

JERNBANENÆVNETS ÅRSBERETNING 2022



Indholdsfortegnelse

	Side
Forord	3
Jernbanenævnets rolle og opgaver	4
1. Jernbanenævnets sager i 2022	5
1.1. Tilsynssager	5
1.1.1. Passagerrettigheder	5
1.1.2. Markedsadgang	8
1.1.3. Servicefaciliteter	15
1.2. Klagesager	24
1.3. Retssager	24
2. Jernbanenævnets internationale samarbejde	25
2.1. European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	25
2.2. Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3)	25
2.3. Independent Regulator's Group – Rail (IRG-Rail)	26
3. Jernbanenævnets samarbejde med den nationale sikkerhedsmyndighed	28
4. Jernbanenævnet	29
4.1. Lovgrundlag	29
4.2. Klagebehandling	32
4.3. Jernbanenævnets sammensætning	33
4.4. Jernbanenævnets sekretariat	33
4.5. Finansiering og drift	34
Noter til Jernbanenævnets lovgrundlag	35

Forord

Jernbanesektoren er et særdeles interessant og dynamisk fagområde, som spiller en central rolle i vores moderne samfund i forhold til at understøtte en bæredygtig fri bevægelighed for personer og varer.

I EU er der vedtaget en række regler med henblik på at sikre øget gennemsigtighed, rimelige markedsvilkår, samt en bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Det er aktørernes rolle at efterleve kravene i medfør af disse regler, og i Danmark påser Jernbanenævnet dette i forbindelse med eventuelle klager eller i forbindelse med tilsyn.

Udbuddet og efterspørgslen på jernbanetransport har i 2022 været stigende. Dette skyldes hovedsageligt den aftagende udvikling i coronaviruspandemien, hvilket har medført en generel forøgelse af både passager- og godstransport indenfor jernbanesektoren. Dette har således betydet en tilbagevenden til mere normale tilstande for jernbanevirksomheder i 2022.

Dette er Jernbanenævnets 13. årsberetning, der offentliggøres senest 30. april i medfør af jernbanelovens § 108 og § 19 i Jernbanenævnets forretningsorden. Årsberetningen gengiver overordnet de væsentligste sager i det forgangne år.

Nærmere oplysninger om Jernbanenævnet og nævnets sager findes på nævnets hjemmeside www.jernbanenaevnet.dk

God Læsning!



Dybbølsbro, København

København, 27. april 2023

Med venlig hilsen

Lene Sigvardt
Dommer
Nævnensformand

Jernbanenævnets rolle og opgaver

Fortolkning af lovgivningen

Lovgrundlaget indenfor jernbanesektoren omfatter EU-forordninger, direktiver samt nationale bestemmelser, der implementerer direktivreglerne. De forskellige retsakter indenfor Jernbanenævnets myndighedsområde er samlet på nævnets hjemmeside, og de mest centrale retsakter er gennemgået nedenfor i afsnit 4.1. Jernbanenævnet fortolker reglerne i forbindelse med nævnets afgørelser og udtalelser.

Klagesager

Jernbanevirksomheder kan klage til Jernbanenævnet over afgørelser truffet af infrastrukturforvaltere og servicefacilitetsoperatører, eksempelvis i forhold til spørgsmål om adgang og vilkår for adgang, takster, m.v. Klage til Jernbanenævnet forudsætter, at en række formelle betingelser er opfyldte. Læs mere om nævnets klagebehandling i afsnit 4.2.

Overvågning og tilsyn

Jernbanenævnet overvåger konkurrence- og markedssituationen for jernbanetransportydelse med henblik på at sikre lige markedsvilkår og for at undgå andre former for uønsket markedsudvikling. Jernbanenævnet kan på eget initiativ, eventuelt på baggrund af en henvendelse, rejse konkrete tilsynssager og træffe afgørelser om aktørernes overholdelse af markedsreglerne. Nævnet kan påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give de oplysninger, som er nødvendige for nævnets sagsbehandling. Manglende efterlevelse af nævnets afgørelser kan sanktioneres med ugentlige tvangsbøder.

Offentliggørelse og gennemsigtighed

Jernbanenævnet arbejder for at sikre gennemsigtighed på markedet for jernbanetransportydelse. Dette er i det forgange år blandt andet kommet til udtryk i forbindelse med DSB's jernbanerelaterede servicefaciliteter, DSB's informationer til passagererne samt Banedanmarks kanaltildelingsproces.

Alle nævnets afgørelser og udtalelser offentliggøres løbende på nævnets hjemmeside.

Året der gik

1. Jernbanenævnets sager i 2022

Nævnets portefølje består hovedsagelig af tilsynssager og omfatter både passager- og gods-transport.

I det følgende er gengivet korte resumeer af de væsentligste sager, som nævnet har behandlet i 2022.

1.1. Tilsynssager

1.1.1. Passagerrettigheder

Jernbanenævnet har siden 2016 gennemført en række tilsyn med henblik på at påse jernbanevirksomhedernes overholdelse af togpassagerrettighedsforordningen, særligt for så vidt angår passagerernes rettigheder i tilfælde af forsinkelser og aflysninger.

Nævnet gennemførte i 2022 et opfølgende tilsyn med DSB, bl.a. på baggrund af rapporter offentliggjort af Passagerpulsens samt Rigsrevisionen, jf. nedenfor.

I løbet af 2023 forventer nævnet at gennemføre lignende tilsyn i forhold til andre jernbanevirksomheder.

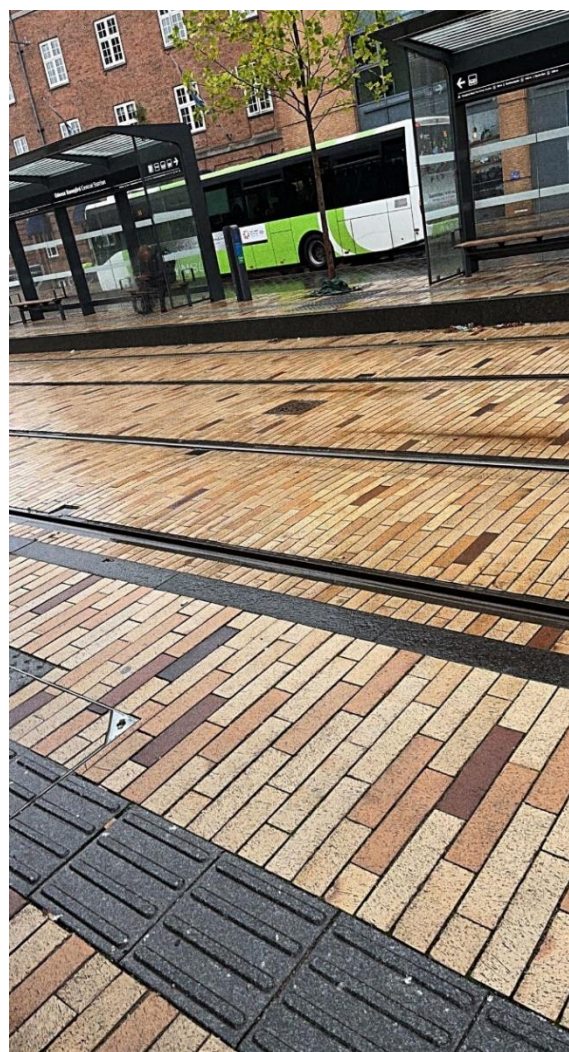
Opfølgende tilsyn vedr. DSB's information og kompensation til togpassagerer ved forsinkelser og aflysninger (J.nr. 2021-002668)

Jernbanenævnet har tidligere ført tilsyn med DSB's rejsetidsgarantivilkår og informationen til passagererne herom, jf. nævnets vejledende

udtalelse af 15. februar og 27. september 2017, ligesom nævnet tidligere har ført tilsyn med DSB's servicekvalitetsstandarder og kvalitetsstyringsstyringssystem, jf. nævnets tilsynsbreve af 15. februar og 21. oktober 2013, samt nævnets vejledende udtalelse af 21. februar 2014, som findes på hjemmesiden.

I 2020 genoptog Jernbanenævnet førnævnte tilsynssager i relation til DSB.

Fokus for det genoptagne tilsyn var navnlig standarderne for målrettet information til passagererne i tilfælde af forsinkelser samt kvalitetsstyringssystemet i forhold til de nævnte standarder.



Letbanen, Odense

Om det nærmere sagsforløb frem til og med 2021 henvises til årsberetningen for 2021 – herunder blandt andet med gengivelse af nævnets delafgørelse af 14. juli 2021 om ophævelse af DSB's tidligere såkaldte "24-timers regel".

Nævnet valgte ikke at afslutte sagen i 2021, blandt andet fordi Passagerpulsens havde iværksat supplerende undersøgelser.

I februar 2022 offentliggjorde Passagerpulsens rapport om "*Togselskabernes rejsetidsgarantier*", hvori det blev anført, at DSB ikke fuldt ud levede op til deres informationsforpligtelse i henhold til togpassagerrettighedsforordningen, herunder om information til passagererne om deres rettigheder i forbindelse med billetkøb.

Den 20. april 2022 offentliggjorde Rigsrevisionen deres opfølgende notat i sagen om "*Information og kompensation til togpassagerer ved forsinkelser og aflysninger*", hvori det blev anført, at DSB havde iværksat en række initiativer, som dels havde forbedret trafikinformationen til kunderne ved forsinkelser og aflysninger, dels havde forbedret informationen om rejsetidsgaranti.

Den 6. maj 2022 modtog Jernbanenævnet Passagerpulsens notat om jernbanevirksomhedernes information om rejsetidsgaranti ved sammensatte rejser. Heri bemærkes det, at der manglede præcise henvisninger til information om rejsetidsgarantireglerne direkte i flowet ved køb af billetter på DSB's hjemmeside. På DSB's print selv billetter findes en henvisning til rejsetidsgarantireglerne på DSB's hjemmeside, men en sådan henvisning fandtes ikke på de digitale kvitteringer for billetkøb. Endelig manglede der ifølge Passagerpulsens på en række stationer information om rejsetidsgarantiregler.

Ved mail af 16. juni 2022 anmodede sekretariatet om DSB's bemærkninger til de ovenfor nævnte oplysninger i Passagerpulsens rapporter.

Den 10. august 2022 fremsendte DSB sine bemærkninger til førnævnte undersøgelsesresultater fra Passagerpulsens. DSB fremsendte en plakat om rejsetidsgaranti, som er fast ophængt på DSB's større stationer og som prioriteret plakat i informationstavlerne på de små stationer, som f.eks. Bispebjerg, Taastrup og Brøndbyøster Station. DSB oplyste, at Pendler Rejsetidsgaranti brochuren ikke længere udgives i papirform, da tilmelding foregår digitalt via DSB's hjemmeside.

Dernæst havde DSB den 10. maj 2022 lanceret en ny mulighed for at tilmelde sig Pendler Rejsetidsgarantien direkte i DSB's app, via nogle få ekstra oplysninger. I dette flow findes der information om rejsetidsgarantiordningen i betingelserne, der accepteres i forbindelse med købet samt på kvitteringen.

Jernbanenævnet behandlede sagen på nævnsmødet den 15. september 2022, og efter partshøring modtog DSB nævnets endelige tilsynsafgørelse af 11. oktober 2022, hvori det blandt andet er anført:

" ... DSB har nu udarbejdet interne instrukser for de relevante dele af personalet med retningslinjer for information i højttalere i tog og på perroner, information på skærme, samt information på skriftlige og digitale kanaler, m.v.

Disse interne instrukser indeholder krav til personalet om, at der skal informeres om rejsetidsgarantireglerne i tilfælde af forsinkelser på mere end 30 minutter (større forsinkelser).

DSB har endvidere bekræftet, at de nævnte interne retningslinjer og servicekvalitetsstandard nu er trådt i kraft i relation til personalet.

Retningslinjerne om information til passagererne om rejsetidsgarantireglerne i førnævnte interne instrukser er endvidere af DSB blevet sammenfattet i én servicekvalitetsstandard for, hvordan passagererne kan forvente at modtage målrettet information om rejsetidsgarantireglerne ved forsinkelser på mere end 30 minutter, jf. DSB's mail af 29. oktober 2021.

Denne sammenfattede servicekvalitetsstandard er blevet offentliggjort på DSB's hjemmeside.

Herved har DSB iagttaget et af de krav vedrørende de nævnte standarder, som følger implicit af artikel 28, herunder, at standarderne offentliggøres.

Dernæst følger det af artikel 28, at jernbanevirksomheden skal indføre et kvalitetsstyringssystem til opretholdelse af servicekvaliteten.

For at iagttage dette krav i relation til ovennævnte standarder har DSB udarbejdet en detaljeret handlingsplan for kvalitetsstyringen ...

Handlingsplanen omfatter de fornødne elementer i et kvalitetsstyringssystem efter artikel 28 i relation til ovennævnte standarder.

Handlingsplanen indeholder således bl.a. angivelse af intern placering af ansvaret for kontrolhandlinger, angivelse af kontrolhandlingernes hyppighed, kontrolhandlingernes omfang og indhold samt retningslinjer for afrapportering, evaluering og opfølgning, m.v.

DSB's information om Pendler Rejsetidsgarantiordningen:

... henset til de af DSB oplyste foranstaltninger til information om Pendler Rejsetidsgarantiordningen ved opslag på stationerne og på DSB's hjemmeside – finder JBN ikke på det foreliggende grundlag anledning til at stille krav til DSB om

yderligere tiltag til at informere passagererne om Pendler Rejsetidsgarantiordningen.

DSB's henvisninger til rejsetidsgarantiregler i forbindelse med billetkøb:

... De mange og upræcise henvisninger er egnet til at skabe uklarhed. Henvisningen til "Fælles landsdækkende rejseregler" i DSB's "særlige betingelser for Print-selv-billetter", som kunden skal acceptere umiddelbart forinden billetkøb, bør derfor erstattes af eller suppleres med en (direkte) henvisning til afsnittet på DSB's hjemmeside, som beskriver rejsetidsgarantivilkårene.

En sådan henvisning kan eventuelt udformes som den henvisning, som findes på kvitteringen, som kunden modtager efter billetkøbet, hvor det anføres: "Rejseregler med oplysning om rejsetidsgaranti, erstatning ved forsinkelse, erstatningsbefordring [...] kan findes på DSB's hjemmeside".

DSB's informationer om rejsetidsgarantivilkår ved sammensatte rejser

... Dette bør tydeliggøres ved en ændring i vejledningen om rejsetidsgarantiordningen på DSB's hjemmeside, hvor det er anført, at rejsetidsgarantiordningen kun gælder for rejser med DSB og Arriva:

"Du kan søge om compensation, hvis du er forsinket mere end 30 minutter på din rejse med fjern-, regional- eller S-tog (DSB eller Arriva).

[...] "Rejser du med DSB og en privatbane/metro kan du også få rejsetidsgaranti, men efter andre regler."

Såfremt DSB derimod ønsker at fastholde muligheden for at yde compensation efter forordningens satser for den del af en sammensat rejse,

som er sket med andre togselskaber end DSB eller Arriva, er der – som anført af Passagerpulsen – behov for, at DSB også vejleder om forordningens kompensationsregler samt nærmere vejledning om, hvornår en rejse er omfattet af forordningens regler om rejsetidsgaranti og hvornår rejsen er omfattet af DSB's egne regler.

Uanset om DSB vælger den ene eller den anden af førnævnte to muligheder, bør der under alle omstændigheder ske præcisering af følgende del af DSB's rejsetidsgarantivilkår:

“Det er ankomsten på din bestemmelsesstation (altså den sidste station du ankommer til) og ikke tidspunktet for din afrejse, der afgør, hvor meget du er forsinket.”



Odense Banegård

Det bør således tilføjes, at det nævnte princip for beregning af forsinkelsen også gælder ved sammensatte rejser, herunder at det således vil være ankomsttidspunktet (faktiske eller forventede) til bestemmelsesstationen på den sidste del af togrejsen, som er afgørende for beregningen af forsinkelsen.”

DSB blev anmodet om senest den 17. oktober 2022, at fremsende bekræftelser på:

- At alle dele af de i handlingsplanen indeholdte elementer med egenkontrol i henhold til handlingsplanen var igangsat.
- At oplysningerne til passagererne ved online billetkøb på hjemmesiden var ændret således, at der henvises direkte til rejsetidsgarantireglerne umiddelbart inden betaling.
- At rejsetidsgarantivilkårene på DSB's hjemmeside for sammensatte rejser var præciseret som anvist ovenfor.

Bekræftelser herpå blev herefter fremsendt af DSB ved brev af 25. november 2022, hvorefter sagen blev afsluttet.

1.1.2. Markedsadgang

Jernbanenævnet fører tilsyn med adgangen til jernbaneinfrastrukturen med henblik på at sikre transparens og ligebehandling samt for at undgå andre former for uhensigtsmæssig markedsudvikling.

Tilsyn med Banedanmarks kanaltildelingsproces (J.nr. 2021-002673)

Den 6. februar 2020 indledtes tilsyn med Banedanmarks kanaltildelingsproces med særligt fokus på kravene i direktiv 2012/34/EU, bilag VII om midlertidige kapacitetsrestriktioner.

Dette tilsyn blev i første omgang afsluttet ved nævnets brev af 25. juni 2021, efter at Banedanmark havde foretaget en række ændringer i Netreddegørelse og kanaltildelingsprocessen. Herom henvises til nævnets årsberetning for 2021.

Nævnet modtog herefter ultimo 2021 henvendelser fra det svenske tilsynsorgan (Transportstyrelsen), som tidligere havde ført et lignende tilsyn i forhold til den svenske infrastrukturforvalter (Trafikverket).

Transportstyrelsen havde undersøgt, hvorvidt der mellem Trafikverket og Banedanmark var foretaget samordning vedrørende kapacitetsrestriktioner af betydning for begge de nævnte infrastrukturforvalteres net.

I den forbindelse blev Transportstyrelsen opmærksom på nogle tilfælde, hvor det så ud til, at Banedanmark ikke havde opfyldt kravene om samordning og varsling, m.v.

Det drejede sig blandt andet om en total nedlukning mellem Slagelse og Korsør fra 17. juli 2022 til 25. juli 2022. Denne nedlukning fremgik af Banedanmarks Netreddegørelse 2021 (bilag 3.5A), men nedlukningen fremgik ikke af Netreddegørelsens bilag 3.5B, som opregner kapacitetsrestriktioner for køreplan 2022, og bilaget var blevet offentliggjort allerede den 11. december 2019.

Jernbanenævnet besluttede på denne baggrund at genoptage tilsynet, og den 19. januar 2022 blev Banedanmark anmodet om at fremsende:

- 1) Dokumentation for, at der som nævnt i bilag VII, punkt 11, rettidigt (dvs. forud for offentliggørelse efter bilag VII, punkt 8) er indledt samordning med andre berørte infrastrukturforvaltere om nedlukningen.
- 2) Dokumentation for, at førnævnte samordning er afsluttet senest 13 måneder og 15 dage før

overgangen til den aktuelle køreplan, jf. bilag VII, punkt 11, litra b).

- 3) Dokumentation for, at der senest 24 måneder før køreplansændringen og dernæst senest 12 måneder før køreplansændringen er sket offentliggørelse af nedlukningen som foreskrevet i bilag VII, punkt 8.
- 4) Dokumentation for, at der rettidigt er foretaget høring af ansøgere og de vigtigste berørte forvaltere af servicefaciliteter som foreskrevet i bilag VII, punkt 10.

Banedanmark oplyste hertil den 27. januar 2022:

Ad pkt. 1)

at der ikke forelå dokumentation for, at der rettidigt var indledt samordning med andre berørte infrastrukturforvaltere om nedlukningen.

at det var Banedanmarks opfattelse, at nedlukningen blev drøftet på et møde med Trafikverket den 20. maj 2020, men at der ikke forelå et referat fra mødet, der kan bekræfte dette.

Ad pkt. 2):

at der ikke forelå dokumentation for, at samordning om nedlukningen blev afsluttet inden fristen i bilag VII, punkt 11, litra b. Det var Banedanmarks opfattelse, at nedlukningen blev drøftet på et møde med Trafikverket den 28. oktober 2020, men der forelå ikke et referat fra mødet, der kan bekræfte dette.

Ad pkt. 3)

at Netreddegørelsen 2021, bilag 3.5B om "*Kapacitetsrestriktioner for køreplan 2022*", som blev offentliggjort i december 2019, indeholdt oplysning om en total spærning mellem Ringsted og Korsør på 1 uges varighed indenfor perioden juli til august 2022. I kalenderåret 2020 blev dette delt op i to projekter, herunder blandt andet den af Transportstyrelsen nævnte spærning mellem

Slagelse og Korsør. Først frem mod anden offentliggørelsesrunde (12 måneder før køreplansændringen) har Banedanmark arbejdet videre med projektet og i den forbindelse præciseret tidspunktet for sidstnævnte sporspærring. Sporspærringen mellem Slagelse og Korsør fra den 17. juli til den 25. juli 2022 blev offentliggjort i december 2020 (2022 Netredegørelsen, bilag 3.5A om "Kapacitetsrestriktioner for køreplan 2022", jf. løbenummer 10). At der ikke i den tidligere Netredegørelse var offentliggjort helt præcise oplysninger om denne sporspærring skyldes det beskrevne planlægningsforløb, hvor de nærmere detaljer for sporspærringen først var fastlagt frem mod anden offentliggørelsesrunde.

Efter Banedanmarks opfattelse stemte dette overens med direktivets bilag VII, punkt 8, idet offentliggørelse 24 måneder før køreplansændringen alene skal foretages "i det omfang, de pågældende oplysninger foreligger".

Af 2022 Netredegørelsen, bilag 3.5A (under løbenummer 8) fremgår dernæst blandt andet en enkeltsporspærring mellem Slagelse og Korsør fra den 4.-6. juni 2022. Banedanmark oplyser, at dette senere er ændret til en totalspærring i perioden 3.-6. juni 2022. Banedanmark erkender, at dette ikke har været varslet, men blandt andet "grundet arbejdets vigtighed for trafikken på TIB-strækning 1" måtte Banedanmark foretage ændringen uden forudgående offentliggørelse, m.v.

Ad pkt. 4)

Banedanmark fremsendte kopi af høringsbrev af 25. oktober 2019 vedhæftet en liste over høringsparter samt den med høringsbrevet udsendte høringsversion af 2021 Netredegørelsens bilag 3.5B om kapacitetsrestriktioner for køreplan 2022. Endvidere fremsendte Banedanmark høringsbrev af 6. oktober 2020 ligeledes med liste over høringsparter samt høringsversionen af 2022

Netredegørelsens bilag 3.5A om kapacitetsrestriktioner for køreplan 2022.

Det fremgik af begge høringsbreve, at disse var sendt til en række forskellige jernbanevirksomheder og operatører af servicefaciliteter som nævnt i direktivets bilag VII, punkt 10.

Den endelige version af Netredegørelsen 2022 blev offentliggjort 10. december 2020 herunder med bilag 3.5A om kapacitetsrestriktioner i køreplan 2022. Dette bilag viser en række sporspærringer, som ikke fremgik af de lister over kapacitetsrestriktioner i køreplan 2022, som var vedhæftet høringsbrevene af 25. oktober 2019 og 6. oktober 2020.

Dette gjaldt blandt andet en række enkeltsporspærringer i forårets helligdagsweekender (nævnt under punkt 8 i den endelige version af bilag 3.5A til Netredegørelsen 2022). Banedanmark oplyste, at det beroede på en fejl, at der ikke var foretaget høring om disse.



Dybbølsbro, København

Spærringen mellem Slagelse og Korsør i perioden 17.-25. juli 2022 fremgik i forbindelse med høringen den 6. oktober 2020, men den var ikke præcist angivet i forbindelse med høringen af 25. oktober 2019.

Jernbanenævnet behandlede sagen den 10. februar 2022, og efter partshøring af Banedanmark meddeltes ved endeligt tilsynsbrev af 4. maj 2022:

”Formålet med kravene i direktivets bilag VII til direktiv 2012/34, er navnlig at sikre gennemsigtighed og effektivitet i kanaltildelingsprocessen, ligesom kravene skal medvirke til at understøtte en optimal udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen.

Jernbanevirksomheder, som måtte ønske at indgive ansøgning om kanaltildeling, bør hurtigst muligt modtage oplysninger om kommende midlertidige kapacitetsrestriktioner, således at de kan tilpasse deres drift og transportbehov i forhold hertil.

Såfremt der allerede forud for den ordinære frist for ansøgninger om kanaler er offentliggjort oplysninger om kommende midlertidige kapacitetsrestriktioner, vil dette normalt reducere behovet for at omlægge allerede tildelte kanaler.

Der bør derfor sikres transparens og fokus omkring overholdelsen af de centrale deadlines i bilag VII, jf. blandt andet punkterne 8-11.

Efter de centrale deadlines i de nævnte bestemmelser kan der alene indføres midlertidige kapacitetsbegrænsninger, som ikke tidligere er indgået i koordinationsprocessen, såfremt betingelser herfor i bilag VII, punkt 14, er opfyldte.

Det ses ikke at have været tilfældet i forhold til blandt andet den ovenfor omtalte sporspærring mellem Slagelse og Korsør fra den 17.-25. juli 2022, jf. Banedanmarks svar af 27. januar

2022[...], hvor Banedanmark begrundet fravigelse med manglende færdiggørelse af Banedanmarks interne planlægningsproces.

På denne baggrund af ovennævnte forløb anmodes Banedanmark om – i relation til den fremadrettede koordinationsproces vedrørende midlertidige kapacitetsrestriktioner for kommende køreplansperioder – løbende at tilvejebringe og gemme dokumentation for:

- 1) At der som nævnt i bilag VII, punkt 11, rettidigt (dvs. forud for offentliggørelse efter bilag VII, punkt 8) er indledt samordning med andre berørte infrastrukturforvaltere om de i punkt 8 nævnte typer af kapacitetsrestriktioner.*
- 2) At førnævnte samordninger er afsluttet rettidigt som nævnt i punkt 11, litra a)-c), i forhold til de i disse bestemmelser nævnte typer af kapacitetsrestriktioner.*
- 3) At der senest 24 måneder og 12 måneder før køreplansændringen er sket offentliggørelse af nedlukningerne som foreskrevet i bilag VII, punkt 8, dvs. i forhold til de i denne bestemmelse nævnte typer af kapacitetsrestriktioner.*
- 4) At der rettidigt er foretaget høring af ansøgere og de vigtigste berørte forvaltere af servicefaciliteter som foreskrevet i bilag VII, punkt 10.*
- 5) Såfremt Banedanmark undtagelsesvist måtte beslutte ikke at følge de frister, der er nævnt i punkt 8, punkt 10, punkt 11 og punkt 12, bør det fremgå af de høringer, som Banedanmark straks skal foretage af ansøgere og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter, jf. bilag VII, punkt 14, at betingelserne i denne bestemmelse for fravigelse af fristerne er opfyldte, herunder a) at gennemførelsen af kapacitetsrestriktionen med kortere frister er nødvendig for at genetablere sikker togdrift,*

b) at timingen af kapacitetsrestriktionen har ligget udenfor Banedanmarks kontrol, c) det ville være omkostningsineffektivt eller til unødigt skade for aktivets levetid at gennemføre kapacitetsrestriktionen på et senere tidspunkt, der muliggør overholdelse af fristerne. Alternativt, såfremt grundlaget for beslutningen om ikke at anvende fristerne måtte være, at alle berørte ansøgere har erklæret sig indforståede hermed, bør dette præciseres i høringsskrivelserne.

Dokumentationen som nævnt ovenfor vil således kunne give Jernbanenævnet og markedets aktører mulighed for efterfølgende at anmode om indsigt i, at de nævnte krav er overholdt herunder at påse, at der ikke er indført midlertidige kapacitetsbegrænsninger for sent i forhold til de foreskrevne deadlines.

Det bør derfor også fremgå udtrykkeligt af den ovenfor nævnte dokumentation, at Banedanmark har klassificeret midlertidige kapacitetsrestriktioner efter de relevante kategorier baseret på



Lyngby Station

varigheden i dage og hvor stor en procentdel af den anslåede trafikmængde pr. dag på den pågældende linje, der vil blive påvirket som nævnt i Bilag VII, punkt 8, punkt 11, punkt 12 og punkt 16 (eller eventuelle strengere tærskler end hvad der fremgår af de nævnte bestemmelser, jf. Bilag VII, punkt 13).

Banedanmark har i sit partshøringssvar anmodet om en præcisering af, hvorvidt de i direktivets bilag VII, punkt 14, fastlagte betingelser for fravigelse af fristerne i punkterne 8, 10, 11 og 12, er alternative eller kumulative.

Jernbanenævnet bemærker hertil, at ordlyden umiddelbart indikerer, at de første 3 betingelser i bilag VII, punkt 14, 1. led, (punkt 5, litra a-c, ovenfor) er kumulative, hvorimod den 4. betingelse (i bilag VII, punkt 4, 2. led efter "eller") er en alternativ betingelse.

Henset til Banedanmarks partshøringssvar og tilbagemeldinger fra den svenske og den tyske jernbaneregulator, vil Jernbanenævnet dog ikke aktuelt modsætte sig den af Banedanmark ønskede fortolkning, hvorefter alle 4 betingelser i bilag VII, punkt 14, betragtes som selvstændige alternative og sideordnede betingelser.

Dog tager Jernbanenævnet forbehold for at rejse ovennævnte fortolkningsspørgsmål i blandt andet IRG-Rails arbejdsgruppe Access – og såfremt dette giver anledning til ændringer, vender nævnet i givet fald tilbage herom på et senere tidspunkt.

Ved enhver fravigelse (uanset efter hvilken/hvilke af betingelserne i bilag VII, punkt 14) skal der straks ske høring af ansøgerne og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter om fravigelsen herunder med præcisering af grundlaget herfor (jf. punkt 5, ovenfor). "

Banedanmark bekræftede modtagelsen af ovennævnte tilsynsbrev uden yderligere bemærkninger, hvorefter sagen blev afsluttet.

Banedanmarks overholdelse af kravene vedrørende overbelastet infrastruktur (J.nr. 2021-02721)

I september 2020 indledte nævnet af egen drift tilsyn med, hvorvidt Banedanmark efterlevede kravene i kanaltildelings bekendtgørelsen – med særligt fokus på kravene om overbelastning af infrastruktur.

Banedanmark blev anmodet om at fremsende kopi af de seneste beslutninger om, hvorvidt dele af infrastrukturen skal erklæres for overbelastet, jf. bekendtgørelsens § 16, kopi af Banedanmarks kapacitetsanalyse efter bekendtgørelsens § 17, samt kopi af Banedanmarks seneste kapacitetsforbedringsplaner efter bekendtgørelsens § 18.

Den 24. september 2020 fremsendte Banedanmark:

- Banedanmarks notat af 2. juli 2020 om metoden til bedømmelse af, hvorvidt infrastrukturen skal erklæres for overbelastet. Ifølge notatet var der (i modsætning til tidligere) ikke grundlag for at erklære nogen dele af Banedanmarks jernbaneinfrastruktur som overbelastet.
- Banedanmarks kapacitetsanalyse 2009.
- Banedanmarks kapacitetsudviklingsplan 2011.

Nævnet bemærkede hertil i mail af 11. januar 2021 til Banedanmark, at metoden beskrevet i notatet af 2. juli 2020 ikke afspejlede definitionen af overbelastet infrastruktur i bekendtgørelsens § 16.

Banedanmark blev herefter anmodet om at udarbejde og fremsende en revideret metode til og en revideret bedømmelse af, hvorvidt dele af jernbaneinfrastrukturen er overbelastet. I den forbindelse blev Banedanmark anmodet om, at det af den reviderede vurdering og metodebeskrivelse også skulle fremgå, at følgende inddrages:

- Hvorvidt der er meddelt afslag på anmodninger om kapacitet efter bekendtgørelsens § 15, eller om det på anden måde heller ikke i øvrigt har været muligt at forene alle ansøgninger som nævnt i bekendtgørelsens § 14.
- Hvorvidt der på de enkelte strækninger i nær fremtid kan forventes knaphed på kapacitet, jf. bekendtgørelsens § 16, 2. pkt.

Der blev på anmodning fra Banedanmark afholdt møde med Jernbanenævnets sekretariat den 25. marts 2021, hvor førnævnte anmodninger blev drøftet.

Efter udsættelser af svarfristen fremsendte Banedanmark den 10. december 2021 sin endelige reviderede vurdering og metodebeskrivelse vedrørende overbelastet infrastruktur.

Heri oplyste Banedanmark, at der for køreplansårene 2021 og 2022 ikke er meddelt afslag på anmodninger om kapacitet til nogen af infrastrukturens enkelte strækninger, og at det har været muligt at samordne alle ansøgninger om kapacitet til de samme baneafsnit.

For så vidt den fremtidige belastning af infrastrukturen bemærkede Banedanmark, at der vil være væsentlige kapacitetsrestriktioner som følge af Infrastrukturaftalen 2030 (*Regeringens aftale om et sammenhængende Danmark, 2030*) som vil blive varslet overfor jernbanevirksomhederne i Netredegørelsen. På trods af dette var det Banedanmarks vurdering, at det også

fremadrettet vil være muligt at samordne alle ansøgninger om kapacitet.

Sammenfattende fastholdt Banedanmark på denne baggrund, at det ikke var aktuelt at erklære nogen dele af infrastrukturen for overbelastet i henhold til bekendtgørelsens bestemmelser.

Derfor har Banedanmark heller ikke udarbejdet, hverken en opdateret kapacitetsanalyse eller en opdateret kapacitetsforbedringsplan.

Dernæst indeholdt Banedanmarks notat af 10. december 2021 en beskrivelse af UIC-metoden til beregning af de faktiske udnyttelsesgrader for jernbaneinfrastrukturen, som fremgår af Netregørelsens bilag 4.4. Bilaget viser, at enkelte strækninger ligger på eller over det anbefalede UIC-maksimum for kapacitetsudnyttelsen i løbet af en time inden for perioder med spidsbelastning. Banedanmark fremhævede i notatet, at UIC-metoden ikke kan lægges til grund for, hvorvidt infrastrukturen er overbelastet i bekendtgørelsens forstand, idet afgørende herfor er, hvorvidt det har været/vil være muligt at imødekomme alle ansøgninger som nævnt i bekendtgørelsens § 16.

Nævnet behandlede sagen på nævnsmødet den 10. februar 2022 og efter partshøring af Banedanmark meddeltes ved endeligt tilsynsbrev af 2. marts 2022:

“Det fremgår af Banedanmarks reviderede vurdering og metodebeskrivelse af 10. december 2021, at Banedanmark nu foretager vurderingerne af, hvorvidt infrastrukturen skal erklæres for overbelastet, efter kriterierne herfor i bekendtgørelsens § 16.

Notatets gennemgang af UIC-metoden til beregning af udnyttelsesgraderne i løbet af en time inden for perioder med spidsbelastning må betragtes som baggrundsinformation, idet det ikke er

afgørende for vurderingen af, hvorvidt infrastrukturen skal erklæres for overbelastet efter bekendtgørelsens § 16, hvorvidt de enkelte strækninger måtte ligge på eller over det anbefalede UIC-maksimum for kapacitetsudnyttelsen.

Nævnet forudsætter i øvrigt:

- *At Banedanmark fremadrettet årligt i umiddelbar forlængelse af seneste tildelingsperiode vil foretage revurderinger af, hvorvidt der måtte være dele af infrastrukturen, der skal erklæres for overbelastet,*
- *At Banedanmark i forbindelse med disse løbende revurderinger vil lægge vægt på, hvorvidt det konkret i forbindelse med seneste tildelingsperiode har været muligt at imødekomme alle ansøgninger om kapacitet og dels hvorvidt der i nær fremtid forventes knaphed på kapacitet, jf. bekendtgørelsens § 16,*
- *At Banedanmark sørger for at formalisere førnævnte årlige revurderinger i notater herom med gengivelse af grundlaget for og resultaterne af vurderingerne,*
- *At Banedanmark, i det omfang vurderingerne måtte føre til, at der foreligger overbelastet infrastruktur, udarbejder en kapacitetsanalyse i overensstemmelse med bekendtgørelsens § 17 og dernæst en kapacitetsforbedringsplan i overensstemmelse med bekendtgørelsens § 18,*



- *At Banedanmark også løbende sørger for at sikre dokumentation for overholdelsen af bekendtgørelsens krav i øvrigt, blandt andet kravene i bekendtgørelsens § 15 vedrørende samordning, herunder at der rettidigt er sket forelæggelse af de foreskrevne oplysninger for berørte ansøgere og truffet eventuelle afgørelser rettidigt, m.v.*

Blandt andet på grund af den fulde markedsåbning, som følger af den seneste direktivændring (direktiv 2012/34/EU som ændret ved direktiv 2016/2370/EU), må det forventes, at ovennævnte krav bliver aktuelle i de kommende år."

Banedanmark bekræftede modtagelsen af ovennævnte tilsynsbrev uden yderligere bemærkninger, hvorefter sagen blev afsluttet.

Henvendelse fra Skånetrafiken tog vedr. kanttildeling over Øresundsbroen (J.nr. 2022-051008)

Ved mail af 20. januar 2022 modtog Jernbanenævnet henvendelse fra Skånetrafiken i anledning af, at Transportministeriet havde afsluttet kontrakten med DSB vedrørende ansvaret for trafikken mellem Østerport og Københavns Lufthavn. Fremadrettet er det Skånetrafiken, som kommer til at have ansvaret for denne rute.

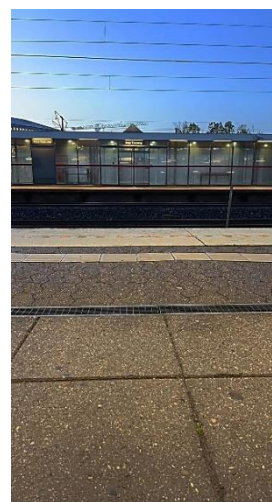
I den forbindelse opstod spørgsmålet, hvorvidt Skånetrafiken skulle udfylde formularen til anmeldelse af planlagt ny passagerrute i henhold til gennemførelsesforordning 2018/1795 om prøvning af økonomisk ligevægt, artikel 4, stk. 1.

Skånetrafiken anførte, at den nævnte overtagelse af Øresundstrafikken ikke var omfattet af forordningen, idet der ikke var tale om en ny trafik mellem Østerport og Lufthavnen.

På et Teams-møde med sekretariatet den 30. marts 2022 præciserede Skånetrafiken, at der i forhold til passagererne vil være tale om de samme jernbanetransporttydelser og billetpriser, der er således blot tale om, at DSB's persontransport efter PSO-kontrakten overgår til Skånetrafiken på den nævnte strækning.

På denne baggrund meddelte sekretariatet ved mail af 31. marts 2022 efter aftale med nævnsformanden, at der ikke var tale om en anmeldelsespligtig "ny jernbanepassagerrute" som nævnt i Gennemførelsesforordning 2018/1795, Artikel 3, nr. 1.

Kravene i gennemførelsesforordningen om anmeldelse, mulighed for prøvning af økonomisk ligevægt, m.v., fandt derfor ikke anvendelse i den konkrete sag, som derfor blev afsluttet.



Høje Taastrup

1.1.3. Servicefaciliteter

Jernbanenævnet fører tilsyn med servicefacilitetsoperatørernes overholdelse af Kommissionens gennemførelsesforordning 2017/2177 om servicefaciliteter. Nævnet fører bl.a. tilsyn med om, hvorvidt servicefacilitetsoperatører offentliggør en servicefacilitetsbeskrivelse med information om takster, ydelser og rabatordninger m.v., med henblik på at fremme gennemsigtigheden for jernbaneoperatører.

DSB's jernbanerelaterede servicefaciliteter **(J.nr. 2021-002677)**

Jernbanenævnet indledte i 2020 tilsyn med DSB's overholdelse af gennemførelsesforordning 2177/2017 i relation til DSB's produktionsvendte servicefaciliteter herunder:

- DSB's forsyningsanlæg beliggende i Ålborg, Århus, Struer, Padborg, Sønderborg, Esbjerg, Odense, Nykøbing Falster, Næstved, Kalundborg, København SV, København Ø samt Helsingør.
- DSB's klargøringsanlæg i København V og Kastrup.
- DSB's værkstedsfaciliteter i henholdsvis Århus, Fredericia, Taastrup, Helgoland og Otto Busses Vej.

Efter en længere korrespondance og fristudsættelser fremsendte DSB den 2. marts 2021 første udkast til DSB's samlede servicefacilitetsbeskrivelse for faciliteterne, som drøftedes på møder med sekretariatet, hvorefter DSB den 20. maj 2021 fremsendte en opdateret servicefacilitetsbeskrivelse – som dog blandt andet fortsat manglede angivelse af priser for tjenesteydelserne (gennemførelsesforordningens artikel 4, litra m).

DSB oplyste i mail af 10. december 2021, at de fortsat var i gang med at afdække priserne for tjenesteydelserne, men at det var vanskeligt at angive bestemte priser, idet flere forhold omkring de forskellige tjenesteydelser varierer på forskellige parametre.

Den 20. april 2022 afholdtes online møde mellem DSB og sekretariatet, hvor DSB's standard adgangskontrakt blandt andet blev drøftet. Kontrakten, som jernbanevirksomhederne skal underskrive for at opnå adgang, indeholdt bestemmelser vedrørende eventuelt erstatningsansvar, som i væsentlig grad kunne forrykke den

ansvarsfordeling, som følger af almindelige erstatningsretlige principper. Det drejede sig dels om bestemmelse om begrænsning af DSB's erstatningsansvar til 1 mio. pr. hændelse, dels en bestemmelse, hvorefter DSB skulle holdes skadesløs for erstatningsansvar overfor tredjemand på mere end det nævnte beløb. Sekretariatet bemærkede, at DSB i den forbindelse med en tidligere tilsynssag var blevet anmodet om at lade de nævnte bestemmelser udgå af standardkontrakten, jf. nævnets tilsynsbrev af 16. maj 2018 (sag JN36-0004 om DSB's hjulafdrejningsbænk i Århus).

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

Den 10. maj 2022 fremsendte DSB en opdateret servicefacilitetsbeskrivelse, som blev drøftet på et online møde med sekretariatet den 11. maj 2022, hvor DSB gav udtryk for, at DSB's klargøringscentre og værkstedsfaciliteter, bortset fra hjulafdrejningsbænkene, er *"specifikt tilpasset typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter"* og derfor efter DSB's opfattelse var undtaget fra modtagepligten, jf. direktiv 2012/34, bilag II, punkt 2, litra (e).

Sekretariatet rettede henvendelse til de øvrige EU-landes tilsynsmyndigheder med henblik på en nærmere afklaring af deres eventuelle praksis vedrørende den nævnte undtagelsesbestemmelse. DSB fik mulighed for at fremsende et notat herom. Endvidere blev DSB anmodet om, at der i DSB's servicefacilitetsbeskrivelse blev tilføjet mere præcise oplysninger om serviceydelserne på de enkelte anlæg.

DSB fremsendte den 20. maj 2022:

- Opdateret servicefacilitetsbeskrivelse, som blandt andet var blevet tilføjet mere detaljerede oplysninger om serviceydelse på de enkelte forsyningsanlæg.
- DSB's følgebrev af 20. maj 2022 til servicefacilitetsbeskrivelsen.
- Revideret standard adgangskontrakt for benyttelse af DSB's spor, hvor de ovenfor omtalte bestemmelser om ansvarsbegrænsning nu var udgået.
- Standard aftale om benyttelse af DSB's klargøringsanlæg.
- Standard aftale om benyttelse af DSB's vaskelanlæg.
- Standard aftale om benyttelse af DSB's olieforsyningsanlæg.



Lyngby Station

I følgebrevet af 20. maj 2022 uddybede DSB sine synspunkter i forhold til undtagelse af faciliteter fra gennemførelsesforordningens anvendelsesområde, og DSB oplyste i den forbindelse blandt andet:

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

- Løfteudstyr
- Tagadgang
- Trykluft

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

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

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

Dernæst henviste DSB til lovbemærkningerne til jernbanelovens § 5, stk. 3, til støtte for, at DSB's IC3 klargøringscentre ikke er servicefaciliteter i lovens og gennemførelsesforordningens forstand.

Sekretariatet fremsendte herefter den 30. maj 2022 en forespørgsel til de øvrige EU-landes tilsynsmyndigheder med anmodning om nærmere oplysninger om deres administrative praksis i forhold til undtagelsesbestemmelsen i direktivets bilag II, punkt 2, litra e.

Efter modtagelse af besvarelserne på førnævnte forespørgsel blev et uddrag heraf fremsendt til DSB den 14. juli 2022, og DSB blev anmodet om at oplyse, hvorvidt dette gav anledning til ændring af DSB's opfattelse i forhold til spørgsmålet om undtagelse af klargøringscentrene.

Dernæst modtog DSB IRG-Rails dokument med sammenfatning af praksis hos tilsynsorganerne i de øvrige EU-medlemsstater i forhold til frister for behandling af anmodninger fra ansøgere, jf.

gennemførelsesforordningens artikel 9. DSB blev i den forbindelse anmodet om at overveje, hvorvidt DSB ville fastholde den i den fremsendte servicefacilitetsbeskrivelse anførte svarfrist på 12 uger.

DSB fremsendte herefter den 12. august 2022 en revideret servicefacilitetsbeskrivelse, som nu også omfattede de to klargøringscentre.

Efter drøftelser med sekretariatet fremsendte DSB den 26. august 2022 en revideret servicefacilitetsbeskrivelse med en række yderligere præciseringer vedrørende DSB's svarfrister, prioriteringskriterier, m.v.

Jernbanenævnet behandlede sagen den 15. september 2022, og efter partshøring af DSB meddeles ved endelig tilsynsafgørelse af 4. oktober 2022 blandt andet:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

...

DSB's S-togsværksted på Depotvej i Taastrup

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

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

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

DSB's klargøringscentre KGC og KAC

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

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

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

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

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

Det følger af direktivets artikel 10, stk. 1, 2.pkt., sammenholdt med gennemførelsesforordningens

præambel nr. 6, at jernbanevirksomhederne bør have adgang til servicefaciliteter uanset, at disse måtte ligge på private spor.

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

Den nævnte praksis er blandt andet gengivet i JBN's udtalelse af 16. maj 2018, side 8, således:

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

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

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

Frister

DSB har i servicefacilitetsbeskrivelsen angivet følgende frister:

Besvarelse af anmodninger om adgangskontrakt og benyttelsesaftale: 1 måned.

Ansøgninger om kapacitet for et kommende køreplansår:

Ansøgninger indgives senest 16 uger før det pågældende køreplansårs start (søndag efter 2. lørdag i december)

Ansøgninger til det kommende køreplansår behandles samlet, og der kan påregnes svar 12 uger før køreplansårets start.

Besvarelse af ad hoc ansøgninger:

Svartid på op til 4 uger fra DSB's modtagelse af ansøgningen.

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

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

DSB bekræftede, at servicefacilitetsbeskrivelsen var offentliggjort og trådt i kraft, samt at link til servicefacilitetsbeskrivelsen var fremsendt til Banedanmark til brug for Netredøgørelsen, hvorefter sagen blev afsluttet.



Tilsyn med DSB's regnskabsreglement for regnskabsåret 2021 (J.nr. 2022-055670)

Efter jernbanelovens § 104, stk. 2, skal Jernbanenævnet gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner i forhold til jernbanevirksomheder med kontrakt om offentlig tjeneste, som ikke er tildelt efter udbud.

Aktuelt omfatter dette tilsyn alene DSB, jf. Transportministeriets regnskabsreglement for DSB af 4. november 2015.

Nærmere retningslinjer for tilsynet er fastlagt ved Jernbanenævnets notat af 14. april 2016, ligesom der på møder med DSB er aftalt nærmere vedrørende dokumentationsmaterialet, jf. mødereferat af 30. marts 2017.

Tilsynet skal sikre, at DSB's regnskaber giver et detaljeret overblik over DSB's anvendelse af kontraktbetalingen for offentlige serviceydelser.

Dernæst skal tilsynet sikre, at der ikke sker krydssubsidiering mellem konkurrenceudsatte og ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter. Derfor skal transaktioner mellem DSB's hovedforretningsområder ske på markedsvilkår, og der udarbejdes hovedregnskabsopstilling med tilhørende redegørelser og erklæringer fra DSB's ledelse og eksterne revisor, m.v.

Til brug for tilsynet vedrørende regnskabsåret 2021, har DSB fremsendt årsrapport med tilhørende strækningsregnskaber og hovedregnskabsopstilling, årsregnskaber for datterselskaberne samt revisorredegørelse fra den eksterne revision om de udførte kontrolhandlinger og resultaterne heraf.

Sagen blev behandlet af Jernbanenævnet den 15. september 2022, hvorefter det ved endeligt tilsynsbrev af 26. september 2022 blandt andet blev anført:

"Jernbanenævnet har ... konstateret:

- *At hovedregnskabsopstillingen indeholder opdeling af DSB's aktiviteter og er ledsaget af redegørelser og en ledelseserklæring med det i regnskabsreglementets § 17, stk. 1 og stk. 4, foreskrevne indhold.*
- *At revisorerklæringerne i forbindelse med hovedregnskabsopstillingen har det i regnskabsreglementets § 15 foreskrevne indhold, og at DSB på hjemmesiden har offentliggjort erklæringerne, jf. regnskabsreglementets § 21, stk. 3.*
- *At strækningsregnskabet er ledsaget af redegørelser samt ledelseserklæring med det i regnskabsreglementets § 17, stk. 1-2 og stk. 4, foreskrevne indhold.*
- *At strækningsregnskabet indeholder redegørelser for de samlede omkostninger og indtægter for hvert togsystem tillige med nøgletal for nettoomkostning pr. person- og togkilometer, jf. regnskabsreglementets § 21, stk. 1-2. Strækningsregnskabet er offentliggjort på DSB's hjemmeside.*
- *At den eksterne revisions erklæring vedrørende transaktionsdokumentationen ifølge revisorredegørelsen bl.a. er afgivet på grundlag af de eksterne revisorers kontrolhandlinger i relation til:*
 - o *At DSB i fornødent omfang har udarbejdet transaktionsdokumentation. Ved stikprøver har den eksterne revision således efterprøvet DSB's*

vurderinger af, hvorvidt der skulle udarbejdes transaktionsdokumentation.

- *At der for samtlige dokumenterede transaktioner foreligger notat med relevante oplysninger, vurderinger og konklusioner fra DSB i relation til overholdelse af regnskabsreglementet.*
- *At der for så vidt angår koncerneksterne transaktioner i 2021, forelå transaktionsdokumentation for i alt 24 transaktioner (samlet værdi af ca. DKK 216 mio.). Heraf har den eksterne revision udtaget 8 transaktioner (samlet værdi af ca. DKK 99 mio.) til stikprøvevis kontrol, hvor den eksterne revision i hvert enkelt tilfælde har gennemgået DSB's dokumentationsnotater og vurderet, hvorvidt den eksterne revision kunne tilslutte sig DSB's konklusioner vedrørende overholdelse af regnskabsreglementet, herunder også de forudsætninger, kriterier og vurderinger, der er lagt til grund for DSB's konklusioner. Herudover er der foretaget stikprøvevis kontroller til kontrakt og bogføring for verifikation af væsentlige forhold, gennemgang af DSB's beregninger i notaterne, herunder stikprøvevis afstemning til DSB's bogføring.*
- *At der for så vidt angår koncerninterne transaktioner i 2021, forelå transaktionsdokumentation for i alt 25 transaktioner (samlet værdi af ca. DKK 4 mia.). Heraf har den eksterne revisor udtaget 8 transaktioner (samlet værdi af ca. DKK 1.489 mio.) til stikprøvevis kontrol, hvor den eksterne revision i hvert enkelt tilfælde*

har gennemgået DSB's dokumentationsnotater og vurderet, hvorvidt den eksterne revision kunne tilslutte sig DSB's konklusioner vedrørende overholdelse af regnskabsreglementet, herunder også de kriterier, vurderinger og forudsætninger, der er lagt til grund for DSB's konklusioner. Herudover er der foretaget stikprøvevis kontrol til kontrakt og bogføring for verifikation af væsentlige forhold i forbindelse med DSB's vurderinger, gennemgang af DSB's beregninger i notaterne, herunder stikprøvevis afstemning til DSB's bogføring.



- *At den eksterne revisions erklæring vedrørende hovedregnskabsopstillingens opdeling i henholdsvis konkurrenceudsatte aktiviteter og offentlige serviceydelser ifølge revisorredegørelsen bl.a. er afgivet på grundlag af den eksterne revisions kontrolhandlinger i relation til:*
 - *Afstemning af hovedregnskabsopstillingen i forhold til årsrapporten.*
 - *Gennemgang af hovedregnskabsopstillingens fordeling mellem konkurrenceudsatte aktiviteter og offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt.*

- *Gennemgang af delområderegnskaberne, som skal sikre den regnskabsmæssige adskillelse. Den eksterne revision har tilsluttet sig, at DSB for 2021 har udarbejdet delområderegnskaber for 3 aktivitetsområder. Den eksterne revision har gennemgået de 3 delområderegnskaber (ejendomsudlejning, Media og Energi) ved stikprøvevis gennemgang m.v. på kontoniveau med henblik på sikring af, at det enkelte delområderegnskab er korrekt opstillet.*
- *Gennemgang af DSB's opgørelse af ejerafkast herunder afstemning til bogføringen og gennemgang af de underliggende beregninger til forelagt dokumentation.*
- *Kontrol af, at hovedregnskabsopstillingen er konsistent i forhold til den gennemgåede transaktionsdokumentation og den eksterne revisions viden, som i øvrigt er opnået i forbindelse med arbejdet vedrørende erklæringerne efter regnskabsreglementets § 15. "*

DSB bekræftede modtagelsen af tilsynsbrevet uden yderligere bemærkninger, hvorefter tilsynet vedrørende regnskabsåret 2021 blev afsluttet.



Langeskov Station

1.2. Klagesager

Arrivas klage over Banedanmark (J.nr. 2022-107102)

Jernbanenævnet modtog den 2. december 2022 en klage fra Arriva Tog A/S (Arriva) over Banedanmarks to afgørelser af 21. oktober 2022 vedrørende udvidelse af en tidligere varslet sporspærring ved Oddesundbroen samt udvidelse af en tidligere varslet sporspærring ved Struer Station.

Arriva nedlagde i klagen påstand om ugyldighed af afgørelserne og gjorde i den forbindelse blandt andet gældende:

- At de udvidede sporspærringer ikke havde været varslet af Banedanmark som foreskrevet i direktiv 2012/34/EU, bilag VII, punkt 8-11.
- At udvidelserne af sporspærringerne indebar tilbagekaldelse af tildelt infrastrukturkapacitet (kanaler) hvorfor der var tale om afgørelser i forvaltningslovens forstand.
- At Banedanmark skulle have meddelt afgørelserne skriftligt forud for udvidelserne.
- at Banedanmark skulle have foretaget parts-høring af Arriva efter forvaltningslovens § 19 forud for afgørelserne.
- at Banedanmarks afgørelser var truffet i strid med forvaltningslovens § 9b, idet de var meddelt uden forudgående besvarelse af en begæring om partsaktindsigt.

Sagen var fortsat under behandling ved årets udgang.

1.3. Retssager

Dom afsagt i Østre Landsret den 26. april 2022 (J.nr. 2021-002655)

Jernbanenævnets afgørelse af 18. september 2019 pålagde DB Cargo at nedregulere visse af 2019-taksterne for brugernes adgang til og benyttelse af serviceydelse på kombiterminalerne i Høje-Taastrup og Taulov. Efter denne afgørelse anlagde DB Cargo sag mod Jernbanenævnet ved byretten i Glostrup. Byretten afsagde dom den 6. december 2019, hvorved Jernbanenævnet blev frifundet for DB Cargos ugyldighedspåstand.

DB Cargo ankede sagen til Østre Landsret, som ved dom af 26. april 2022 ændrede byrettens dom, idet DB Cargo for landsretten fik medhold i påstanden om, at Jernbanenævnet var uberettiget til at nedregulere DB Cargos 2019-takster.



Østre Landsret

Jernbanenævnet har efterfølgende modtaget bevilling fra Procesbevillingsnævnet til at indbringe sagen for Højesteret. Nævnet har i ankestævningen til Højesteret nedlagt påstand om stadfæstelse af byrettens dom. Det forventes at der vil blive afsagt endelig dom i sagen i 2023.

2. Jernbanenævnets internationale samarbejde

Efter EU's regler skal de nationale tilsynsorganer samarbejde om beslutninger af fælles betydning og udveksle informationer om deres praksis vedrørende regulering af jernbanemarkedet. Jernbanenævnet samarbejder således med tilsvarende klage- og tilsynsorganer (Regulatory Bodies) i de øvrige EU-lande og repræsenteres af sekretariatet. I det følgende er beskrevet den internationale del af Jernbanenævnets opgaveportefølje, herunder de konkrete forpligtelser til internationalt samarbejde og koordinering, hvilket igen i 2022 har været en vigtig del af nævnets arbejde.



2.1. European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

Siden direktiv 2012/34/EU trådte i kraft, har medlemslandenes nationale tilsynsorganer (Regulatory Bodies) samarbejdet. Dette er foregået dels ved regelmæssige møder, som koordineres af Kommissionen (ENRRB-møder). Disse møder benytter Kommissionen til at følge op på blandt andet porteføljen af klagesager, tilsynssager, afgørelser og udtalelser, m.v. i de enkelte

medlemslande. Tilsynsorganerne udveksler erfaringer inden for konkrete sagsområder af fælles betydning, ligesom der sker afrapportering af forskellige oplysninger af markedsmæssig betydning, m.v. I løbet af 2022 er der afholdt 2 ENRRB-møder, og Jernbanenævnet har deltaget aktivt. Ved hvert møde holder medlemslandene typisk et oplæg om relevante sager/emner, som efterfølgende bliver drøftet. Endvidere foretages jævnlige indrapporteringer af de senest behandlede sager og resultaterne heraf, m.v. til Kommissionens database DAREBO.

2.2. Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3)

Jernbanenævnet er tilsynsorgan i henhold til forordning nr. 913/2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (jernbanegodsforordningen). Forordningen fastsætter regler for etablering og organisering af internationale jernbanegodskorridorer. Danmark er med i korridor 3, den såkaldte Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3), der løber fra Oslo/Stockholm helt ned til Palermo. Mere information om godskorridoren findes på www.rne.eu

Med forordningen er Jernbanenævnet tillagt en række beføjelser vedrørende markedsovervågning, tilsyn og klagesagsbehandling i relation til godskorridoren.

Tilsynsorganerne i de medlemslande, hvorigennem godskorridoren løber, skal samarbejde om opgaveløsningen og koordinere afgørelser af fælles betydning. Dette indebærer blandt andet, at tilsynsorganerne samarbejder om at overvåge konkurrencesituationen i korridoren og navnlig sikre en ikkediskriminerende adgang til

korridoren, samt at tilsynsorganerne fungerer som appelinstans.

Til sikring af dette samarbejde har tilsynsorganerne i RFC3, herunder Jernbanenævnet, i 2015 indgået en samarbejdsaftale.

Jernbanenævnet deltager løbende i møder vedrørende godskorridoren og indgår aktivt i samarbejdet med andre tilsynsorganer.

Jernbanegodsforordningen har siden 2021 været under revision.

2.3. Independent Regulator's Group – Rail (IRG-Rail)

IRG-Rail er et netværk bestående af medlemslandenes uafhængige nationale tilsynsorganer inden for jernbanetransport. Netværket blev etableret i 2011 og fungerer som forum for informationsudveksling, herunder udveksling af "*best practice*" og konkret samarbejde tilsynsorganerne imellem. Jernbanenævnet indgår aktivt i netværket og deltager i netværkets arbejdsgrupper.

Netværkets overordnede besluttende organ "The Plenary" samles typisk 2 gange om året, hvor de enkelte arbejdsgrupper præsenterer fx deres rapporter, resultater af undersøgelser, positionspapirer til konkrete emner samt arbejdsprogram, m.v. – som findes på IRG-Rails hjemmeside www.irg-rail.eu.

I 2022 var der etableret 7 arbejdsgrupper:

Access

Arbejdsgruppen fokuserer på adgangen til jernbaneinfrastruktur og arbejder for at mindske markedsbarrierer og adgangs begrænsninger samt for at fremme konkurrence, der tilgodeser kundernes behov og forbedrer kvaliteten af jernbaneydelser. Arbejdsgruppens formål er at sikre

europæisk koordinering og udvikling af ensartede tilgange til spørgsmål om fortolkning af lovgivningen, særligt inden for jernbanegodstransport. Ambitionen er i øvrigt at understøtte EU-lovgivningens formål om, at infrastrukturen skal være tilgængelig på en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde for alle jernbanevirksomheder.

Access to Service Facilities

Arbejdsgruppen arbejder med de problemstillinger, der omhandler adgangen til servicefaciliteter. Hensigten er at udvikle en fælles forståelse af adgangs betingelserne. Nationale "*best practice*"-erfaringer udveksles for at sikre europæisk harmonisering. Der arbejdes for en gennemsigtig og lige adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede serviceydelser.

Charges

De nationale organer er pålagt at sikre ligebehandling på jernbanemarkedet og i særdeleshed kontrollere, at principperne for opkrævning af gebyrer/takster for brug af jernbaneinfrastruktur er korrekt anvendt. Arbejdsgruppens sigte er at udvikle en ensartet forståelse af principperne og søge fælles europæiske anbefalinger, der sikrer korrekt nationalt tilsyn med opkrævning af gebyrer/takster.

Charges for Service Facilities

Denne arbejdsgruppe hører under ovenstående Charges-arbejdsgruppe og arbejder specifikt med at sammenligne servicefaciliteters gebyr/takstpraksis med henblik på at skabe et overblik over administrativ praksis i medlemslandene. Arbejdsgruppen faciliterer diskussion og deling af erfaringer og analyser.

Emerging Legislative Proposals

Arbejdsgruppen beskæftiger sig med forslag til og overvejelser om kommende europæisk lovgivning, der adresserer spørgsmål angående liberaliseringen og forbedringen af markedsstrukturen på det europæiske jernbanemarked. Arbejdsgruppen udarbejder input herom til den europæiske lovgivningsproces.

Market Monitoring

De nationale tilsynsorganer overvåger konkurrencesituationen på markedet for jernbanerelaterede ydelser. Arbejdsgruppen opstiller retningslinjer for udførelsen af denne markedsovervågning, og disse indikatorer anvendes af de nationale organer, blandt andet til den obligatoriske høring af repræsentanter for brugerne og for brugerne af gods- og passagertransport hver andet år. På baggrund af data fra national markedsovervågning offentliggør arbejdsgruppen en generel europæisk rapport om markedets udvikling.

Jernbanenævnet bidrager aktivt både ved deltagelse i møder og ved skriftlige input, eksempelvis besvarelse af spørgeskemaer og indsamling af data samt bidrag til arbejdsgruppen.



det, at både antal kørte kilometer med

passagerer og fragt er faldet med henholdsvis 10 og 7 % sammenlignet med 2019.

For yderligere information om arbejdsgruppen under IRG-Rail og arbejdsgruppernes publikationer henvises til IRG-Rails hjemmeside www.irg-rail.eu

Taskforce on Multi-Modality

Arbejdsgruppen har til hensigt at forme en samlet platform, hvor det er muligt at bestille dør-til-dør rejser på tværs af forskellige transportformer og transportvirksomheder. Arbejdsgruppen er i øjeblikket ved at undersøge hvilke løsninger, der findes i medlemslandene. Formålet med dette er at udarbejde en samlet platform for alle medlemslandene. Jernbanenævnet har deltaget aktivt i flere forskellige møder, hvor der blandt andet er blevet drøftet hvilke løsninger, Danmark har gjort brug af.

I 2022 har der været et særligt fokus på Covid-19, og hvilken påvirkning pandemien har haft på jernbaneområdet. I rapporten for 2022 bliver blandt andet faldet i antallet af kørte kilometer med både passagerer og fragt fremhævet. Heraf ses

3. Jernbanenævnets samarbejde med den nationale sikkerhedsmyndighed

Som følge af artikel 56, stk. 3 i direktiv 2012/34/EU skal det nationale tilsynsorgan have et tæt samarbejde med den nationale jernbanesikkerhedsmyndighed i Trafikstyrelsen (herefter: sikkerhedsmyndigheden).

Der er derfor som foreskrevet i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet indgået en samarbejdsaftale mellem Jernbanenævnet og sikkerhedsmyndigheden.



Samarbejdet tjener det formål at forhindre skadelig indvirkning på dels konkurrencen, og dels sikkerheden på jernbanemarkedet.

Der afholdes som minimum et årligt møde. Møderne planlægges sådan, at eventuelle anbefalinger og bemærkninger kan indgå i nævnets årsberetning. Det årlige møde tilsigtes at blive afholdt inden den 15. januar – efter det pågældende år.

Senest afholdtes der den 12. januar 2023 møde mellem sekretariatet og sikkerhedsmyndigheden. På mødet drøftedes sikkerhedsmæssige foranstaltninger, der er blevet truffet, herunder den kommende bekendtgørelse om kørsel med lommevogne (bkg. nr. 1361 af 28. september 2022). Bekendtgørelsen har til hensigt at fastsætte en række sikkerhedsmæssige foranstaltninger, som følge af storebæltulykken, hvor det blev konstateret, at en trailer på lommevogn ikke var spændt fast korrekt i godsvognens låseskammel.

Forskellige andre aktuelle spørgsmål blev drøftet.

4. Jernbanenævnet

Jernbanenævnet blev etableret i 2010 som et statsligt uafhængigt klage- og tilsynsorgan. Jernbanenævnets opgaver er forankret i en række EU-retsakter (direktiver, forordninger samt gennemførelsesforordninger), der vedrører jernbanesektorens liberalisering og markedsadgang samt national lovgivning.

Nævnets hovedopgave er navnlig markeds- og konkurrenceovervågning af jernbanesektoren, herunder at sikre en lige og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og serviceydelse, der er forbundet hermed.

4.1. Lovgrundlag

Jernbanenævnets opgaver og sammensætning, herunder i forhold til beføjelser og rolle m.v. er fastsat i jernbanelovens kapitel 16 **(1)** og i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet **(2)** samt ved øvrige jernbanerelaterede retsakter.

Den væsentligste lovgivning på europæisk plan er direktiv 2012/34/EU om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde, med senere ændring 2016/2370 **(3)**, om åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane m.v. (4. jernbanepakke). Direktivet er implementeret i dansk lovgivning, i form af jernbaneloven **(1)**, hvori en række øvrige bekendtgørelser er blevet indført med hjemmel i loven. Formålet med den fjerde jernbanepakke var således, at åbne muligheden for at aktører på tværs af EU kan operere på nationale strækninger, med henblik på at skabe et konkurrencebaseret og frit marked.

Det følger ydermere af direktivet **(3)**, at Europa-Kommissionen skal implementere diverse gennemførelsesakter, med det formål at fastsætte

detaljerede regler inden for direktivets rammer med direkte virkning i medlemslandene.

I 2015 trådte regnskabsreglementet for DSB **(4)** i kraft, i medfør af jernbanelovens § 8 **(1)**. Reglementet fastsætter nærmere regler for DSB's regnskaber, herunder at I; tilvejebringe et detaljeret overblik over anvendelsen af kontraktbetalingen på offentlige serviceydelser, II; sikre at der ikke forekommer krydssubsidiering internt i DSB's regnskaber, III; der ikke overføres kapital til konkurrenceudsatte aktiviteter, og samtidigt sikre en fornøden revision af reglernes overholdelse.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 **(11)** belyser et andet regelsæt med væsentlig betydning for aktørerne. Gennemførelsesforordningen opstiller et detaljeret regelsæt for adgangen til servicefaciliteter og supplerer samtidig de overordnede regler i direktiv 2012/34/EU **(3)**. Gennemførelsesforordningen tjener det formål at sikre, at aktørerne opnår transparens og på ikke-diskriminerende vilkår har adgang til servicefaciliteter og tjenesteydelser. Dette forudsætter blandt andet, at servicefacilitetsoperatørerne udarbejder en servicefacilitetsbeskrivelse, med nærmere oplysninger om typer af tjenesteydelser, takster og rabatter m.v. Servicefacilitetsoperatørerne kan dog ansøge om fritagelse, for visse af gennemførelsesforordningens bestemmelser, om udarbejdelsen af en servicefacilitetsbeskrivelse (art. 4, stk. 2, litra a) - d) og m). Til brug for behandlingen af ansøgninger om fritagelse har IRG-Rail udarbejdet et vejledende dokument, der er tilgængelig på nævnets hjemmeside.

Endvidere, er Jernbanenævnet tildelt en række opgaver i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport

(jernbanegodsforordningen) **(13)**. Forordningen er betinget af, at Jernbanenævnet overvåger konkurrencen i den fastlagte godskorridor (ScanMed - RFC3), herunder på baggrund af klagesager eller ved gennemførelse af tilsyn på eget initiativ. Jernbanenævnet skal i medfør af, forordningen tilmed koordinere forskellige opgaver og udveksle relevant information, med tilsvarende tilsynsorganer fra de øvrige medlemslande, der opererer på samme godskorridor.



Det følger af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/909 **(12)**, at Jernbanenævnet kontrollerer, om infrastrukturforvalternes forskellige afgiftsprincipper anvendes i overensstemmelse med direktivet **(3)** samt de oplysninger infrastrukturforvalterne har forelagt. Nævnet kontrollerer beregningen af de direkte omkostninger, der påløber som følge af jernbanedriften, herunder om de er fastsat på objektiv vis og tilstrækkelig begrundet.

I henhold til forordning (EF) nr. 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (togpassagerrettighedsforordningen) **(14)** er nævnet blevet tildelt beføjelser til at føre tilsyn, med jernbanevirksomhedernes efterlevelse af passagerrettighederne, jf. forordningens bestemmelser. Forordningen tjener det formål, at sikre passagerens rettigheder inden for EU, særligt hvad angår de tilfælde, hvor rejsen bliver forsinket eller aflyst. Forordningens hovedformål er således, at sikre kvaliteten og effektiviteten af jernbanevirksomhedernes passagertransport.

Nævnet fungerer desuden som klageinstans i forhold til sager, der vedrører jernbanevirksomhedernes overholdelse af forordningen og som i øvrigt falder udenfor afgørelseskompetencen hos Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

Togpassagerrettighedsforordningen har været under revision siden 2017, og blev den 29. april 2021 endelig vedtaget.

Den reviderede togpassagerrettighedsforordning der har ikrafttrædelsesdato den 7. juli 2023, har til hensigt at styrke forbrugerbeskyttelsesniveauet i EU, gennem ensartede og klare regler for niveauet for beskyttelsen af passagererne i EU. Forordningen tilsigter bl.a., at der skal sikres bedre assistance og vejledning til personer med handicap og nedsat mobilitet, og fastsætter samtidigt mere præcise regler for jernbanevirksomhedernes pligt til at informere om passagerrettighederne.

Jernbanenævnet er hertil klageinstans for dele af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1370/2007 **(15)** om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej. Klagefunktionen er i dette tilfælde fordelt mellem Klagenævnet for Udbud og Jernbanenævnet. Jernbanenævnet behandler klager vedrørende beslutninger, om

indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening med jernbanen, uden forudgående udbud. I lyset af den 4. jernbanepakke er forordningen blevet ændret ved forordning (EU) 2016/2338 (10) af 14. december 2016 for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk personbefordring.

I direktiv 2012/34/EU **(3)** stilles der ydermere krav til tilsynsorganets samarbejde med sikkerhedsmyndigheden, det vil i Danmark sige samarbejdet mellem Jernbanenævnet og Banekontoret i Trafikstyrelsen, med henblik på erfaringsudveksling.

Jernbanenævnet har derudover pligt til hvert andet år at gennemføre høringer af udvalgte dele af branchen om jernbanemarkedets funktion. Jernbanenævnet gennemfører brugerundersøgelser med henblik på at kontrollere markedet.

I forbindelse med tilsyn kan nævnet træffe afgørelse om passende foranstaltninger, jf. § 9 i bekendtgørelse om Jernbanenævnet **(2)**, hvorved nævnet meddeler den forpligtede, fx jernbanevirksomheden, hvad denne på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.

For så vidt angår Jernbanenævnet som klageinstans er nævnet kompetent til at behandle og træffe afgørelser i konkrete klagesager vedrørende en lang række forhold inden for jernbansektoren. Enhver med retlig interesse kan klage til nævnet over afgørelser og beslutninger truffet af eksempelvis Banedanmark, forvaltere af servicefaciliteter og andre aktører. Afgørelser eller beslutninger, der kan påklages til nævnet, kan ikke først påklages til anden administrativ myndighed.

En klage til Jernbanenævnet skal indgives senest 4 uger efter, at afgørelsen eller beslutningen er blevet meddelt. Når nævnet træffer afgørelse i

sager, er disse endelige afgørelser og kan ikke indbringes for anden administrativ instans. Læs mere om nævnets klagebehandling i afsnit 4.2.

Som klage- og tilsynsorgan kan nævnet påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give de oplysninger, som har betydning for nævnets virksomhed, jf. jernbanelovens § 105 **(1)**.



4.2. Klagebehandling

Efter indgivelse af klage til Jernbanenævnet påser sekretariatet og formanden, at de formelle betingelser er opfyldt, jf. klagevejledningen, som findes på hjemmesiden.

Jernbanenævnet behandler som administrativ rekursmyndighed sager, hvor der ved eller i henhold til lov er fastsat klageadgang til nævnet, herunder bl.a.:

- Klager over afgørelser og beslutninger i medfør af §§ 4-8, §§ 17-18 og § 21 i jernbaneloven samt regler fastsat i medfør heraf, eller når der i henhold til lov er fastsat regler om klageadgang til Jernbanenævnet.
- Klager vedrørende passagerrettighedsforordningen, der falder uden for Ankenævnet for Bus, Tog og Metros afgørelseskompetence, og
- klager vedrørende artikel 5, stk. 6 og stk. 6a, i PSO-forordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane, m.v.).
- Klager over afgørelser og beslutninger truffet i medfør af § 2, stk. 1, nr. 1 og 2 i bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser.
- Klager over afgørelser og beslutninger truffet i medfør af §§ 3 – 25 i bekendtgørelse om infrastrukturforvalterens uafhængighed og uvildighed.

Der opkræves klagegebyr på DKK 4.000. Såfremt gebyret ikke medfølger klagen eller betales inden for en fastsat frist, afvises klagen.

Ved klagens modtagelse påses, at klagen er indgivet indenfor klagefristen, at klageren er klageberettiget samt at klagen vedrører forhold, der falder ind under nævnets kompetence.

Klager der vedrører passagerrettighedsforordningen bliver ikke opkrævet gebyr.

Klage til Jernbanenævnet har ikke i sig selv opsættende virkning i forhold til førsteinstansens afgørelse. I klagen kan der dog nedlægges påstand om, at nævnet skal tillægge klagen opsættende virkning. Nævnet kan alene tillægge klagen opsættende virkning, når der foreligger særlige forhold. Dette forudsætter som udgangspunkt, at manglende opsættende virkning vil kunne føre til væsentligt tab eller foregribe sagens udfald. Endvidere skal der foreligge en vis sandsynlighed for, at klageren vil kunne få medhold.

Førsteinstansen anmodes om bemærkninger til klagen samt om fremsendelse af alle sagens akter, typisk inden for tre uger.

Jernbanenævnet partshører sagens parter om de faktuelle oplysninger under sagsbehandlingen, typisk med 2-3 ugers frist for partshøringssvar. Overskridelse af fristen for et partshøringssvar kan indebære, at der træffes afgørelse på det foreliggende grundlag.

Såfremt nævnet finder det nødvendigt, kan gennemføres besigtigelser eller indkalde sagens parter til et møde.

Når klagesagen er tilstrækkeligt oplyst, træffer nævnet afgørelse i sagen.

Nævnet har mulighed for at stadfæste, ændre, annullere eller hjemvise afgørelser, som er påklaget til nævnet. Nævnets afgørelser er skriftlige og som udgangspunkt bindende. Nævnets afgørelser offentliggøres på nævnets hjemmeside.

Nævnet fungerer som sidste administrative klageinstans, og nævnets afgørelser kan således ikke påklages til anden administrativ myndighed. Nævnets afgørelser kan indbringes for

domstolene senest 8 uger efter, at afgørelsen er meddelt vedkommende part.

4.3. Jernbanenævnets sammensætning

Jernbanenævnets organisation er nærmere beskrevet i jernbanelovens § 103, stk. 2, og § 10 i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet.

Udover nævnsformanden som skal være dommer, består nævnet yderligere af seks medlemmer samt et antal suppleanter, som udpeges af Erhvervsministeren efter høring af Transportministeren og på baggrund af indstillinger fra henholdsvis Danmarks Tekniske Universitet (DTU), Aarhus Universitet (AU), Syddansk Universitet (SU), Københavns Universitet (KU), Copenhagen Business School (CBS) og Konkurrence og Forbrugerstyrelsen.

Nævnsmedlemmerne repræsenterer ekspertise inden for jernbaneteknik, jernbanesikkerhed, økonomi og jura, herunder blandt andet konkurrence- og forbrugerret.

Medlemmerne og formanden beskikkes for perioder på 4 år med mulighed for genbeskikkelse.

Formanden varetager den overordnede personalemæssige og faglige ledelse af nævnsekretariatet. Derudover leder formanden nævnets møder og tilrettelægger, efter indstilling fra sekretariatet, nævnets arbejde

Formanden og sekretariatet sørger for hurtigst muligt, at nævnets afgørelser, beslutninger, vejledende udtalelser, m.v. udsendes til sagens parter efter, at afgørelsen er truffet.

Jernbanenævnet var i 2022 sammensat med følgende medlemmer:

Formand

- Lene Sigvardt, dommer ved Retten i Næstved.

Nævnsmedlemmer

- Per Baltzer Overgaard, professor ved Institut for Økonomi, Aarhus Universitet.
- Jacob Schaumburg-Müller, vicedirektør i Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.
- Bjarne Kjær Ersbøll, Professor, Danmarks Tekniske Universitet.
- Ellen Als, senior executive officer, Danmarks Tekniske Universitet, (beskikket 3. oktober 2022).
- Birgit Liin, professor ved Juridisk Institut, Aarhus Universitet.
- Lars Peter Raahave Østerdal, professor ved Økonomisk Institut, Copenhagen Business School.
- Henrik Sylvan, centerleder ved Danmarks Tekniske Universitet.

Suppleanter

- Claus Holm, professor ved Institut for Økonomi, Aarhus Universitet.
- Pernille Wegener Jessen, professor ved Juridisk Institut, Aarhus Universitet.
- Christian Kronborg, lektor og viceinstituttleder ved Syddansk Universitet.

4.4. Jernbanenævnets sekretariat

Jernbanenævnets sekretariat er et selvstændigt sekretariat, som er fysisk placeret i Trafikstyrelsen. Sekretariatet fungerer uafhængigt af styrelsen og arbejder alene efter instruktion fra nævnformanden.

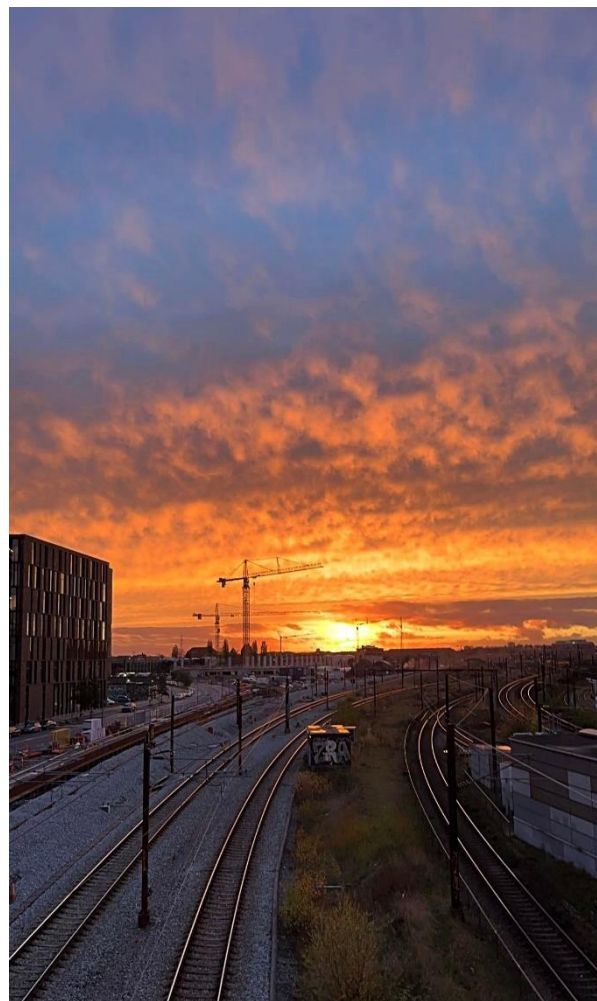
Sekretariatet bistår nævnet med den praktiske varetagelse af nævnets opgaver og sagsbehandling. Hovedopgaven er således at sørge for, at de sager som nævnet behandler, bliver ekspederet korrekt og hurtigt og at nævnsmøderne bliver tilrettelagt hensigtsmæssigt og effektivt.

Sekretariatet samarbejder med nævnsformanden om blandt andet forberedelsen af sager, planlægning og indkaldelse til nævnsmøderne samt udmøntning af nævnets beslutninger og afgørelser. Sekretariatet varetager endvidere internationale opgaver, herunder nævnets forpligtelse til at samarbejde og udveksle erfaringer med tilsvarende tilsynsorganer indenfor EU. Sekretariatet har i 2022 været bemandedet med følgende medarbejdere:

- Jonas Refn, cand.jur., chefkonsulent og koordinator
- Lene Claudia Kjær Thomsen, cand.jur., specialkonsulent
- Firat Demir, stud.scient.pol., student (tiltrådt 17. januar 2022)
- Rasmus Lonnebjerg, HA Almen, student (tiltrådt 20. oktober 2022)

4.5. Finansiering og drift

Jernbanenævnets driftsomkostninger dækkes af de jernbanevirksomheder, som nævnet fører tilsyn med, jf. jernbanelovens § 111, hvorefter jernbanevirksomhederne opkræves en fast afgift pr. kørt togkilometer i Danmark.



Dybbølsbro, København

Ved en ændring af bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, som trådte i kraft 1. januar 2022, blev det fastslået, at Jernbanenævnets sekretariat har status som et selvstændigt sekretariat.

I forlængelse heraf – og med henblik på at implementere og understøtte sekretariatets selvstændighed og uafhængighed i forhold til Trafikstyrelsen – blev der den 17. august 2022 af nævnsformanden og Trafikstyrelsens direktør underskrevet en samarbejdsaftale om blandt andet stabsunderstøttelse.

Noter – Jernbanenævnets lovgrundlag

1. Lov nr. 686 af 27. maj 2015, Jernbaneloven, med senere ændringer.
2. Lov nr. 2424 af 13. december 2021, Bekendtgørelse om Jernbanenævnet.
3. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2012/34/EU af 21. december 2012 om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning), med senere ændringer.
4. Lov nr. 686 af 27. maj 2015, Regnskabsreglement for DSB.
5. Lov nr. 1475 af 2. december 2022, Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.
6. Lov nr. 1470 af 29. juni 2021 med senere ændringer, Bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser.
7. Lov nr. 785 af 2. juni 2020, Bekendtgørelse om modtagepligt på stationer.
8. Lov nr. 1245 af 10. november 2015 med senere ændringer, Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v.
9. Lov nr. 713 af 20. maj 2020, Bekendtgørelse om interoperabilitet i jernbanesystemet.
10. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2016/2370 af 14. december 2016 om ændring af direktiv 2012/34/EU for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.
11. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser.
12. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/909 af 12. juni 2015 om bestemmelser for beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften.
13. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.
14. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.
15. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70, med senere ændringer.
16. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/2338 af 14. december 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk personbefordring med jernbane.

Årsberetningen 2022
Udarbejdet af
Jernbanenævnets sekretariat

Fotografier
Jernbanenævnets sekretariat

Kontakt
Jernbanenævnets Sekretariat
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V
info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk