen af de samme typer af lastebærere uden farligt gods.

Redegørelser vedrørende takstfastsættelse

DB C har afgivet forskellige forklaringer i relation til omkostningsfordelingsmodellen og spørgsmålet om rimelig fortjeneste (notater fra Copenhagen Economics, m.v.). Der savnes i den forbindelse nærmere forklaringer på, hvordan DB C ud fra de beregnede stykomkostninger er nået frem til de enkelte takster.

Jernbanenævnets anmodning om bekræftelse på modtagelse

DB C har i sit brev af 3. januar 2019 s. 4, anmodet om en forklaring på årsagen til, at Jernbanenævnet den 20. december 2018 anmodede DB C om at bekræfte modtagelsen af nævnets e-mail sendt tidligere samme dag.

Som det fremgår af sagsfremstillingen oven for, indeholdt Jernbanenævnets e-mail af 20. december 2018 en række anmodninger til DB C – herunder også en anmodning om bekræftelse af modtagelsen.

Da sekretariatet senere samme dag ikke havde modtaget nogen bekræftelse, blev der sendt en helt standardmæssig erindring.

Typisk sendes erindringer om bekræftelse på modtagelsen først den efterfølgende dag. Dette var imidlertid ikke muligt i det konkrete tilfælde, da sekretariatet de efterfølgende dage var lukket ned på grund af flytning til nyt domicil.

I øvrigt bemærkes, at advokat Rune Hamborg også selv tidligere har anmodet Jernbanenævnet om at bekræfte modtagelsen af fremsendt materiale fremsendt samme dag.

Eksempelvis modtog Jernbanenævnet fra advokat Rune Hamborg en e-mail den 1. november 2018 kl. 11:09 med vedhæftet brev. Advokat Rune Hamborg sendte derefter samme dag kl. 15:24 en anmodning til Jernbanenævnet om at bekræfte modtagelsen.

4. Varsel om administrativ fastsættelse af ugentlige tvangsbøder

27. februar 2019

j.nr. JN36-00052

Jernbanenævnet kan efter jernbanelovens § 107 pålægge ugentlige tvangsbøder for manglende opfyldelse af påbud om udlevering af oplysninger efter lovens § 105 samt for manglende overholdelse af afgørelser truffet af nævnet.

Sådanne tvangsbøder fastsættes efter lovbemærkningerne til jernbanelovens § 107 i givet fald som en passende sanktion i forhold til at ansøre til nødvendig fremdrift i den konkrete sag.

Hvorvidt der skal pålægges tvangsbøder og i givet fald fastsættelsen af størrelsen af disse, beror på en individuel konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde, hvor Jernbanenævnet navnlig lægger vægt på:

- a) Implikationerne forbundet med fortsat manglende overholdelse af udlevering af anmodede oplysninger, herunder den mulige økonomiske gevinst, som for påbudsadressaten kan være forbundet med manglende fremsendelse af de krævede oplysninger.
- b) Omsætningens størrelse i relation til sagsforholdet og adressatens økonomiske kapacitet.
- c) Hvorvidt der måtte foreligge henholdsvis skærpende eller formildende omstændigheder, herunder adressatens samarbejdsvilje og omhu med hensyn til at opfylde anmodninger om udlevering af oplysninger til brug for Jernbanenævnets sagsbehandling, hvorvidt der er tale om gentagne overtrædelser og/eller nægtelser af udlevering af nødvendige oplysninger, m.v.

Størrelsen af tvangsbøderne bør fastsættes således, at tvangsbøderne kan forventes at være effektive til gennemtvungelse af påbuddet, men omvendt dog heller ikke højere, end hvad dette formål tilsiger

Den mulige økonomiske gevinst for DB C ved ikke at fremsende og offentliggøre eksakte takster for alle serviceydelser samt ved ikke at fremlægge fuldt detaljerede produktkalkuler er i sagens natur vanskelig at fastslå og må derfor bero på et overordnet skøn.

Endvidere bemærkes, at der er tale om gennemtvungelse af krav, som blev fremsat overfor DB Cargo ved Jernbanenævnets brev af 30. juni 2017.

På det foreliggende grundlag agter Jernbanenævnet skønsmæssigt at fastsætte tvangsbøder på DKK 20.000,- pr. påbegyndt uge for manglende overholdelse af de i afsnit 3, afsnit A-C nævnte påbud vedrørende 2019 taksterne¹¹.

¹¹ I tillæg hertil kan komme strafferetlige sanktioner fastsat af domstolene efter jernbanelovens § 116, stk. 3, som bl.a. har følgende ordlyd: *"Den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller de forskrifter, der er fastsat i medfør heraf, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. ..."*

Det vil i givet fald blive overladt til SKAT at inddrive pålagte tvangsbøder efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige¹².

27. februar 2019

j.nr. JN36-00052

Jernbanenævnet tager forbehold for at justere tvangsbødernes størrelse i tilfælde af væsentlige nye oplysninger, herunder eksempelvis såfremt dette måtte vise sig nødvendigt til gennemtvungelse af de i afsnit 3 oven for nævnte påbud.

*

Denne skrivelse offentliggøres på Jernbanenævnets hjemmeside (eventuelt med udeladelser af enkelte oplysninger).

Med venlig hilsen

På Jernbanenævnets vegne



Per Baltzer Overgaard

Konstitueret nævnsformand

Påbudsafgørelserne i afsnit 3 oven for kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 12, stk. 1. Eventuel retssag til prøvelse af påbudsafgørelserne skal være anlagt inden 8 uger, jf. jernbanelovens § 115, stk. 1.

¹² Lovbekendtgørelse nr. 29 af 12. januar 2015 om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lovens bilag 1, punkt 15.