



Årsberetning 2012



Indholdsfortegnelse

Forord	3
Året der gik	4
1. Hvad og hvem er Jernbanenævnet	5
2. Baggrund	6
3. På de indre linjer i 2012	7
4. Jernbanenævnets væsentligste opgaver i 2012	8
5. Internationalt samarbejde i 2012	14

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 serviceydelser, 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 og har været i drift siden 2011.

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 jernbanetransportydelser fungerer efter hensigten, og – hvis dette ikke er tilfældet – eventuelle forslag til afhjælpning heraf.

Dette er Jernbanenævnets tredje årsberetning.

Jernbanenævnet har afholdt to nævnsmøder i 2012. Nævnet har i efteråret 2012 truffet beslutninger i tre tilsynssager, og der er sidst på året og hen over årsskiftet 2012-2013 indgået fem nye klagesager til nævnet.

Forpligtelser omkring og forventninger til koordinering og samarbejde mellem de nationale Regulatory Bodies og i forhold til EU Kommissionen har været støt stigende gennem året. Med EU-lovgivning vedtaget i slutningen af 2012 er en egentlig forpligtelse hertil nu fast forankret.

Nævnet har i 2012 kun i begrænset omfang indgået heri. Nævnet er i løbet af året indgået aktivt i de internationale sammenhænge, hvor det, vores forpligtelser og knappe ressourcesituation taget i betragtning, har givet bedst mening at deltage.

Det er hensigten, at Jernbanenævnet skal påtage sig en tydelig og proaktiv rolle i forhold til hele bredden af sine forpligtelser, 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 nævnsarbejdet som hidtil udføres seriøst og effektivt under hensyntagen til de begrænsninger, der er.

Som i 2012 vil intensiteten af Jernbanenævnets arbejde i 2013 også naturligt afhænge af de ressourcer og kompetencer, der er til rådighed for arbejdet i sekretariatet. Jernbanenævnets bevilling på finansloven er med ændring af bl.a. jernbanelovgivningen medio 2012 sikret permanent finansiering. Det

skaber et godt grundlag for Jernbanenævnets videre virksomhed. Der er også skabt bevillingsmæssig mulighed for at ansætte et enkelt årsværk mere. Det er ikke tilstrækkeligt til at opfylde alle forventninger til aktiviteter i nævnet, men udtryk for en positiv retning.

Der kom med implementering af EU-regler i 2011 flere forpligtelser og beføjelser til Jernbanenævnet, og nævnet har i regi af Independent Regulators Group–Rail gennem 2012 arbejdet med rammer og grundlag for nævnets løsning af sådanne. Yderligere forpligtelser og beføjelser til Jernbanenævnet er herudover undervejs som følge af en omarbejdning af EU's første jernbanepakke. Direktivet herom er trådt i kraft ultimo 2012 og forventes implementeret fra 2013 og frem.

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 jernbanetransportydelse, 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, sam-

fundsøkonomi 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 2012 har Jernbanenævnet været sammensat på følgende måde:

Nævnformand: Direktør Torben Sørensen, Statsforvaltningen Midtjylland.

Nævnsmedlemmer: Lektor Alex Landex, Institut for Transport, Danmarks Tekniske Universitet (jernbaneteknisk ekspertise); 1. januar-25. oktober 2012: seniorforsker Lotte Larsen, Institut for Transport, Danmarks Tekniske Universitet (jernbanesikkerhedsmæssig ekspertise); prodekan, professor Per Baltzer Overgaard, Business and Social Sciences, Aarhus Universitet (samfundsøko-



nomisk ekspertise); dekan, lektor Troels Østergaard Sørensen, Det samfundsvidenskabelige Fakultet, Københavns Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise); kontorchef Jacob Schaumburg-Müller, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (konkurrence- retlig ekspertise) og chefkonsulent Martin Salamon, Forbrugerrådet (forbrugerretlig ekspertise).

Suppleanter: Professor, MSO David Dreyer Lassen, Økonomisk Institut, Københavns Universitet (suppleant samfundsøkonomisk ekspertise), 1. januar - 12. januar 2012: miljø- og transportpolitisk medarbejder Claus Jørgensen, Forbrugerrådet (suppleant forbrugerretlig ekspertise); 12. januar 2012 -: Politisk medarbejder, Bæredygtighed Lise Bjørg Pedersen, Forbrugerrådet (suppleant forbrugerretlig ekspertise) samt chefkonsulent Lotte Vibild Schønau, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (suppleant konkurrence- retlig 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). Herudover har sekretariatet i 2012 været bemandet således: 1. januar - ultimo februar 2012: en fuldmægtig (cand.jur. Christina Svendsen), 1. februar - 16. april 2012: fuldmægtig løntilskud (cand.merc. jur. Michael Thomsen), 1. juni - 1. juli 2012: fuldmægtig løntilskud (cand.jur. Katrine Olsen), 1. oktober 2012 - : studentermedhjælp (stud.jur. Jakob Johansen), 1. november 2012 - : fuldmægtig (cand.merc. Jan Stampe Madsen), 1. januar 2013 - : Chefkonsulent (cand.jur. Jonas Refn).

Finansiering og drift: Jernbanenævnet finansieres ved en særskilt bevilling på finansloven. Jernbanenævnets driftsomkostninger er siden 1. juli 2012 gebyrfinansieret og dækkes af de jernbanevirksomheder, der befærder den danske infrastruktur, og som er omfattet af jernbanenævnets generelle aktiviteter. Grundlaget herfor er fastlagt med Lov nr. 612 af 18. juni 2012 om ændring af lov om jernbane (Afgifter og gebyrer), Bekendtgørelse nr. 678 af 26. juni 2012 om Jernbanenævnet, der senere er erstattet af Bekendtgørelse nr. 1188 af 12. december 2012 om Jernbanenævnet. Sekretariatet er på den baggrund ultimo 2012 bemandet med tre årsværk samt en studentermedhjælp to dage ugentligt.

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.

2. Baggrund

Jernbanenævnets forpligtelser 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 fra 2007 (3,4), passagerrettighedsforordningen fra 2007 (5), personbefordringsforordningen fra 2007 (6) og jernbanegodsforordningen fra 2010 (7) skal alle ses som en styrkelse af målsætningen, og med denne regulering er fulgt en række yderligere forpligtelser og beføjelser til Regulatory Body.

Ved gennemførelsen af markedsadgangsdirektivet i dansk ret i 2011 blev Jernbanenævnet således tillagt en række nye forpligtelser 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. Jernbanenævnet indgik i 2012 i udformningen af generelle principper for visse dele af opgaveløsningen i regi af IRG-Rail. Det forberedende arbejde omkring dette fortsætter i 2013.

Jernbanegodsforordningen tillægger også Jernbanenævnet en række specifikke forpligtelser og beføjelser i relation til forvaltningen af bl.a. den med forordningen fastlagte korridor 3 (Stockholm-Malmø-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-Palermo). Denne korridor skal i henhold til forordningen være i funktion pr. 15. november 2015. Forvaltningen heraf, herunder korridorledelse, infrastrukturforvaltning, tilsyns- og klagehåndtering m.v. er dels af transnational natur, dels baseret på territorialprincippet. Jernbanenævnet indgik i 2012 i udformningen af generelle principper for visse dele af opgaveløsningen i regi af IRG-Rail. Det forberedende arbejde omkring dette fortsætter i 2013.

Herudover er et samlet EU-direktiv om oprettelsen af et fælles europæisk jernba-





neområde trådt i kraft 15. december 2012 (8). Direktiv 2012/34/EU er en omarbejdning, forenkling og modernisering af første jernbanepakkes direktiver, dvs. direktiverne 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF samt senere direktiver og forordninger forbundet hermed. Direktivforslaget er blevet intensivt forhandlet siden 2010 og ultimo 2012 endelig vedtaget.

Styrkelse af Regulatory Body er et af flere centrale elementer i det omarbejdede direktiv. Direktivet har 30 måneders implementeringsfrist, og gennemførelsen af direktivet i dansk ret forventes også at få betydning for Jernbanenævnets virksomhed.

Gennem 2012 er Jernbanenævnet ydermere blevet klageorgan for en række nye områder fastlagt ved bekendtgørelse inden for jernbanelovgivningen. Se også <http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Databases/Lovstof>

3. På de indre linjer

3.1 Nævnsmøder 2012

Jernbanenævnet har i 2012 afholdt to møder. Møderne er afholdt 9. marts 2012 og 28. september 2012.

På Jernbanenævnets 6. møde 9. marts 2012 blev bl.a. nævnets årsberetning 2011 godkendt, og der blev orienteret om og drøftet en række pågående sager, herunder en forundersøgelse foranlediget af henvendelse fra Styregruppen vedrørende jernbaneforbindelsen Tønder-Tinglev-Sønderborg (STTS), tilsyn med jernbanevirksomhedernes efterlevelse af passagerrettighedsforordningens artikel 28 og tilsyn med DSB's procedurermæssige grundlag for koncernens adskillelse mellem sine konkurrenceudsatte og ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter. Herud-

over blev givet en gennemgang af Jernbanenævnets internationale rammer og opgaver.

På 7. nævnsmøde 28. september 2012 blev der truffet beslutning i henvendelsen fra Styregruppen vedrørende jernbaneforbindelsen Tønder-Tinglev-Sønderborg, beslutning i tilsyn med Midtjyske Jernbaners overholdelse af passagerrettighedsforordningens artikel 28 og beslutning om Nordjyske Jernbaners overholdelse af samme. Herudover blev der orienteret om de væsentligste og for Jernbanenævnet mest relevante konsekvenser af omarbejdningen af første jernbanepakke, der juli 2012 er opnået enighed om Rådet, Parlamentet og EU Kommissionen imellem.

4. Jernbanenævnets væsentligste opgaver i 2012

4.1 Markeds- og konkurrenceovervågning, generelt

Nævnets væsentligste opgave er at overvåge konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransporttydelser (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 forpligtelse til at varetage tilsyns- og klagefunktioner



vedrørende markedsforhold, der følger af EU-reglerne på jernbaneområdet. 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 uhen-sigtsmæssig 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 jernbanepas-sagerers rettigheder og forpligtelser (Pas-sagerrettighedsforordningen). 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 forplig-tigede (f.eks. jernbanevirksomheden), hvad den efter nævnets opfattelse på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.

4.2 Tilsynsvirksomhed i 2012

DSB First-sagen

Jernbanenævnet besluttede på sit møde 5. møde 25. november 2011 og foranlediget af en intensiv mediedækning af forhold og problemstillinger forbundet med DSB og davæ-rende DSB First A/S gennem 2011 at indlede en tilsynssag over for DSB.

Sagen blev rejst den 10. januar 2012 og vedrører DSB's proceduremæssige grundlag for den adskillelse mellem DSB-koncernens konkurrenceudsatte og ikke-konkurren-ceudsatte aktiviteter, som der, jf. DSB's regnskabsreglement og konkurrenceret-lige vilkår, rettelig skal være. Tilsynssagens nærmere grundlag og formål er beskrevet i nævnets årsberetning 2011.

Undersøgelsen er pågået løbende gennem 2012 og er endnu uafsluttet.

STTS-sagen

Foranlediget af et problemfelt rejst over for Jernbanenævnet den 21. oktober 2011 af Styregruppen for Jernbaneforbindelsen Tønder-Tinglev-Sønderborg (STTS) om en række forhold omkring Banedanmarks admi-nistration af Tønder-Tinglevbanen og jern-banevirksomheders adgangsforhold omkring Tønder Station, besluttede Jernbanenævnet på sit 5. møde den 25. november 2011 at indlede en forundersøgelse med henblik på at klarlægge, om der er aspekter i sagen, der giver grundlag for at rejse en egentlig tilsynssag.

Nævnet har på sit møde 28. september 2012 truffet beslutning herom.

STTS fremførte bl.a. at Banedanmark ved sporrenoveringsprojekter og generelt manglende vedligeholdelse af sporområder dels havde spærret adgangen til, dels de facto og uretmæssigt havde nedlagt bane-strækningen Tønder-Tinglev. Banedanmark havde ydermere ved en renovering af Tøn-der Station og uden en høring af parterne afskåret en række jernbanevirksomheder fra adgang til og aktiviteter omkring Tønder Station, som disse mente at have legitim ret til adgang til. Banedanmark levede på den



baggrund, efter STTS's opfattelse, ikke op til EU's direktiv 91/440/EØF artikel 10.

STTS består af repræsentanter inden for jernbanedrift, virksomheder med en grøn transportprofil, erhvervsudvikling og andet og tre navngivne jernbanemæssige aktører indgår: Norddeutsche Eisenbahn-gesellschaft Niebüll GmbH (NEG), Scandic Rail Partners ApS og Peter Malmquist A/S.

Gennemførelse af sporrenoveringsprojekter, vedligeholdelse m.v. fastlægges generelt ved resultatkontrakt mellem Banedanmark og Transportministeriets departement. Nævnet antog, at Banedanmark dispositioner på bl.a. Tønder Station skete i overensstemmelse hermed.

Jernbanenævnet udtalte principielt, at beslutninger om at åbne eller nedlægge specifikke banestrækninger træffes ved lov eller besluttet af ministeren efter bemyndigelse i lov. Der er her tale om samfundsøkonomiske og transportpolitiske vurderinger, som Jernbanenævnet ikke kan gå ind i.

Ud fra samme betragtninger fandt Jernbanenævnet, at det må være op til Transport-

ministeriet at sikre, at Banedanmark i sin virksomhed i henhold til resultatkontrakten med ministeriet ikke på uhensigtsmæssig måde begrænser den politiske handlefrihed i forhold til beslutninger vedrørende jernbanenettet. Nævnet kunne derfor ikke gå ind i en nærmere vurdering af disse forhold. Nævnet fører alene tilsyn med konkurrenceforholdene mv. på det jernbanenet, der rent faktisk er til rådighed for jernbanetrafik.

Jernbanenævnet fandt dermed ikke at kunne tage stilling til, i hvilket omfang Banedanmarks anlægs- og sporrenoveringsprojekter i området kunne siges at have vanskeliggjort en eventuel senere beslutning om genåbning af Tønder-Tinglevbanen.

Nævnet konstaterede, at Tønder-Tinglevbanen ikke på daværende tidspunkt officielt var nedlagt som bane, og at transportministeren efter det oplyste ikke aktuelt havde planer om formelt og permanent at nedlægge Tønder-Tinglevbanen.

STTS begrundede gennemgående sine påstande med EU-direktivet 91/440 artikel 10, og med hensynet til jernbanevirksomheders interesser og krav.



Jernbanenævnet undersøgte om aktører, der i STTS' henvendelse til Jernbanenævnet blev betegnet som "jernbanevirksomhed", var jernbanevirksomheder i jernbanelovgivningens forstand, om disse havde rettigheder i henhold til EU's direktiv 91/440 artikel 10, og om de havde den adgang til den statslige jernbaneinfrastruktur og Banedanmarks ydelser, som direktiverne 91/440 og 2001/14/EF samt national lovgivning gav ret til.

Hverken NEG, Scandic Rail Partners eller Peter Malmquist besad på daværende tidspunkt tilladelse som jernbanevirksomhed (dansk licens) fra den danske jernbanesikkerhedsmyndighed (Trafikstyrelsen). Ingen af de tre virksomheder havde, hverken i forhold til gods- eller passagertransport, status som jernbanevirksomhed med sikkerhedscertifikat fra jernbanesikkerhedsmyndigheden, og ingen af de tre besad tilladelse fra Trafikstyrelsen til at drive veteranbane og/eller køre med veteranog.

NEG ansås for at være en jernbanevirksomhed i henhold til EU-lovgivningen, men havde ikke på daværende tidspunkt de nødvendige tilladelser til at operere nationalt i Danmark. Hverken Scandic Rail Partners eller Peter Malmquist kunne anses som jernbanevirksomhed i jernbanelovgivningens forstand af hverken erhvervsmæssig eller ikke erhvervsmæssig karakter.

Jernbanenævnet anså Scandic Rail Partners for at være ihændehaber, men fandt at en virksomhed, der alene er ihændehaber af køretøjer, ikke var at betragte som en jernbanevirksomhed i jernbanelovens forstand.

Anvendelsesområdet for direktiv 91/440 er jernbaneinfrastrukturen og jernbaneaktivi-

teter, som udøves af jernbanevirksomheder, der er etableret eller etablerer sig i en medlemsstat (artikel 2, stk. 1). Jernbanevirksomheder, hvis aktiviteter kun omfatter byer og forstæder samt regional transport, herunder veteranbanedrift, er udelukket fra direktivets anvendelsesområde (artikel 2 stk. 2, artikel 3).

Jernbanenævnet konkluderede, at anvendelsesområdet for direktiv 91/440 alene er medlemsstaternes jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, relevante myndigheder og tilsynsorganer, og at direktivet derfor ikke fandt anvendelse for de jernbanemæssige aktører i STTS, samt at hverken ihændehavere eller virksomheder, der gennem køb af transportydelser ønsker at anvende jernbanen som transportvej for sine varer, i dag faldt inden for anvendelsesområdet for direktiv 91/440 artikel 10. Jernbanenævnet fandt også, at artikel 10 ikke havde nogen konkret anvendelse over for Banedanmarks sporrenoveringsprojekt ved Tønder Station.

Samlet set fandt Jernbanenævnet ikke at kunne udtale sig om hensigtsmæssigheden af Banedanmarks anlægs- og vedligeholdelsesarbejder i relation til en mulig senere beslutning om genåbning eller nedlæggelse af Tønder-Tinglevbanen og fandt ikke grundlag for at antage, at Banedanmark ved sit sporrenoveringsprojekt ved Tønder Station havde krænket jernbanevirksomheders rettigheder i henhold til jernbanelovgivningen.

Så længe virksomhederne i STTS ikke havde status af jernbanevirksomheder eller var jernbanevirksomheder uden de nødvendige godkendelser til at drive jernbanedrift nationalt i Danmark, havde Jernbanenævnet ikke mulighed for at gå ind i en nærmere

vurdering af deres rettigheder som jernbanevirksomheder.

Herudover fandt Jernbanenævnet ikke, at direktiv 91/440 med senere ændringer havde nogen selvstændig betydning for sagen.

Hvorvidt Banedanmark ved sit samarbejde med virksomheder i STTS havde givet disse virksomheder berettigede forventninger om at blive anset som jernbanevirksomheder med deraf følgende rettigheder, anså jernbanenævnet som et civilretligt spørgsmål, der henhørte under domstolene.

Jernbanenævnet fandt på den baggrund ikke anledning til at rejse en tilsynssag over for Banedanmark.

Tilsyn med jernbanevirksomhedernes overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28

Jernbanenævnet besluttede på sit møde 25. november 2011 at gennemføre tilsyn med de danske jernbanevirksomheders overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens krav om standarder for servicekvalitet.

Det drejer sig dermed om tilsyn med overholdelsen af artikel 28 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser og omfatter jernbanevirksomhedernes overholdelse af de forpligtelser, som de har i forhold til servicekvalitetsstandarder samt kvalitetsstyring og afrapportering heraf. Tilsynet gennemføres i medfør af jernbanelovens § 24, stk. 1, og § 24 b.

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

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

Nævnet har på sit møde 28 september 2012 truffet beslutning i sit tilsyn heromkring overfor Midtjyske Jernbaner A/S og Nordjyske Jernbaner A/S.

Nævnets beslutninger var for de to jernbanevirksomheder i det væsentligste indholdsmæssigt identiske.

Midtjyske Jernbaner A/S og Nordjyske Jernbaner A/S

Jernbanenævnet fastslog over for både Midtjyske Jernbaner og Nordjyske Jernba-





ner, at forordningens artikel 28 jf. bilag III om standarder for servicekvalitet indebar, at den enkelte jernbanevirksomhed skulle opstille servicekvalitetsstandarder og indføre et kvalitetsstyringssystem til at opret-

holde servicekvaliteten med. Der skulle som minimum være standarder for servicekvalitet på syv områder nærmere fastlagt med forordningens bilag III. Herudover skulle virksomheden på baggrund af standarderne overvåge sit eget præstationsniveau samt årligt offentliggøre sit servicekvalitetsniveau på egen hjemmeside og på det Europæiske Jernbaneagenturs (ERA) websted.

Jernbanenævnet konstaterede, at begge jernbanevirksomheder for så vidt angik oplysninger af generel servicemæssig karakter i udstrakt grad henviste til oplysninger tilgængelige på det pågældende regionale trafikskabs hjemmeside (Midttrafik henholdsvis Nordjyllands Trafikskab).

Nævnet bemærkede, at de regionale trafikskaber var ejere af henholdsvis jernbanevirksomheden Midtjyske Jernbaner og jernbanevirksomheden Nordjyske Jernbaner, men ikke selv var jernbanevirksomheder.

Nævnet udtalte her over for begge jernbanevirksomheder principielt, at rettigheder og forpligtelser, der udsprang af forordningen, og som måtte være relevante som information til jernbanepassagerer om disses rettigheder, herunder information om servicekvalitetsstandarder, entydigt burde fremgå hos og være tilgængeligt fra den enkelte jernbanevirksomhed. Hvis disse oplysninger blev stillet til rådighed via et regionalt trafikskab, skulle det entydigt fremgå, hvilke oplysninger der gjaldt for jernbanen. Det var jernbanevirksomheden alene, der var ansvarlig for, at samtlige oplysninger krævet i jernbanepassagerrettighedsforordningen blev tilvejebragt og offentliggjort.

Tilsynet viste, at både Midtjyske Jernbaner og Nordjyske jernbaner over for passage-



erne havde tilgængeliggjort information om en række, men ikke alle forordningens syv områder for servicekvalitet. Nævnet kunne ikke vurdere, om den enkelte jernbanevirksomhed havde opstillet servicekvalitetsstandarder eller Midtjyske Jernbaners henholdsvis Nordjyske jernbaners efterlevelse af forordningens krav herom.

Der var for hverken Midtjyske Jernbaner eller Nordjyske Jernbaner dokumentation for, at den enkelte jernbanevirksomhed havde etableret det kvalitetsstyringssystem, der er krav om efter forordningen, og der var ikke dokumentation for, at virksomhederne overvågede deres eget præstationsniveau for servicekvalitet.

Tilsynet viste også, at hverken Midtjyske Jernbaner eller Nordjyske Jernbaner havde offentliggjort sit servicekvalitetsniveau på sin hjemmeside eller gjort servicekvalitetsrapporter tilgængelige på ERAs hjemmeside.

Jernbanenævnet anmodede på den baggrund såvel Midtjyske Jernbaner som Nordjyske Jernbaner om inden for en nærmere defineret tidsfrist at sende nævnet en handlingsplan herfor.

Nævnet gjorde herefter ved brev det pågældende regionale trafikselskab opmærksom på nævnets principielle stillingtagen og beslutning.

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 krænkelse 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.

Fem klagesager er indgået i Jernbanenævnet i efteråret 2012 og hen over årsskiftet 2012-2013. Det drejer sig om:

Klage fra DB Schenker Rail Scandinavia A/S 11. oktober 2012 i en fra Jernbanenævnet til Trafikstyrelsen hjemvist klagesag over takster for året 2010 for løft af trailere i kombiterminalen i Høje Taastrup. Klagen vedrører Trafikstyrelsens beslutning heri af 13. september 2012.

Se også Jernbanenævnets hjemvisningsafgørelse af 25. november 2011 i nævnets årsberetning 2011 (Carlsberg-sagen).

Klage fra DB Schenker Rail Scandinavia A/S 7. december 2012 over Trafikstyrelsens beslutning af 29. november 2012 vedrørende DB Schenker Rails ansøgning om godkendelse af taksterne for 2013 for kombiterminalerne Høje Taastrup og Taulov. Trafikstyrelsen godkendte ved den anledning dele af men ikke alle de ansøgte takster. For Jernbanenævnet blev kun indbragt spørgsmålet om Trafikstyrelsens manglende godkendelse af differentieringen af taksterne for forskellige typer af løft af lastebærere.

Trafikstyrelsen traf efterfølgende 19. december 2012 afgørelse om godkendelse af de påklagede takster, og DB Schenker Rail Scandinavia tilbagekaldte på den baggrund klagen.

Klage fra Carlsberg Danmark A/S 17. januar 2013 over Trafikstyrelsens afgørelse af 19. december 2012 om godkendelse af differenterede takster for løft af trailere og løft af containere på kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov i 2013.

Klage fra DB Schenker Rail Scandinavia A/S 18. december 2012 over Banedanmarks brev af 21. november 2012 vedrørende lejeniveau og andre forhold omkring Padborg Kombiterminal samt kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov.

Klage fra DB Schenker Rail Scandinavia A/S 20. december 2012 over Banedanmarks fastsættelse infrastrukturafgifter for 2013. Klagen vedrører særligt Bekendtgørelse nr. 1108 af 23. november 2012 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet, herunder baneafgifternes forenelighed med bestemmelserne i direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af baneafgifter for brug af jernbaneinfrastruktur.

5. Internationalt

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 uoverensstemmende beslutningsprincipper.

Hertil kommer, at EU's lovgivning inden for specifikke områder forpligter 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 markedsadgangsdirektivet og jernbanegodsforordningen.

5.2 Europa-Kommissionens Rail Regulatory Bodies Group

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



I 2012 har Jernbanenævnet været repræsenteret ved begge de møder, Kommissionen har afholdt for denne gruppe: 21.-22. juni 2012 i Barcelona og 28.-29. november 2012 i Bruxelles.

Med ikrafttræden af direktiv 2012/24/EU 15. december 2012 samarbejder medlemsstaternes Regulatory Bodies fremadrettet inden for et egentligt netværk European Network Regulatory Bodies (ENRB). Netværkets rammer og forpligtelser er nærmere fastlagt med direktivets artikel 57 stk.1. Netværket vil bl.a. indgå i Kommissionens udarbejdelse af forslag til direktivets gennemførselsretsakter.

5.3 DERC-komite og arbejdsgruppe om jernbanegodskorridorer

Som led i Kommissionens koordinering af medlemsstaternes implementering af jernbanegodsforordningen, herunder jernbanegodskorridorerne, er der i regi af Kommissionens komite for udvikling af de europæiske jernbaner (DERC) i 2012 etableret en arbejdsgruppe relateret hertil. Medlemsstaternes Regulatory Bodies indgår heri. Arbejdsgruppens andet møde blev afholdt 14. november 2012. Jernbanenævnet blev ved mødet repræsenteret af Trafikstyrelsen. Disse varetager i øvrigt formandskabet for bestyrelsen i jernbanegodskorridor 3.

Komiteen vil med ikrafttræden af direktiv 2012/34/EU bl.a. skulle indgå i vedtagelsen af direktivets gennemførselsretsakter. Komiteen omtales fremadrettet som SERAC (Single European Railway Area Komite).

5.4 Independent Regulators' Group –Rail (IRG-Rail)

I 2011 er etableret et netværk af uafhængige Rail Regulatory Bodies. Jernbanenævnet indgår heri.

Med et fælles "Memorandum of Understanding" har de enkelte medlemsstaters Rail Regulatory Bodies tilkendegivet, at de på frivillig basis ønsker at facilitere samarbejde omkring dannelse af et enkelt, konkurrence- og levedygtigt international jernbanemarked i Europa.

Tredie plenarforsamling i IRG-Rail fandt sted i Luxembourg 17.-18. oktober 2012. Jernbanenævnet var også repræsenteret her.

IRG-Rail er primært en platform for informationsudveksling og udveksling af best practices Regulatory Bodies imellem. Til formålet har der i 2012 været etableret arbejdsgrupper, der bl.a. arbejdede med forhold omkring baneafgifter, fælles guidelines for samarbejdet i relation til jernbanegodsforordningen, fælles guidelines for vurdering af økonomisk ligevægt i relation til markedsadgangsdirektivet, markedsovervågning. Jernbanenævnet har i 2012 ikke deltaget aktivt i disse arbejdsgrupper, men er fra 2013 aktiv deltager i minimum arbejdsgruppen omkring baneafgifter.

Der er i regi af IRG-Rail i 2012 herudover udformet en række fælles høringsvar relateret til en kommende fjerde jernbanepakke. Jernbanenævnet har deltaget aktivt i udformningen heraf.

Se også <http://www.irg-rail.eu/public-documents/>

5.5 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 En-



forcement 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 2012 afholdt sit fjerde møde 16. juli 2012 i Bruxelles. Hverken Ankenævnet for Bus, Tog og Metro eller Jernbanenævnet deltog.

Kommissionen har i 2012 haft særligt fokus på forordningens artikel 2, herunder krav om servicekvalitetsstandarder, afrapportering af servicekvalitetsrapporter samt på medlemsstaternes implementering af jernbanepassagerrettighedsforordningen generelt.

En rådgiver for EU Kommissionens vicepræsident Siim Kallas afholdt møde i København 19. marts 2012. Formålet var bl.a. i en dialog med de pågældende håndhævelsesmyndigheder at følge op på Danmarks implementering af jernbanepassagerrettighedsforordningen samt hvilke barrierer håndhævelsesmyndighederne så herfor. Jernbanenævnet samt Ankenævnet for Bus, Tog og Metro deltog heri.

Herudover igangsatte Kommissionen 16. januar 2012 et såkaldt "EC Rail Passenger Rights Study" med formålet bl.a. at aflægge rapport over udvalgte medlemsstats implementering af jernbanepassagerrettighedsforordningen, herunder Danmark.

Jernbanenævnet samt Ankenævnet for Bus, Tog og Metro bidrog gennem foråret 2012 hertil.

5.6 Rail Net Europe (RNE)

Europa-Kommissionens Rail Regulatory Bodies Group deltager som observatører i forskellige internationale fora. Det sker f.eks. i 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 18. oktober 2012 i Luxembourg. Jernbanenævnet deltog heri.

6. Anden virksomhed

Der blev 11. april 2012 afholdt møde mellem Transportministeriets Departement og Jernbanenævnet. Mødets grundlag var § 14. stk. 2 i Bekendtgørelse om Jernbanenævnet og dermed formet som et gensidigt og uformelt orienteringsmøde om tilsyn.

Herudover er der 14. september 2012 afholdt møde mellem Dansk IndustriTransport og Jernbanenævnet. Her blev bl.a. uformelt drøftet en række temaer, som DI-Transport fandt væsentlige og relevante for markeds- og konkurrencesituationen i jernbanesektoren.

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. Gældende jernbanelov er lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010. Nævnet er nedsat som følge af kravet om en 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. Ved Lov nr. 612 af 18. juni 2012 om ændring af lov om jernbane (Afgifter og gebyrer) finansieres Jernbanenævnets driftsbevilling fra og med 1. juli 2012 af jernbanevirksomheder.
- 2) Bekendtgørelse nr. 1188 af 12. december 2012 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 forskellige forhold med Rail Regulatory Bodies fra øvrige medlemsstater, hvorigennem den berørte internationale kanal for godstog løber, samt gensidigt informationsudveksle med andre Rail Regulatory Bodies.
- 8) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.



Fotos: Udlånt af Trafikstyrelsen
Grafisk tilrettelæggelse: Koefoed/Ægir

ISBN 978-87-90661-53-3



Jernbanenævnet
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk

Årsberetning 2012