

## **Fælles hørings svar til udkastet til bekendtgørelse om undtagelse af dele af jernbanelovens anvendelsesområde for visse jernbaneinfrastrukturer (sagsnr. 2022-5288)** [sendt pr. mail d. 21. april, 2023]

Til Transportministeriet  
ATT: Sebastian Neustrup

DI Transport, Dansk Banegods, Danske Havne samt Danske Shipping- og Havnevirksomheder vil hermed afgive fælles hørings svar til udkastet til bekendtgørelse om undtagelse af dele af jernbanelovens anvendelsesområde for visse jernbaneinfrastrukturer (sagsnr. 2022-5288)

Vi vil gerne gøre opmærksom på, at der fortsat eksisterer en problemstilling om undtagelsesmulighederne for den type jernbaneinfrastruktur, der vedrører godstransport, samt de tilhørende jernbanerelaterede servicefaciliteter og de tjenesteydelser, der leveres deri.

Både EU-direktiv 2012/34 og gennemførelsesforordning 2017/2177 giver ganske vist mulighed for at undtage visse infrastrukturer og tjenesteydere, men det er uklart, hvilke aktører, der er omfattet hvornår – og hvordan undtagelserne i så fald træder i kraft.

Uklarheden styrkes af, at der i nogle tilfælde er tale om private virksomheder, der både ejer infrastrukturen og tilbyder servicereleaterede tjenesteydelser, i andre tilfælde er der tale om offentligt ejet infrastruktur men private tjenesteydere, og i enkelte tilfælde endda offentlige aktører på både infrastruktur og tjenesteydelser. Ikke mindst er der usikkerhed i branchen om muligheden for, at myndighederne kan gribe ind i markedet – fx med fastsættelse af takster for levering af tjenesteydelser, jf. §5 i BEK 1503/2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter.

Vi finder det ganske unødvendigt at gribe ind i den fri prisfastsættelse og vil endnu en gang påpege den stærkt skadelige effekt, sådanne takstfastsættelser - eller blot muligheden herfor via takstfastsættelsesprincipper - vil have for et marked, der hidtil har fungeret på markedsvilkår.

De få jernbanerelaterede tjenesteydelser, som fx en shipping-/havnevirksomhed udfører, vil ofte være bundet sammen med skibs- eller pakhusrelaterede tjenester og dermed være en del af virksomhedens samlede ydelser, ligesom bygninger, maskiner og udstyr jo anvendes til mange formål. Derfor kan en reel omkostningskalkyle ikke beregnes.

Kravene kan føre til, at virksomheder forlader markedet, og gøre det langt mindre attraktivt for nye aktører at komme ind på markedet.

Direktivets artikel 2. stk. 4 rummer bl.a. mulighed for at undtage infrastruktur og faciliteter, som ikke har strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion, fra direktivets kapitel IV, hvilket netop er takstreglerne.

Vi bemærker, at eftersom der er tale om europæisk lovgivning, må det være muligt at undtage faciliteter, som ikke har en strategisk funktion for det europæiske jernbanemarked, og der er i vores optik ingen jernbanefaciliteter på danske havne, eller ret mange andre steder i landet, med en sådan strategisk funktion.

Vi vil derfor opfordre ministeriet til at overveje at anvende bestemmelsen om undtagelse fra direktivets kapitel IV ved at undtage samtlige danske havnespor og -terminaler samt mindre godsomladningssteder uden strategisk betydning.

Hvis den nærværende bekendtgørelse ikke er det rette sted at gennemføre en sådan undtagelse, så er vi åbne over for dialog med myndighederne om andre muligheder.

Sig endelig til hvis der er spørgsmål.

P.v.a.

DI Transport

Dansk Banegods

Danske Havne

Danske Shipping- og Havnevirksomheder

Med venlig hilsen

Jakob Svane

Sekretariatschef

Danske Shipping- og Havnevirksomheder – en del af DI