



## Årsberetning 2011



## Indholdsfortegnelse

Forord	3
Året der gik	4
1. Hvad og hvem er Jernbanenævnet	5
2. Baggrund	6
3. På de indre linjer i 2011	7
4. Jernbanenævnets væsentligste opgaver i 2011	8
5. Internationalt samarbejde i 2011	14
[Oversigt Jernbanenævnets lovgrundlag]	17

# Forord

Et væsentligt og centralt omdrejningspunkt for implementeringen af EU's lovgivning om adgang til og konkurrence på jernbaneområdet er dels medlemsstaternes sikring af en fair og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og til serviceydelse, der er forbundet hermed, dels medlemsstaternes etablering af en uafhængig konkurrence- og markedsovervågningsinstans for jernbanesektoren.

Jernbanenævnet er med henblik på det sidstnævnte etableret ved lov den 1. juli 2010. I løbet af efteråret 2010 blev nævnets medlemmer udpeget, sekretariatspersonale ansat og det supplerende regelgrundlag tilvejebragt. 2011 har således været det første år, hvor nævnet har været i egentlig drift.

Jernbanenævnet skal i henhold til jernbanelovens § 24 f en gang årligt, og senest 30. april, afgive og offentliggøre en beretning om sin virksomhed. Årsberetningen skal indeholde en kort beskrivelse af bl.a. de undersøgelser, som Jernbanenævnet har foranstaltet det forgangne år, resultaterne heraf, samt de afgørelser, som Jernbanenævnet har truffet. Beretningen skal også indeholde en vurdering af, om markederne for jernbanetransportydelse fungerer efter hensigten, og – hvis dette ikke er tilfældet – eventuelle forslag til afhjælpning heraf.

Dette er Jernbanenævnets anden årsberetning.

Jernbanenævnet har gennem 2011 fået påbegyndt nævnsamarbejdet og afholdt en række nævnsmøder. Nævnet har truffet afgørelse i to principielle klagesager, indledt to tilsynssager og igangsat en forundersøgelse i anledning af en konkret henvendelse.

Nævnensformanden og sekretariatschefen har herudover besøgt hovedparten af jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne i den danske jernbanesektor, dvs. private såvel som offentligt ejede, jernbanegodsvirksomheder såvel som passagervirksomheder, regionalt forankrede jernbanevirksomheder såvel som landsdækkende. Nævnet har på den måde fået et indtryk af, hvad der rører sig, og haft lejlighed til at fortælle sektoren om, hvad og hvem Jernbanenævnet er. Herudover er der bl.a. ved ekstern bistand gennem året skabt et mere konkret udgangspunkt for nævnets videre arbejde med en tilsynsstrategi.

Nævnet er også gået aktivt ind i de internationale sammenhænge, hvor det, vores ressourcesituation taget i betragtning, har givet mening at deltage.

Der har været udskiftning på nævnensformandsposten, idet undertegnede pr. 14. december 2011 har overtaget hvervet efter professor Michael Steinicke.

Det er hensigten, at Jernbanenævnet skal påtage sig en tydelig og proaktiv rolle i forhold til hele bredden af sine forpligtigelser, eksisterende som kommende. Med andre ord at det skal være et nævn, der tilstræber aktiviteter i forhold til såvel klager, tilsynsvirksomhed, godkendelser m.v. som generel konkurrence- og markedsovervågning.

Det er også ambitionen, at nævnetsarbejdet som hidtil udføres seriøst og effektivt under hensyntagen til de begrænsninger, der er.

Som i 2011 vil intensiteten af Jernbanenævnets arbejde, herunder hvor megen proaktivitet og synlighed det er muligt for nævnet at opnå over for jernbanesektoren,

også i 2012 naturligt afhænge af de ressourcer og kompetencer, der er til rådighed for arbejdet i sekretariatet. Jernbanenævnet er i sit udgangspunkt født med kun ganske få sekretariatsressourcer og en tidsbegrænset bevilling.

Transportministeriet har i 2011 taget initiativ til en permanent finansiering af Jernbanenævnet. Samtidig er der med implementering af EU-regler i 2011 kommet flere forpligtelser og beføjelser til Jernbanenævnet.

Beretningen er struktureret således, at der undervejs i teksten er noter, der henviser til en mere udførlig gennemgang af nævnets lovgrundlag, som med kommentarer findes sidst i beretningen.

På Jernbanenævnets vegne

Torben Sørensen  
nævnensformand



# Året der gik

## 1. Hvad og hvem er Jernbanenævnet

**Jernbanenævnet** overvåger konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransporttydelser, varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet i relation til bl.a. tildeling af og adgang til jernbaneinfrastrukturkapacitet, opkrævning af baneafgifter, passagerrettigheder mv. Jernbanenævnet løser også en række andre opgaver forbundet med lovgivningen på jernbaneområdet og træffer bl.a. afgørelser i forbindelse med jernbanevirksomheders adgang til international personbefordring.

Nævnet er etableret den 1. juli 2010 som et uafhængigt nævn under Transportministeriet (1). Jernbanenævnet er organisatorisk uafhængigt af transportministeren og ikke underlagt ministerens instruktion. Nævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter en klage.

Jernbanenævnet består af en formand, seks medlemmer og et antal suppleanter med indgående fagekspertise. Samlet repræsenterer nævnsmedlemmerne ekspertise inden for jernbaneteknik, jernbanesikkerhed, samfundsøkonomi og jura, herunder konkurrence- og forbrugerret.

Nævnsmedlemmerne beskikkes af transportministeren for en periode af fire år. Nævnets medlemmer og suppleanter udpeges af transportministeren efter indstilling fra Danmarks Tekniske Universitet, Aarhus Universitet, Syddansk Universitet, Konkurrencerådet og Forbrugerrådet. Ministeren kan undtagelsesvist udpege nævnsmedlemmer efter indstilling fra andre.

I 2011 har Jernbanenævnet været sammensat på følgende måde:

**Nævnsformand:** 1. januar – 8. oktober 2011: Professor Michael Steinicke, Aarhus Universitet; 8. oktober – 14. december 2011: Professor Per Baltzer Overgaard, Aarhus Universitet; 14. december 2011 - : Direktør Torben Sørensen, Statsforvaltningen Midtjylland.

**Nævnsmedlemmer:** Adjunkt Alex Landex, Institut for Transport, Danmarks Tekniske Universitet (jernbaneteknisk ekspertise); seniorforsker Lotte Larsen, Institut for Transport, Danmarks Tekniske Universitet (jernbanesikkerhedsmæssig ekspertise); prodekan, professor Per Baltzer Overgaard, Business and Social Sciences, Aarhus Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise); dekan, lektor Troels Østergaard Sørensen, Det Samfundsvidenskabelige Fakultet, Københavns Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise); kontorchef Jacob Schaumburg-Müller, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (konkurrenceretlig ekspertise); chefkonsulent Martin Salamon, Forbrugerrådet (forbrugerretlig ekspertise) samt 8. oktober – 14. december 2011: Professor, MSO David Dreyer Lassen, Økonomisk Institut, Københavns Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise).

**Suppleanter:** Professor, MSO David Dreyer Lassen, Økonomisk Institut, Københavns Universitet (suppleant samfundsøkonomisk ekspertise), miljø- og transportpolitisk medarbejder Claus Jørgensen, Forbrugerrådet (suppleant forbrugerretlig ekspertise); 1. januar-11. maj 2011: fuldmægtig Andreas Kryger Jensen, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen og 11. maj 2011 - : chefkonsulent Lotte Vibild Schønau, Konkurrence- og For-



brugerstyrelsen (begge suppleant konkurrenceretlig ekspertise).

**Nævnets sekretariat:** Jernbanenævnets sekretariat betjener nævnet med bl.a. forberedelse af sager, udførelse af nævnets beslutninger og andet. Sekretariatet er alene underlagt formandens instruktion. Nævnssekretariatet stilles til rådighed af Trafikstyrelsen og ledes af en sekretariatschef udlånt fra styrelsen (cand.scient. PhD, MMCR Marianne Bagge). Pr. 1. april 2011 blev der ansat en fuldmægtig (cand.jur. Christina Svendsen).

**Finansiering og drift:** Jernbanenævnet finansieres ved en særskilt bevilling på finansloven, og nævnssekretariatet har med finanslovsbevilling 2011 været bemanded med to årsværk.

Trafikstyrelsen stiller såvel medarbejdere som basisfunktionaliteter til rådighed for nævnet. Nævnet understøttes af administrative systemer, der er funktionelt adskilt fra Trafikstyrelsens.

**Forretningsorden:** Jernbanenævnets arbejde udføres i henhold til en forretningsorden, der er udarbejdet i henhold til gældende lovgivning, godkendt af nævnet og offentliggjort på nævnets hjemmeside [www.jernbanenaevnet.dk](http://www.jernbanenaevnet.dk).

## 2. Baggrund

Jernbanenævnets forpligtigelser er dels forankret i en række grundlæggende EU-direktiver og forordninger, der vedrører helt basale principper for jernbanesektorens liberalisering og markedsadgang, dels national lovgivning (1). Jernbanenævnets opgaver, nævnets sammensætning, formandsbeføjelser, klager, tilsyn mv. blev den 24. september 2010 nærmere fastlagt ved en bekendtgørelse (2).

Overordnet mål for EU's transportpolitik er at oprette et indre marked ved at udarbejde fælles politikker med henblik på at fremme en høj konkurrenceevne og en harmonisk, afbalanceret og bæredygtig udvikling af de økonomiske aktiviteter. Det gælder også for jernbanesektoren.

Med EU's første jernbanepakke blev EU's medlemsstater forpligtet til at oprette et særligt og uafhængigt klage- og tilsynsorgan (Regulatory Body), hvis hovedopgaver dels er markeds- og konkurrenceovervågning af jernbanesektoren, dels at sikre en fair og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og til services, der er forbundet hermed (1).

Efterfølgende EU-regulering som eksempelvis markedsadgangsdirektivet (3,4), passagerrettighedsforordningen (5), personbefordringsforordningen (6) og jernbanegodsforordningen (7) skal alle ses som en styrkelse af målsætningen, og med denne regulering følger yderligere en række forpligtigelser og beføjelser til Regulatory Body.

Ved gennemførelsen af markedsadgangs-direktivet i dansk ret (4) er Jernbanenævnet således i 2011 blevet tillagt en række

nye forpligtigelser og beføjelser i forhold til ansøgninger om international personbefordring og den eventuelle konsekvens en sådan kunne have for en jernbanevirksomhed, der udfører offentlig servicetrafik. Herunder skal nævnet, efter anmodning og efter en række kriterier, træffe afgørelse vedrørende hovedformål, økonomisk ligevægt samt overkompensation.

Herudover er et samlet EU-direktiv om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde undervejs (8). Med det fremsatte direktivforslag foretages en omarbejdning, forenkling og modernisering af første jernbanepakkes direktiver, dvs. direktiverne 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF. Direktivforslaget er blevet intensivt forhandlet gennem 2010 og 2011, politisk enighed er opnået 12. december 2011 Europa-Parlamentet og Rådet imellem, og direktivet forventes pt. vedtaget i løbet af 2012.

Styrkelse af den nationale Regulatory Body er et centralt element i direktivforslaget, og den efterfølgende gennemførelse af direktivet i dansk ret vil potentielt også få betydning for Jernbanenævnets virksomhed.

Gennem 2011 er Jernbanenævnet ydermere blevet klageorgan for en række nye områder fastlagt ved bekendtgørelse inden for jernbanelovgivningen. Se også [www.trafikstyrelsen.dk/DA/Databases/lovstof](http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Databases/lovstof).



### 3. På de indre linjer

#### 3.1 Nævnsmøder 2011

Jernbanenævnet har i 2011 afholdt fem møder. Møderne er afholdt 24. januar 2011 (opstartsmøde), 25. februar 2011, 13. maj 2011, 7. oktober 2011 og 25. november 2011.

På Jernbanenævnets første møde 24. januar 2011 blev bl.a. fremlagt sigtelinjer og ambitioner for Jernbanenævnets virke i 2011 og længere frem, et udkast til forretningsorden og administrationsgrundlag for nævnet blev drøftet, og der blev givet orientering om og foretaget visitation i forhold til nævnets to første klagesager (Lokalbane-sagen og Carlsberg-sagen henholdsvis).

På 2. nævnsmøde 25. februar 2011 blev bl.a. nævnets forretningsorden godkendt, og administrationsgrundlaget blev taget til efterretning, ligesom der blev orienteret om de to klagesagers forberedelse samt foreløbige retning og indhold. Herudover foregik der indledende drøftelse af Jernbanenævnets fremtidige tilsynsstrategi og det forberedende arbejde hermed.



På 3. nævnsmøde 13. maj 2011 blev bl.a. drøftet specifikke forhold omkring DSB og DSB First A/S og nævnets indledende markeds- og konkurrenceovervågningstiltag heromkring. Der blev desuden orienteret om forberedelse af klagesagerne og administrative afgørelser truffet i sammenhængen. Herudover blev der orienteret om besøgsrunden i jernbanesektoren og om inddragelse af eksterne konsulenter til tilsynsstrategi. Mulige umiddelbart relevante temaer for nævnets tilsyn blev også drøftet.

På 4. nævnsmøde 7. oktober 2011 traf Jernbanenævnet afgørelse i Lokalbane-sagen og traf herudover en række procesbeslutninger i Carlsberg-sagen.

På 5. nævnsmøde 25. november 2011 traf Jernbanenævnet afgørelse i Carlsberg-sagen og beslutning om at indlede to tilsynssager. Herudover blev det besluttet at igangsætte en forundersøgelse i anledning af en specifik henvendelse til Jernbanenævnet. Resultater af eksterne konsulents arbejde med grundlaget for nævnets tilsynsstrategi blev også fremlagt og drøftet.

### 3.2 Nye lokaler i 2011

Trafikstyrelsen, og dermed også Jernbanenævnets sekretariat, flyttede 14. november 2011 fra Gammel Mønt 4, 1117 København K til Edvard Thomsens Vej 14, Ørestad City, 2300 København S.

### 3.3 Foredrag

Nævnens formand Michael Steinicke gav den 11. maj 2011 under BaneBranchens årlige konference en præsentation af det nyetablerede Jernbanenævnet.

## 4. Jernbanenævnets væsentligste opgaver i 2011

### 4.1 Markeds- og konkurrenceovervågning, generelt

Nævnets væsentligste opgave er at overvåge konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse (både passager- og jernbanegodstransport) med henblik på at undgå en u hensigtsmæssig udvikling på disse markeder. Nævnet har således til opgave at føre tilsyn med, at de forskellige markeder fungerer, samt at sikre en fair og ikke-diskriminerende adgang til jernbanens netværk (jernbaneinfrastrukturen) og services forbundet hermed.

Ud over en generel markeds- og konkurrenceovervågning skal nævnet enten på baggrund af klager eller på eget initiativ tage sager op og træffe passende foranstaltninger til at afhjælpe en u hensigtsmæssig udvikling på markederne.

Jernbanenævnet har en generel forpligtigelse til at varetage tilsyns- og klagefunktioner vedrørende markedsforhold, der følger af EU-reglerne på jernbanelovområdet. Dette følger jernbanelovens § 24, stk. 1.

Jernbanenævnet overvåger, jf. jernbanelovens § 24 a, konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse, herunder markedet for jernbanegodstransport, med henblik på at undgå en u hensigtsmæssig udvikling på disse markeder og har herudover til opgave at føre tilsyn med overholdelsen af Rådets direktiver 91/440/EØF af 29. juli 1991 og 2001/14/EF af 26. februar 2001 med senere ændringer og gennemførselsregler.

Det følger videre af jernbanelovens § 24 b, at Jernbanenævnet fører tilsyn med



overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (Passagerrettighedsforordningen). Der tænkes her primært på jernbanevirksomhedernes overholdelse af denne.

Nævnet skal i den forbindelse enten træffe afgørelse om passende foranstaltninger eller bl.a. i forhold til passagerrettighedsforordningen afgive en vejledende udtalelse, der indeholder nævnets retsopfattelse. Samtidig kan nævnet foreholde den forpligtede (f.eks. jernbanevirksomheden), hvad den efter nævnets opfattelse på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.

I 2011 har Jernbanenævnet foretaget to helt indledende markeds- og konkurrenceovervågningstiltag med henvisning til jernbanelovens § 24 a. Dels den 28. april 2011 over for DSB og foranlediget af en intensiv mediedækning af forhold og problemstillinger forbundet med DSB og DSB First A/S, dels den 1. november 2011 over for Banedanmark og foranlediget af et problemfelt rejst over for Jernbanenævnet den 21. oktober 2011 af Styregruppen for Jernbaneforbindelsen Tønder-Tinglev-Sønderborg.

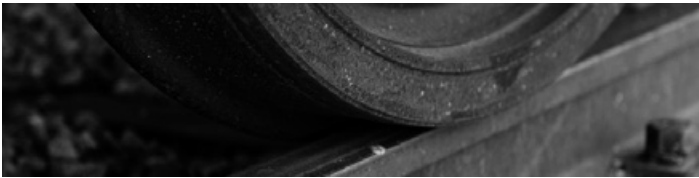
#### 4.2 Tilsynsvirksomhed i 2011

Jernbanenævnet traf på sit 5. møde den 25. november 2011 afgørelse om at indlede to tilsynssager og besluttede at indlede en forundersøgelse i forhold til henvendelsen fra Styregruppen for Jernbaneforbindelsen Tønder-Tinglev-Sønderborg.

##### Tilsynssager

Den ene sag vedrører artikel 28 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser





(Passagerrettighedsforordningen). Tilsynet gennemføres i medfør af jernbanelovens § 24, stk. 1, og § 24 b og omfatter jernbanevirksomhedernes overholdelse af de forpligtigelser, som de har i forhold til servicekvalitetsstandarder og afrapportering heraf.

Der er ikke i forhold til Danmark indrømmet nogen undtagelser fra forordningen.

Jernbanenævnet har således den 13. januar 2012 anmodet alle passagerjernbanevirksomheder om bl.a. at redegøre for, om de har opstillet servicekvalitetsstandarder, om der er indført et kvalitetsstyringssystem til opretholdelsen af servicekvaliteten, hvordan overvågningen af virksomhedens præstationsniveau foregår, og hvorvidt servicekvalitetsresultater offentliggøres.

Den anden tilsynssag vedrører DSB's proceduremæssige grundlag for **adskillelse mellem de dele af DSB-koncernen, der er konkurrenceudsatte, og de ikke-konkurrenceudsatte dele**. Denne sag er rejst i medfør af jernbanelovens § 24, stk. 1, og § 24 a, jf. Art. 9, pkt. 4, 2. sætning, i Rådets direktiv 91/440 og gennemførselsregler herfor (jernbanelovens § 7, stk. 1 og 3, om regler om regnskabsreglement og konkurrenceretlige vilkår).

Jernbanenævnet ønsker i den forbindelse at undersøge, hvordan DSB i praksis og generelt sikrer tilstrækkelig adskillelse mellem de hovedforretningsområder inden for DSB-koncernen, hvor jernbanetrafikken udføres som offentlig servicetrafik efter forhandlet kontrakt (Hovedforretningsområde A, jf. § 10, stk. 1, i Regnskabsreglement for DSB af 23. juni 2006), og DSB-koncernens konkurrenceudsatte aktiviteter (Hovedfor-

retningsområde B, jf. § 10, stk. 1, i Regnskabsreglement for DSB af 23. juni 2006). Bestemmelser for udveksling af ydelser mellem hovedforretningsområderne i DSB er fastlagt med Regnskabsreglement for DSB, bl.a. § 5, stk. 2 og 3, samt Konkurrenceretlige vilkår for DSB, bl.a. afsnit 2 og 3.

Tilsynet er indledt over for DSB den 12. januar 2012.

#### Forundersøgelse

Jernbanenævnet modtog den 21. oktober 2011 en henvendelse fra Styregruppen for Jernbaneforbindelsen Tønder-Tinglev-Sønderborg (STTS). Baggrunden for henvendelsen er, at Banedanmark, efter det oplyste, i forbindelse med en renovering af jernbanestrækningen Bramming – Tønder har foretaget så omfattende ændringer af Tønder stations sporforhold, at disse, efter Styregruppens opfattelse, medfører en ikke blot spærret adgang til, men en de facto nedlæggelse af strækningen Tønder – Tinglev. STTS anmoder Jernbanenævnet om at udtale sig om grundlaget, på hvilket Banedanmark gennemfører ændringen af jernbanesporet

Jernbanenævnet har den 14. december 2011 meddelt såvel Styregruppen for Jernbaneforbindelsen Tønder-Tinglev-Sønderborg som Banedanmark, at nævnet foreløbig vil indlede en forundersøgelse i sagen med henblik på at klarlægge, om der er aspekter i sagen, der giver grundlag for at rejse en egentlig tilsynssag.

#### Tilsynsstrategi

Eksterne konsulenter (Copenhagen Economics) har i perioden maj til oktober 2011 gennemført en række interviews med jernbanesektorens aktører med det formål

at afdække sektorens syn på de væsentligste områder inden for Jernbanenævnets tilsynsforpligtigelser. En overordnet analyse af resultaterne heraf blev drøftet på nævnets møde den 25. november 2011. Resultaterne indgår i det videre arbejde med en tilsynsstrategi.

#### 4.3 Klager

Jernbanenævnet skal som rekursmyndighed behandle og træffe afgørelser i konkrete klagesager vedrørende en lang række forhold inden for jernbanesektorens virke. Enhver ansøger kan således klage, hvis man ser sig som uretfærdigt behandlet, udsat for forskelsbehandling eller krænket på anden måde. Det drejer sig bl.a. om afgørelser truffet af Trafikstyrelsen, Banedanmark og under visse omstændigheder også beslutninger truffet af en jernbanevirksomhed eller operatører af en servicefacilitet. Ved ansøger forstås normalt en jernbanevirksomhed.

Jernbanenævnet kan som led i sin forvaltning påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give oplysninger, som har betydning for nævnets virksomhed.

Jernbanenævnet har i 2011 truffet afgørelse i to klagesager: Lokalbane-sagen og Carlsberg-sagen.

#### Lokalbane-sagen

Jernbanenævnet traf den 7. oktober 2011 afgørelse i en klage indgivet af Lokalbansen A/S over, at Banedanmark for perioden 16. august 2010 til 11. december 2010 havde inddraget (ændret) den kanalkapacitet, der var blevet tildelt Lokalbansen A/S på strækningen Helsingør – Snekkersten i køreplansperioden 2010.

Klagen vedrørte direktiv 2001/14/EF, jernbanelovens § 9 og bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) mv. med senere ændringer

Lokalbanen anførte i klagen bl.a., at Banedanmark havde meddelt selskabet endelig kapacitetstildeling for køreperioden 2010, og at man anså denne meddelelse for en begunstigende forvaltningsakt, der kun kunne ændres, såfremt der var hjemmel til dette i lovgivningen, eller der fremkom væsentlige nye faktiske oplysninger i sagen. Lokalbansen gjorde her gældende, at der ikke i lovgivningen var hjemmel til at ændre afgangstiderne, samt at der ikke forelå væsentlige nye faktiske oplysninger i forhold til den tildelte kanal.

Samtidig klagede Lokalbansen over Banedanmarks sagsbehandling, idet Lokalbansen var af den opfattelse, at Banedanmark ikke





havde oplyst sagen tilstrækkeligt. Lokalbanen fandt også, at den trufne afgørelse på usagligt grundlag favoriserede DSB First A/S på bekostning af Lokalbanen A/S.

Jernbanenævnet konstaterede, at Banedanmark, trods endelig kanaltildeling til Lokalbanen A/S 18. september 2009, den 14. august 2010 havde sendt en "endelig toganmeldelse" til Lokalbanen, hvori tre af Lille Nord's hverdagsafgange var ændret med to minutter med virkning fra den 16. august 2010.

Ændringen var begrundet med, at der forinden var blevet gennemført en række tiltag med henblik på at afhjælpe problemerne med rettidigheden på Kystbanen, og at der herunder var indgået en politisk aftale om igangsættelse af initiativer til forbedring af rettidigheden på Kystbanen og i Øresundstrafikken. Lokalbanen A/S og togdriften på Lille Nord blev ikke inddraget i dette arbejde.

Jernbanenævnet bemærkede, at en enkeltstående helt kortvarig ændring af togdriften normalt ikke vil udgøre en afgørelse, som kan påklages til nævnet.

Under hensyn til ændringens varighed og begrundelsen herfor fandt Jernbanenævnet imidlertid, at indholdet i den ændrede toganmeldelse og Banedanmarks fastholdelse heraf over for Lokalbanen, måtte betragtes som en afgørelse om at ændre den kanalkapacitet for 2010, som Lokalbanen allerede var tildelt.

Jernbanenævnet fandt, at jernbaneloven ikke indeholder bestemmelser om en generel adgang til at ændre i en allerede tildelt kanalkapacitet i en tildelingsperiode,

samt at infrastrukturforvalteren som udgangspunkt ikke kan beslutte at ændre en afgørelse om tildelt kapacitet midt i en tildelingsperiode – ud over de indskrænkede tilfælde, der udtrykkeligt fremgår af gældende lovgivning. Disse tilfælde havde dog ikke relevans i forhold til nærværende sag.

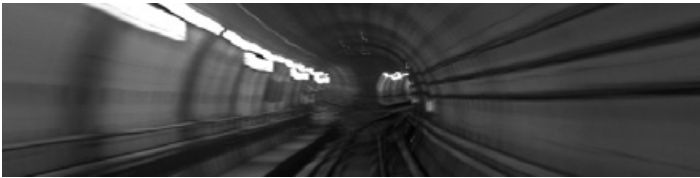
Jernbanenævnet lagde bl.a. vægt på, at en jernbanevirksomhed indretter sit virke efter den kanalkapacitet, der er tildelt i den pågældende periode. Selv små ændringer i køreplanen kan således have betydning for virksomheden.

Jernbanenævnet fandt dog, at Banedanmark, efter almindelige retsgrundsætninger om tilbagekaldelse af afgørelser, må have en begrænset adgang til at foretage mindre ændringer i tildelt kanalkapacitet før en tildelingsperiodes ophør. Under visse betingelser kan tilbagekaldelse henholdsvis ændring således ske lovligt med hjemmel i ulovbestemte forvaltningsretlige retsgrundsætninger herom.

Om en sådan ændring kunne gennemføres i det konkrete tilfælde beroede bl.a. på konkrete omstændigheder og vurderinger heraf.

Jernbanenævnet fandt, at Banedanmarks ændring alene var begrundet i et ønske om at øge rettidigheden for en anden jernbanevirksomheds togdrift på strækningen.

Jernbanenævnet fandt herefter, at ønsket om øget rettidighed for andre jernbanevirksomheder ikke i sig selv kunne anses for særlige tungtvejende hensyn, at Banedanmark ikke tilstrækkeligt havde forklaret eller dokumenteret, hvorfor lige netop den foretagne ændring i Lokalbanens kanaltil-



deling var nødvendig for at øge rettidigheden på Kystbanen, at ændringen i kanalkapacitet var af længere varighed og dermed udgjorde et mere intensivt indgreb end en kortvarig ændring, og at Lokalbanen havde en berettiget forventning om at bevare de tildelte kanaler indtil tildelingsperiodens udløb.

Jernbanenævnet fandt det heller ikke dokumenteret, at det var nødvendigt at ændre i Lokalbanens kanalkapacitet for at opnå den ønskede øgede rettidighed på Kystbanen.

Jernbanenævnet fandt herudover, at Banedanmark i dette tilfælde – da der var tale om en afgørelse om ændring af tildelt kanalkapacitet – burde have hørt Lokalbanen A/S over grundlaget for beslutningen, inden Banedanmark traf afgørelsen, jf. forvaltningslovens § 19, stk. 1.

Jernbanenævnet fandt ikke anledning til at tage stilling til eventuelle konkurrenceretlige følgevirkninger, der måtte være af Banedanmarks afgørelse om ændring af kanalkapacitet.

Jernbanenævnet ophævede herefter Banedanmarks afgørelse om ændring af den ved afgørelse af 18. september 2009 til Lokalbanen A/S tildelte kanalkapacitet mellem Helsingør og Snekkersten som ugyldig.

#### **Carlsberg-sagen**

Jernbanenævnet traf den 25. november 2011 afgørelse i en klage indgivet af Carlsberg Danmark A/S over en afgørelse truffet af Trafikstyrelsen den 2. september 2010 i forbindelse med en klage fra Carlsberg Danmark.

Klagen vedrørte jernbanelovens § 10 og bekendtgørelse nr. 168 af 3. marts 2009 om modtagepligt på kombiterminaler med senere ændringer.

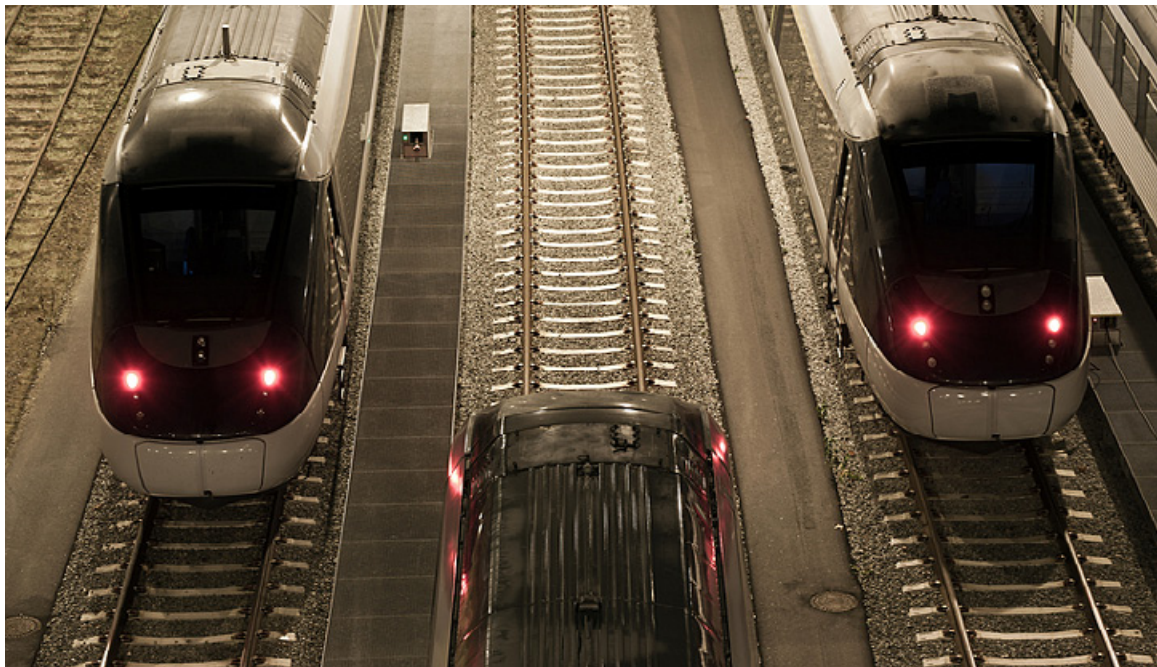
Carlsberg Danmark klagede over en række forhold omkring taksterne for kombiterminalen i Høje Taastrup og anmodede her Trafikstyrelsen om bl.a. at vurdere konkurrencedygtigheden og rimeligheden af taksterne for trailerløft.

Trafikstyrelsen afslog med sin afgørelse at ændre den takst for trailerløft, som styrelsen havde godkendt i forbindelse med sin godkendelse af 2010-taksterne for kombiterminalen.

Et centralt spørgsmål i sagen var, om DB Schenker Rail Scandinavias takst for et trailerløft (trailerløft af typen G3-semitrailer), som Trafikstyrelsen havde godkendt, var i overensstemmelse med § 7, stk. 1, i bekendtgørelsen, dvs. om prisen kun "dækker de fulde omkostninger i det omfang, at de er rimelige i forhold til de leverede serviceydelser, og med tillæg af en rimelig forrentning af den investerede kapital." En terminaloperatør har i den forbindelse pligt til årligt at udarbejde og indsende bl.a. detaljerede produktregnskaber til Trafikstyrelsen som grundlag for myndighedsgodkendelsen af terminalens takster.

Et andet centralt spørgsmål i sagen var, hvorvidt takstniveauet, der er fastsat, er rimelig ud fra et markedsmæssigt niveau.

En afgørelse af sagen forudsætter relativt detaljerede oplysninger om, hvordan prisen på et trailerløft nærmere fremkommer, herunder nødvendige opdelinger af, hvilke omkostninger (dækningsbidrag) der ind-



går i prisen, oplysninger om investeringer i kombiterminalen mv.

DB Schenker Rail Scandinavia A/S er terminaloperatør og samtidig jernbanevirksomhed.

Jernbanenævnet konstaterede, at DB Schenker Rail Scandinavia hverken til Trafikstyrelsen eller til Jernbanenævnet havde leveret de i lovgivningen fastsatte nødvendige oplysninger til brug for den ligeledes i lovgivningen forudsatte gennemsigtighed og priskontrol, og at oplysningerne var en nødvendighed for Trafikstyrelsens behandling af Carlsberg Danmarks klage.

Jernbanenævnet fandt derfor, at Trafikstyrelsens afgørelse af 2. september 2010, på grund af utilstrækkelige sagsoplysninger, led af en væsentlig sagsbehandlingsmangel.

Jernbanenævnet fandt også, at Trafikstyrelsen ikke i forhold til DB Schenker Rail Scandinavia havde udtømt de sanktionsmuligheder, som styrelsen efter lovgivningen havde på området, og dermed heller ikke havde udtømt sine muligheder for at oplyse sagen tilstrækkeligt.

Nævnet gjorde Trafikstyrelsen opmærksom på dennes tilsynsforpligtigelse over for ter-

minaloperatøren, samt at styrelsen burde gøre brug af sanktionsbestemmelserne.

På denne baggrund ophævede Jernbanenævnet Trafikstyrelsens afgørelse af 2. september 2010 om bl.a. ikke at ændre taksterne for trailerløft 2010 og hjemviste Trafikstyrelsens afgørelse i Carlsberg Danmarks klage til fornyet behandling.

## 5. Internationalt samarbejde

### 5.1 Generelt

Jernbanenævnet samarbejder med tilsvarende klage- og tilsynsorganer inden for EU-området omkring principper, praksis og beslutningstagen.

Efter EU's regler skal medlemsstaterne på europæisk plan samt med hjælp fra Europa-Kommissionen udveksle informationer om deres arbejde, principper for beslutningstagning og praksis. Formålet er bl.a. at udvikle en fælles tilgang til området og herigennem undgå konfliktende beslutningsprincipper.

Hertil kommer, at EU's lovgivning inden for specifikke områder forpligtiger medlemsstaternes Rail Regulatory Bodies til at udveksle informationer og koordinere deres



beslutningstagen med andre landes tilsvarende tilsynsorganer. Dette er eksempelvis tilfældet i forhold til nævnets konkrete opgaveløsning i henhold til markedsadgangs-direktivet og jernbanegodsforordningen.

### **5.2 Europa-Kommissionens Rail Regulatory Bodies Group**

Kommissionen har med det ovennævnte formål etableret en Rail Regulatory Bodies Group, hvor der holdes møder mindst en gang hvert halve år. Her følger Kommissionen op på porteføljen af klagesager, tilsyn, udtalelser mv. i den enkelte medlemsstat, og der afrapporteres forskellige oplysninger af bl.a. markeds-mæssig karakter. Nævnsekretariatet deltager fast i disse møder, og nævnsformanden deltager ad hoc.

I 2011 har Jernbanenævnet været repræsenteret ved samtlige tre møder Kommissionen har afholdt for denne gruppe: 18. marts 2011 i Bruxelles (særligt møde til drøftelse af recastet af første jernbanepakke), 30. juni - 1. juli 2011 i Luxembourg og 21. november 2011 i Bruxelles.

### **5.3 Independent Regulators' Group -Rail (IRG-Rail)**

I 2011 er der etableret et netværk af uafhængige Rail Regulatory Bodies fra 17 EU-lande. Jernbanenævnet indgår heri.

Netværket er etableret formelt den 9. juni 2011, hvor Jernbanenævnet sammen med 13 andre medlemsstaters Regulatory Bodies i Haag underskrev et "Memorandum of Understanding". Med dette har de enkelte medlemsstaters regulatoriske myndigheder tilkendegivet, at de på frivillig basis ønsker at facilitere samarbejde omkring dannelse af et enkelt, konkurrence- og levedygtigt internationalt jernbanemarked i Europa.

Anden plenarforsamling i IRG-Rail fandt sted i Bonn den 28.-29. november 2011. Jernbanenævnet var også repræsenteret her.

IRG-Rail er således en platform for informationsudveksling og udveksling af best practices de regulatoriske myndigheder imellem. Der er til formålet i 2011 etableret arbejdsgrupper, der bl.a. arbejder med best practices forbundet med baneafgifter, jernbanegodsforordningen (jernbanegodskorridorer), markedsadgangs-direktivets økonomiske ligevægt, markedsovervågning mv. Jernbanenævnet har i 2011 ikke deltaget aktivt heri.

Der er i regi af IRG-Rail herudover i 2. halvår 2011 også udformet en række fælles høringsvar forbundet med omarbejdningen af første jernbanepakke. Jernbanenævnet har deltaget aktivt i udformningen heraf.

### **5.4 National Enforcement Bodies Rail (NEB-Rail)**

Europa-Kommissionen har i forhold til passagerrettighedsforordningen etableret et særskilt koordineringsforum for de instanser, der i de enkelte medlemsstater har håndhævelsesbeføjelserne efter denne forordning. Gruppen kaldes National Enforcement Bodies (NEB-Rail). I Danmark er håndhævelsesbeføjelserne efter denne forordning delt mellem det private ankenævn Ankenævnet for Bus, Tog og Metro og Jernbanenævnet. Begge nævn er repræsenteret i NEB-Rail-gruppen ved deres sekretariater.

Gruppen har i 2011 afholdt sit tredje møde den 29. juni 2011 i Bruxelles. Hverken Ankenævnet for Bus, Tog og Metro eller Jernbanenævnet deltog.

Kommissionen har i 2011 haft markant øget fokus på medlemsstaternes efterlevelse af

passagerrettighedsforordningen på jernbaneområdet, herunder de områder, der ligger inden for Jernbanenævnets tilsyns-område.

#### 5.5 Rail Net Europe (RNE)

Europa-Kommissionens Rail Regulatory Bodies Group deltager som observatører i forskellige internationale fora. F.eks. møder mellem Rail Net Europe (RNE) og Kommissionen, hvor der drøftes generelle forhold omkring den europæiske koordinering af tildelingen af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Nævnssekretariatet deltager så vidt muligt i disse møder.


Den årlige konference mellem Rail Regulatory Bodies Group og RNE blev afholdt den 27. oktober 2011 i Wien. Jernbanenævnet deltog ikke heri.





## NOTER – Jernbanenævnets lovgivningsmæssige grundlag

- 1) Jernbanenævnet er etableret ved en ved lov nr. 553 af 26. maj 2010 gennemført ændring af jernbaneloven, der trådte i kraft den 1. juli 2010. Jernbaneloven er nu bekendtgjort som lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010. Lovforslaget, der dannede grundlag for ændringen, er L 170 2009/10. Nævnet er nedsat som følge af kravet om et Regulatory Body i direktiv 91/440/EØF om udvikling af fællesskabets jernbaner og senere ændringer samt direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastruktur og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur med senere ændringer (herunder direktiv 2001/12/EF, direktiv 2004/51/EF og direktiv 2004/49/EF) samt reglerne til gennemførelse heraf.
- 2) Bekendtgørelse nr. 1127 af 24. september 2010 om Jernbanenævnet.
- 3) Direktiv 2007/58/EF af 23. oktober 2007 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur.
- 4) Bekendtgørelse nr. 550 af 27. maj 2011 om jernbanevirksomheders adgang til international personbefordring mv.
- 5) Nævnet fører tilsyn med virksomhedernes overholdelse af passagerrettighedsforordningen (Forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser) og er klageinstans for de dele af forordningen, der falder uden for afgørelseskompetencen hos det private ankenævn Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.
- 6) Nævnet er klageinstans i forhold til dele af personbefordringsforordningen (Forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) 1191/69 og (EØF) 1107/70). Klageadgangen er her delt mellem Klagenævnet for Udbud og Jernbanenævnet. Jernbanenævnet træffer afgørelser vedrørende myndigheders indgåelse af kontrakter uden forudgående udbud om en offentlig trafikbetjening med jernbanen.
- 7) Forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport. Forordningen forudsætter, at Jernbanenævnet overvåger konkurrencen i nærmere fastlagte jernbanegodskorridorer. Nævnets opgaver er i den forbindelse bl.a. at varetage tilsyn og klager samt undersøgelser på eget initiativ. Forordningen indebærer også, at Jernbanenævnet skal koordinere med Rail Regulatory Bodies fra øvrige medlemsstater, hvorigennem den berørte internationale kanal for godstog løber, samt gensidigt informationsudveksle med andre Rail Regulatory Bodies.
- 8) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde (Omarbejdning). Dok 17324/11 af 28. november 2011. 2010/0253 COD, Politisk enighed 12. december 2011. Med direktivet foretages en omarbejdning, forenkling og modernisering af første jernbanepakkes direktiver, dvs. direktiverne 2001/12, 2001/13 og 2001/14. Styrkelse af den nationale Regulatory Body er et centralt element i heri.



Fotos: Dreamstime og udlånt af Trafikstyrelsen  
Grafisk tilrettelæggelse: Koefoed/Ægir

ISBN 978-87-90661-49-6



Jernbanenævnet  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S

[info@jernbanenaevnet.dk](mailto:info@jernbanenaevnet.dk)  
[www.jernbanenaevnet.dk](http://www.jernbanenaevnet.dk)

Årsberetning 2011