



Årsberetning 2013



Indholdsfortegnelse

Forord	3
Året der gik	5
1. Hvad og hvem er Jernbanenævnet	5
2. Baggrund	6
3. Jernbanenævnets møder 2013	8
4. Jernbanenævnets væsentligste opgaver i 2013	9
4.1 Markeds- og konkurrenceovervågning generelt	9
4.2 Tilsynsvirksomhed, herunder resumé af beslutninger og vejledende udtalelser	11
4.3 Klagesager, herunder resumé af afgørelser	19
5. Internationalt samarbejde i 2013	29
6. Anden virksomhed	32
Noter: Jernbanenævnets lovgivningsmæssige grundlag	33

Forord

Dette er Jernbanenævnets fjerde årsberetning. 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.

Jernbanenævnet har i 2013 afholdt fire nævnsmøder, truffet fire afgørelser i klagesager og ni beslutninger inden for i alt otte tilsynssager.

Jernbanenævnet har gennem året i flere større komplekse klagesager truffet principielle og væsentlige afgørelser af stor betydning for især jernbanegodsvirksomheders adgang til jernbaneinfrastrukturen og for reguleringen af adgangen til serviceydelser forbundet hermed (kombiterminaler).

Det drejer sig bl.a. om en klagesag om Banedanmarks fastsættelse af satsen for tonkilometerafgiften og om klagesager vedrørende terminaloperatørens prisfastsættelse af løft af containere og trailere og Trafikstyrelsens godkendelser heraf.

På tilsynsområdet har nævnet gennem året truffet en række beslutninger i sine tilsyn med passagervirksomhedernes efterlevelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens krav om servicekvalitetsstandarder og styringen heraf.

Med omarbejdningen af første jernbanepakke vedtaget som EU-direktiv 2012/34/EU i



slutningen af 2012, følger en række nye forpligtelser og beføjelser til Jernbanenævnet. Nævnet har bl.a. på den baggrund i løbet af året 2013, og i højere grad end i 2012, deltaget i det internationale samarbejde.

Dette med henblik på dels i større omfang end tidligere at kunne efterleve de forpligtelser om international koordinering og samarbejde, som nævnet allerede er pålagt med lovgivningen, dels som optakt til den udvidede opgaveportefølje for nævnet, der forventeligt vil følge af direktivets kommende implementering i dansk ret. Nævnets deltagelse i samme har, henset til sekretariatets knappe ressourcesituation og bemanning, gennem 2013 været skarpt afgrænset



til aktiviteter, hvor det fagligt og umiddelbart gav mest mening at deltage.

Med Europa-Kommissionens implementeringsretsakter til direktiv 2012/34/EU og med gennemførelsen af fjerde jernbanelovpakke, som også er undervejs, forventes at følge yderligere nye forpligtelser og beføjelser til Jernbanenævnet som jernbanesektorens Regulatory Body.

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

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

Som i 2013 vil intensiteten af Jernbanenævnets arbejde i 2014 således 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, hvilket er et godt grundlag for Jernbanenævnets videre virksomhed. Bevillingen er imidlertid ikke tilstrækkelig til fuldt ud at opfylde alle eksisterende krav til aktiviteter i nævnet og vil næppe heller være tilstrækkelig i forhold til den fremtidige opgaveløsning.

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
Nævnetsformand

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 og servicefaciliteter, opkrævning af baneafgifter, passagerrettigheder, adgang til internationale jernbanegodskorridorer 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 Tænk. Ministeren kan undtagelsesvist udpege nævnsmedlemmer efter indstilling fra andre.

Nævnets afgørelser, vejledende udtalelser, beslutninger m.v. offentliggøres på nævnets hjemmeside www.jernbanenaevnet.dk med de begrænsninger, der følger af almindelige forvaltningsretlige regler.

I 2013 har Jernbanenævnet været sammensat på følgende måde:

Nævnensformand

Vicedirektør Torben Sørensen, Statsforvaltningen.

Nævnsmedlemmer

Lektor Alex Landex, Institut for Transport, Danmarks Tekniske Universitet, pr. 1. november 2013 - : chefkonsulent hos Rambøll (jernbaneteknisk ekspertise); 21. maj 2013 - : professor Bjarne Kjær Ersbøll, Institut for Matematik og Computer Science, 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 (konkurrenceretlig ekspertise) og cheføkonom Martin Salamon, Forbrugerrådet Tænk (forbrugerretlig ekspertise).

Suppleanter

Professor, MSO David Dreyer Lassen, Økonomisk Institut, Københavns Universitet (suppleant samfundsøkonomisk ekspertise), politisk medarbejder, Bæredygtighed Lise Bjørg Pedersen, Forbrugerrådet Tænk (suppleant forbrugerretlig ekspertise) samt chefkonsulent Lotte Vibild Schønau, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (suppleant konkurrenceretlig ekspertise).

Nævnets sekretariat

Jernbanenævnets sekretariat betjener nævnet med bl.a. forberedelse af sager, udførelse af nævnets beslutninger, varetagelse af internationale opgaveportefølje 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 2013 været bemanded således: 1. januar 2013 - : chefkonsulent (cand.jur. Jonas Refn); 1. november 2012 - : fuldmægtig (cand.merc. Jan Stampe Madsen); 1. oktober 2012 - 31. august 2013: studentermedhjælp (stud.jur. Jakob Johansen).

Finansiering og drift

Jernbanenævnets bevilling på finansloven er brugerfinansieret. Siden 1. juli 2012 dækkes Jernbanenævnets driftsomkostninger 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) og Bekendtgørelse nr. 1188 af 12. december 2012 om Jernbanenævnet. Sekretariatet er på den baggrund pr. ultimo 2012 bemanded 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. er 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), jernbanepassagerrettighedsforordningen fra 2007 (5), personbefordringsforordningen fra 2007 (6) og jernbanegodsforordningen fra 2010 (7) skal alle ses som en styrkelse af målsætningen. Med denne regulering er fastlagt en række yderligere forpligtelser og beføjelser til medlemsstaternes Regulatory Bodies.

Ved gennemførelsen af markedsadgangs-direktivet i dansk ret i 2011 blev Jernbanenævnet 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 har i 2013, dels i regi af Independent Regulators Group-Rail (IRG-Rail), dels i eget regi, arbejdet med generelle principper for visse dele af opgaveløsningen. Det forberedende arbejde omkring dette fortsætter i 2014.

Jernbanegodsforordningen tillægger også Jernbanenævnet en række specifikke forpligtelser og beføjelser i relation til forvaltning

af bl.a. den med forordningen fastlagte korridor 3 (Stockholm-Malmø-København-Hamborg-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 har i forhold hertil en række forpligtelser forbundet med bl.a. markedsovervågning, tilsyn og klager, og nævnet har i 2013 fortsat det forberedende arbejde heromkring i såvel eget regi som i regi af IRG-Rail.

Et samlet EU-direktiv om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde er 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. Styrkelse af medlemsstaternes Regulatory Bodies, samt en udvidelse af opgaveporteføljen for samme myndighed, er et af flere centrale elementer i det omarbejdede direktiv. Direktivet har 30 måneders implementeringsfrist, og den kommende gennemførelse af direktivet i dansk ret forventes også at få betydning for Jernbanenævnets virksomhed.

Jernbanenævnet har i 2013 for nævnsrelevante dele dels deltaget i Europa-Kommissionens arbejde med udkast til implementeringsretsakter for direktivet, dels arbejdet hermed i arbejdsgrupper i regi af IRG-Rail.

Europa-Kommissionen fremsatte den 30. januar 2013 forslag til en fjerde jernbanepakke om gennemførelsen af det indre marked for jernbanetransport for at fremme



europæisk konkurrenceevne og vækst. Baggrund for pakken er, at jernbanens andel af det samlede transportmarked på trods af de forudgående jernbanepakker fortsat er beskedent.

Formålet med fjerde jernbanepakke, der bl.a. indeholder tre forslag til forordninger, tre direktiver og en meddelelse, er at tilskynde mere innovation i EU's jernbanesektor ved at åbne markeder for konkurrence i EU. Pakken rummer også en række betydelige strukturelle og tekniske og ledsagereformer. Med pakken følger yderligere udvidelser af beføjelser og opgaveportefølje for medlemsstaternes Regulatory Bodies.

For nævnsrelevante dele af pakken er Jernbanenævnet gennem 2013 indgået i IRG-Rails arbejde med høringssvar heromkring.

Gennem 2013 er Jernbanenævnet ydermere blevet klageorgan for en række nye områder fastlagt ved bekendtgørelse inden for jernbanelovgivningen. Se også Trafikstyrelsens hjemmeside under lovstof.

3. Jernbanenævnets møder 2013

Jernbanenævnet har i 2013 afholdt fire møder. Møderne er afholdt 15. februar, 19. april, 21. oktober og 29. november 2013.

Nævnet har i løbet af 2013 truffet afgørelser i fire klagesager og truffet ni beslutninger i forbindelse med i alt otte tilsynssager.

På Jernbanenævnets 8. møde den 15. februar 2013 blev truffet afgørelse i en klage fra DB Schenker Rail Scandinavia relateret til Banedanmarks forvaltning af lejeforhold for kombiterminalerne Taulov, Høje Taastrup og Padborg, og der blev truffet beslutninger i nævnets tilsyn med DSB og DSB S-togs overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28.

Herudover blev i sammenhæng drøftet tre klagesager indgået i perioden oktober 2012-januar 2013 og disses videre skridt. Alle tre sager omhandlede problemkomplekser forbundet med Trafikstyrelsens godkendelser af kombiterminaltakster, DB Schenker Rail Scandinavia som terminaloperatør og Carlsberg Danmark som bruger af



terminalens serviceydelser. Desuden blev orienteret om og drøftet en række pågående sager.

På 9. nævnsmøde den 19. april 2013 blev truffet afgørelse vedrørende klage fra DB Schenker Rail Scandinavia over Trafikstyrelsens beslutning i en hjemvist klagesag over kombiterminaltakster for 2010. Desuden blev truffet afgørelse vedrørende en klage fra Carlsberg Danmark over Trafikstyrelsens godkendelser af takster 2013 for kombiterminalerne Høje Taastrup og Taulov.

Herudover traf nævnet beslutninger i sine tilsyn med Arriva Togs, Midtjyske Jernbaners henholdsvis Nordjyske Jernbaners overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28. Nævnets årsberetning 2012 blev herudover godkendt.

Desuden blev orienteret om bl.a. en ny klagesag indgået fra Railcare Danmark over en afgørelse fra Trafikstyrelsen om vilkår for adgang til rangering på kombiterminal Taulovs område, og en stævning fra DB Schenker Rail Scandinavia i anledning af nævnets afgørelse den 15. februar 2013 vedrørende Banedanmarks forvaltning af kombiterminalernes lejeforhold. Ydermere blev orienteret om og drøftet en række pågående sager.

På Jernbanenævnets 10. møde den 21. oktober 2013 blev truffet afgørelse vedrørende en klage fra DB Schenker Rail Scandinavia over Banedanmarks fastsættelse af infrastrukturafgifter 2013 (tonkilometerafgift) samt reglerne herfor. Der blev også truffet beslutning vedrørende DSB's mulige overtrædelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 11, 24 a, 24 b og 29; dette på baggrund af en henvendelse fra EU kommissionen juli 2013 om samme.

Herudover blev truffet beslutning i nævnets tilsyn med Metro Services efterlevelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28 samt truffet yderligere beslutning i nævnets tilsyn med DSB og DSB S-togs efterlevelse af samme.

Desuden blev orienteret om en ny stævning fra DB Schenker Rail Scandinavia i anledning af nævnets afgørelse den 19. april 2013 i klage fra Carlsberg Danmark over Trafikstyrelsens godkendelser af takster 2013 for kombiterminalerne Høje Taastrup og Taulov. Der blev også orienteret om bl.a. en betinget klage fra Carlsberg Danmark over Trafikstyrelsens mulige afgørelser (godkendelser) af takster for kombiterminalerne for årene 2011 og 2012.

På nævnets 11. møde den 29. november 2013 blev behandlet udkast til beslutning i nævnets tilsyn med DSB's efterlevelse af EU direktiv 91/440 artikel 9, stk. 4, 2. pkt., særligt DSB's proceduremæssige grundlag for sin adskillelse mellem DSB koncernens konkurrenceudsatte og ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter. Herudover blev truffet yderligere beslutning i nævnets tilsyn med Arriva Togs efterlevelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28, og der blev orienteret om en række pågående sager.

4. Jernbanenævnets væsentligste opgaver i 2013

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.

Jernbanenævnet har i 2013 som led i sin generelle markedsovervågningsforpligtelse foretaget indsamling af oplysninger om de danske jernbanemarkeder for årene 2010-2012. Disse oplysninger er offentliggjort marts 2014 sammen med tilsvarende data fra øvrige medlemsstater i EU. Se i øvrigt afsnit 5 om Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail).

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 jernbanetransporttydelser, 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 gennemførelsesregler.

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 forbindelse med tilsyn enten træffe afgørelse om passende foranstaltninger eller afgive en vejledende udtalelse, der indeholder nævnets retsopfattelse. Samtidig kan nævnet foreholde den forpligtigede (f.eks. jernbanevirksomheden), hvad den efter nævnets opfattelse på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.



4.2 Tilsynsvirksomhed i 2013, herunder resume af beslutninger og vejledende udtalelser

Tilsyn med DSB-koncernens procedurermæssige grundlag for adskillelsen mellem koncernens konkurrenceudsatte og ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter (JN36-00003).

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

Sagen blev rejst den 10. januar 2012 og gennemføres som tilsyn med DSB's efterlevelse af direktiv 91/440 artikel 9, stk. 4, 2. pkt., særligt DSB's procedurermæssige grundlag for den adskillelse mellem DSB-koncernens konkurrenceudsatte og ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter.

Undersøgelsen af tilsynssagen er videreført gennem 2013, og Jernbanenævnet har på sit møde den 29. november 2013 behandlet sagen, der forventes endeligt afgjort primo 2014.

Tilsyn med jernbanevirksomhedernes overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28

Generelt

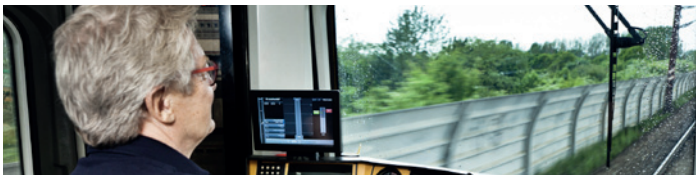
Jernbanenævnet besluttede på sit møde den 25. november 2011 at gennemføre tilsyn med de danske jernbanevirksomheders overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens krav om standarder for servicekvalitet.

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

Nævnet har på sine møder den 15. februar 2013 og 21. oktober 2013 truffet beslutninger heromkring over for DSB og DSB S-tog (nu DSB), på sine møder 19. april 2013 og 11. november 2013 truffet beslutning over for Arriva Tog A/S, på sit møde den 19. april 2013 truffet beslutninger over for Midtjyske Jernbaner A/S og Nordjyske Jernbaner A/S samt på sit møde den 21. oktober 2013 beslutning over for Metro Service A/S. Herudover har nævnet ved skriftlig procedure den 3. – 14. juni 2013 over for Lokalbansen A/S og Regionstog A/S truffet beslutninger af 17. juni 2013.



DSB og DSB S-tog (nu DSB) (JN36-00005 og JN36-00006)

DSB

Jernbanenævnet traf den 15. februar 2013 beslutning i sit tilsyn med DSB's overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28, herunder forordningens Bilag III, om standarder for servicekvalitet.

Forordningens artikel 28 om standarder for servicekvalitet indebærer, at jernbanevirksomhederne skal opstille servicekvalitetsstandarder og indføre et kvalitetsstyringssystem til at opretholde servicekvaliteten med. Der skal som minimum være standarder for servicekvalitet på syv områder nærmere fastlagt med forordningens Bilag III. Herudover skal 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 bemærkede, at forordningens artikel 28 ikke fastlægger mere præcise krav til opbygningen af et kvalitetsstyringssystem samt til definitionen på en servicekvalitetsstandard – og at der i betragtning af forordningens uklarhed herom må indrømmes jernbanevirksomhederne en vis frihed.

Endvidere bemærkede nævnet, at ved en servicekvalitetsstandard som omhandlet i forordningens artikel 28, stk. 1, jf. forordningens Bilag III, må forstås en beskrivelse af, hvilken servicekvalitet man som passager kan forvente inden for det pågældende område, når man rejser med jernbanevirksomheden.

Nævnet fastlagde i tilknytning hertil en udfyldende fortolkning af minimumskravene

i forordningens artikel 28 samt vejledning heromkring.

Nævnet udtalte i den forbindelse principielt, at udgangspunktet ved vurderingen af, om jernbanevirksomheden opfylder forordningens krav i forhold til kvalitetsstyringssystem og servicekvalitetsstandarder burde være, hvilke minimumskrav der efter almindelig anerkendt praksis måtte antages at være nødvendige for, at henholdsvis et kvalitetsstyringssystem og servicekvalitetsstandarder kunne opfylde deres formål.

Jernbanenævnet udtalte herefter principielt, at det generelt i forhold til forordningens syv servicekvalitetsområder skal kunne dokumenteres, at den pågældende jernbanevirksomhed:

- har opstillet servicekvalitetsstandarder i henhold til forordningens Bilag III, herunder med beskrivelser af, hvilken servicekvalitet man som passager kan forvente,
- har udarbejdet handlingsplaner for de opstillede standarder,
- har gennemført resultatmåling vedrørende opretholdelse af standarderne,
- håndterer korrigerende og forebyggende handlinger,
- gennemfører evalueringer af resultatmålinger og handlingsplaner,
- har relevant overvågning og opfølgning inden for området, herunder ledelsens involvering.

Tilsynet viste, at DSB havde tilgængeliggjort oplysninger om alle de syv områder for servicekvalitet.

Nævnet kunne dog ikke på det foreliggende grundlag vurdere, om DSB i tilstrækkelig grad havde opstillet servicekvalitetsstandarder til opfyldelse af forordningens krav herom. Der manglede således for de fleste områder nærmere beskrivelser af, hvilken servicekvalitet man som passager kunne forvente. Disse standarder bør underbygges af passagerrettet information om virksomhedens tiltag med henblik på at sikre kunden den definerede servicekvalitet.

information om virksomhedens tiltag med henblik på at sikre, at kunden oplever den definerede servicekvalitet som opfyldt.

Det var heller ikke dokumenteret, at DSB havde etableret et kvalitetsstyringssystem til opretholdelse af virksomhedens servicekvalitet, eller at DSB overvågede eget præstationsniveau på grundlag af servicekvalitetsstandarder.

Derimod blev det konstateret, at der på DSB's websted i tilknytning til DSB's offentliggørelse af sine årsrapporter, både for årene 2010 og 2011, var foretaget offentliggørelse af separate servicekvalitetsrapporter om servicekvalitetsniveauet i overensstemmelse med forordningens artikel 28, stk. 2, 3. pkt.

Endvidere havde DSB for både årene 2010 og 2011 tilgængeliggjort sine servicekvalitetsrapporter på det Europæiske Jernbanegæstgæsternes websted i overensstemmelse med forordningens artikel 28, stk. 2, 4. pkt.

Jernbanenævnet anmodede herefter DSB om at fremsende en handlingsplan for efterlevelsen af de udestående spørgsmål.

DSB S-tog

Nævnet traf den 15. februar 2013 beslutning i sit tilsyn med daværende DSB S-tog A/S' overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28. Tilsynet var, tilsvarende tilsynet med DSB, baseret på bl.a. nævnets udfyldende fortolkning af minimumskravene til forordningens artikel 28 (se ovenfor).

Tilsynet viste, at moderselskabet DSB, herunder også for DSB S-tog A/S, havde tilgængeliggjort oplysninger om alle de syv områder for servicekvalitet.



Oplysningerne om de syv områder for servicekvalitet bestod primært i henvisninger til kravene i henhold til kontraktgrundlaget over for virksomhedens ejer, samt hvorledes disse krav overholdes internt og produktionsmæssigt.

Nævnet fandt, at der for de fleste områder manglede nærmere beskrivelse af, hvilken servicekvalitet man som passager kunne forvente, og at sådanne standarder burde opstilles og underbygges af passagerrettet



Det fremgik imidlertid ikke entydigt, hvilke af oplysningerne der gjaldt for jernbanevirksomheden DSB S-tog A/S, idet DSB S-tog A/S havde henvist til moderselskabet DSB's hjemmeside samt øvrige sites, som der derfra var adgang til.

Jernbanenævnet bemærkede, at de rettigheder og forpligtelser, der udspringer af jernbanepassagerrettighedsforordningen, og som måtte være relevante som information til jernbanepassagererne om deres rettigheder, herunder information om jernbanevirksomhedens servicekvalitetsstandarder m.v., entydigt bør fremgå hos, og være tilgængeligt fra, den enkelte jernbanevirksomhed. Oplysningerne kan eventuelt gives via f.eks. moderselskabets (koncernens) hjemmeside, såfremt der fra eget site linkes direkte til de pågældende oplysninger, eller jernbanevirksomheden kan give alle oplysningerne via koncernens hjemmeside.

Det skal under alle omstændigheder fremgå entydigt, hvilke oplysninger der gælder for den enkelte jernbanevirksomhed, og jernbanevirksomheden alene er ansvarlig for, at samtlige oplysninger krævet i jernbanepassagerrettighedsforordningen tilvejebringes og offentliggøres.

Jernbanenævnet kunne ikke ud fra de oplysninger, der var til stede, vurdere om DSB S-tog A/S i tilstrækkelig grad havde opstillet servicekvalitetsstandarder til opfyldelse af forordningens krav herom.

Oplysningerne om de syv områder for servicekvalitet bestod primært i henvisninger til kravene i henhold til kontraktgrundlaget over for virksomhedens ejer, samt hvordan disse krav blev overholdt internt og produktionsmæssigt.

For de fleste områder manglede nærmere beskrivelser af, hvilken servicekvalitet man som passager kunne forvente. Nævnet udtalte her, at sådanne standarder bør opstilles og underbygges af passagerrettet information om virksomhedens tiltag med henblik på at sikre, at kunden oplever den definerede servicekvalitet som opfyldt.

Det var heller ikke dokumenteret, at DSB S-tog A/S havde etableret et kvalitetsstyringsystem til opretholdelse af virksomhedens servicekvalitet eller overvågede eget præstationsniveau på grundlag af servicekvalitetsstandarder.

Derimod kunne det konstateres, at der på moderselskabet DSB's websted i tilknytning til DSB's offentliggørelse af sine årsrapporter, herunder også for DSB S-tog A/S, både for årene 2010 og 2011, var foretaget offentliggørelse af separate servicekvalitetsrapporter om servicekvalitetsniveauet i overensstemmelse med forordningens artikel 28, stk. 2, 3. pkt.

Endvidere havde moderselskabet DSB, herunder også for DSB S-tog A/S, for både årene 2010 og 2011 tilgængeliggjort sine servicekvalitetsrapporter, på det Europæiske Jernbaneagenturs websted i overensstemmelse med forordningens artikel 28, stk.2, 4. pkt.

Jernbanenævnet anmodede herefter DSB S-tog A/S om at sende en handlingsplan for efterlevelsen af de udestående spørgsmål.

Samlet tilsyn for DSB og DSB S-tog
Medio maj 2013 fusionerede DSB SOV og DSB S-tog med tilbagevirkende kraft pr. 1. januar 2013, og nævnets tilsyn med DSB og DSB S-tog er siden august 2013 foretaget som ét samlet tilsyn.

DSB fremsendte medio august 2013 en samlet handlingsplan for begge ovennævnte tilsynssager. Nævnet traf på den baggrund den 21. oktober 2013 beslutning om bl.a. DSB's efterlevelse af forordningens krav om offentliggørelse af jernbanevirksomhedens servicekvalitetsstandarder inden for samtlige syv servicekvalitetsområder, om virksomhedens overvågning af eget præstationsniveau på grundlag af servicekvalitetsstandarderne og om et kvalitetsstyringssystem til opretholdelsen af servicekvaliteten.

Nævnet fastslog med sin beslutning forordningens udtrykkelige krav om ovenstående og anbefalede generelt – navnlig af hensyn til gennemførelsen af de nævnte resultatmålinger – at informationen til passagererne om jernbanevirksomhedernes servicekvalitetsstandarder foretages på en så tydelig og klar måde som muligt.

Jernbanenævnet præciserede med sin beslutning herudover generelt, at der ikke af jernbanepassagerrettighedsforordningen følger noget krav om, at jernbanevirksomhederne over for passagererne – bortset fra selve servicekvalitetsstandarderne – også skal informere om de aktiviteter, der gennemføres med henblik på opfyldelse af servicekvalitetsstandarderne, og som alene er af intern karakter med hensyn til sikring af servicekvaliteten ved opfølgning og interne kontroller m.v.

Nævnet kunne ikke på det foreliggende grundlag bedømme, hvorvidt det af DSB skitserede kvalitetsstyringssystem kunne forventes at opfylde minimuskraevne i forordningens artikel 28, og anmodede herefter DSB på ny om at sende en revideret og mere detaljeret handlingsplan for virksomhedens efterlevelse af ovenstående.

Tilsynet er ved udgangen af 2013 endnu uafsluttet.

Arriva Tog A/S (JN36-00011)

Jernbanenævnet traf den 19. april 2013 beslutning i sit tilsyn med Arriva Tog A/S' (Arriva) overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28, herunder forordningens Bilag III, om standarder for servicekvalitet.

Nævnet fastslog over for Arriva, på tilsvarende vis som med beslutningerne over for DSB, udtrykkeligheden af forordningens retlige krav, og fastlagde over for Arriva herudover vejledende bemærkninger og uddybende fortolkninger i forhold til forordningens svarende til, hvad der fremgår af nævnsbeslutning af 15. februar 2013 vedrørende DSB.

Tilsynet viste, at Arriva havde tilgængeliggjort informationer om og servicekvalitetsstandarder for alle de syv områder for servicekvalitet. Enkelte delelementer inden for Arrivas servicekvalitetsstandarder, herunder f.eks. mål for rettidighed samt mål for besvarelser af servicetelefonen, fremgik imidlertid alene af jernbanevirksomhedens interne kvalitetshåndbog, som ikke var offentligt tilgængelig.

Jernbanenævnet anbefalede derfor, at servicekvalitetsstandarderne fra den interne kvalitetshåndbog også blev gengivet som en del af den information, som er rettet til passagererne om jernbanevirksomhedens servicekvalitetsstandarder.

Tilsynet viste endvidere, at Arrivas kvalitetsstyringssystem i væsentlig grad opfylder minimuskraevne hertil, bl.a. med hensyn til handlingsplaner for de opstillede servicekvalitetsstandarder, resultatmålinger, evalueringer og opfølgning.

Jernbanenævnet havde kun i et vist omfang modtaget dokumentation for den egenkontrol, som gennemføres i henhold til kvalitetsstyringsystemet. Dernæst havde Jernbanenævnet ikke modtaget dokumentation for, at Arriva opfyldte kravet i forordningens artikel 28, stk. 2, 2. pkt., hvorefter jernbanevirksomhederne hvert år skal offentliggøre en rapport om servicekvalitetsniveauet sammen med årsberetningen. Endelig havde Arriva ikke offentliggjort rapporter om servicekvalitetsniveauet på jernbanevirksomhedens websted samt gjort disse tilgængelige på ERA's websted.

Jernbanenævnet anmodede på den baggrund Arriva om yderligere at dokumentere ovenstående. Nævnet fandt herefter på sit møde 29. november 2013 sammenfattende, at Arriva i fornødent omfang havde fremlagt dokumentation for virksomhedens overholdelse af kravene i forordningens artikel 28 og besluttede herefter på det foreliggende grundlag at afslutte tilsynssagen over for Arriva.

Metro Service A/S (JN36-00013)

Jernbanenævnet traf den 21. oktober 2013 beslutning i sit tilsyn med Metro Service A/S (MetroService).

Nævnet fastslog over for MetroService, på tilsvarende vis som med beslutningerne over for DSB, udtrykkeligheden af forordningens retlige krav, og fastlagde vejledende bemærkninger og uddybende fortolkninger i forhold til forordningen krav tilsvarende de, der fremgår af nævnsbeslutning af 15. februar 2013 vedrørende DSB.

Tilsynet viste, at MetroService havde defineret servicekvalitetsstandarder om samtlige emner i henhold til forordningens Bilag III, idet der dog syntes at mangle offentliggjorte servicekvalitetsstandarder for rengøring.

Gennemgangen af virksomhedens servicekvalitetsstandarder viste, at disse fremgår forskellige steder på hjemmesiden, herunder forskellige steder i brochurer på virksomhedens hjemmeside, samt af en virksomhedsintern håndbog for virksomhedens servicekvalitetssystem.

Jernbanenævnet havde ingen bemærkninger til, at oplysning om servicekvalitetsstandarderne som nævnt stilles til rådighed for passagererne via hjemmesiden og brochurer på hjemmesiden.



Enkelte af MetroServices servicekvalitetsstandarder, herunder f.eks. mål for assistance til handicappede og bevægelseshæmmede fremgår imidlertid alene af den nævnte interne håndbog, ligesom spørgsmålet om rengøring var henvist til driftskontrakten for Metroen.

Nævnet anbefalede, at servicekvalitetsstandarder, der er relateret til forordningen og indgår i ikke offentligt tilgængelige doku-

menter, eventuelt indgår i den information, der er rettet til passagererne på hjemmesiden om jernbanevirksomhedens servicekvalitetsstandarder.

Nævnet fandt herudover, at det kvalitetsstyringssystem til opretholdelse af servicekvaliteten, som MetroService har indført, med hensyn til kvalitetsstyringssystemets indretning generelt opfylder de hovedkrav, der følger af forordningen, men at der dog var behov for yderligere dokumentation inden for visse nærmere definerede områder.

Nævnet anmodede herefter MetroService om at fremsende yderligere dokumentation for bl.a. egenkontrollen, der gennemføres i henhold til kvalitetsstyringssystemet, kundetilfredshedsundersøgelser, årlig offentliggørelse af rapport om servicekvalitetsniveauet sammen med årsberetningen samt offentliggørelse af samme på jernbanevirksomhedens websted og på Det Europæiske Jernbaneagenturs websted.

Tilsynet er ved udgangen af 2013 endnu uafsluttet.

Midtjyske Jernbaner A/S (JN36-00010)

Midtjyske Jernbaner blev ved Jernbanenævnets beslutning af 28. september 2012 anmodet om at fremsende handlingsplan for opfyldelsen af kravene i forordningens artikel 28. På anmodning fra Midtjyske Jernbaner traf nævnet herefter på sit møde den 19. april 2013 beslutning om at meddele virksomheden fristforlængelse i sagen. Nævnet har herudover løbende gennem året over for virksomheden foretaget den fornødne vejledning og bragt sagen i erindring.

Nævnet har den 20. december 2013 anmodet Midtjyske Jernbaner om status med hensyn til virksomhedens opfyldelse af for-

ordningens krav og redegørelse for udeståender i forhold hertil.

Tilsynet er ved udgangen af 2013 endnu uafsluttet.

Nordjyske Jernbaner A/S (JN36-00014)

Nordjyske Jernbaner blev ved Jernbanenævnets beslutning af 28. september 2012 anmodet om at fremsende handlingsplan for opfyldelsen af kravene i forordningens artikel 28.

Jernbanenævnet traf på sit møde den 19. april 2013 bl.a. beslutning om, at virksomheden fortsat ikke i tilstrækkelig grad havde opstillet servicekvalitetsstandarder for de områder for servicekvalitet, der efter forordningens Bilag III skal foreligge servicekvalitetsstandarder for, samt at der fortsat ikke var tilstrækkelig dokumentation for virksomhedens kvalitetsstyringssystem til opretholdelsen af servicekvaliteten eller dokumentation for offentliggørelsen af årlige rapporter om servicekvalitetsniveauet. Nordjyske Jernbaner fik herefter ved samme nævnetsbeslutning en nærmere fastlagt frist til at gennemføre ovenstående (1. juli 2013).

Nævnet har gennem 2. halvår 2013 løbende og efter anmodning fra virksomheden forlænget fristen, og dokumentation er indgået i nævnet i første halvdel af december 2013. Nævnet har løbende gennem året over for virksomheden foretaget den fornødne vejledning og bragt sagen i erindring.

Tilsynet er ved udgangen af 2013 endnu uafsluttet.

Lokalbanen A/S (JN36-00008)

Jernbanenævnet meddelte på baggrund af anmodninger fra Lokalbanen gennem 2012 og første halvdel af 2013 en række fristfor-



længelser i tilsynssagen om jernbanevirksomhedens overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28.

Nævnet har gennem første halvdel af 2013 fra Lokalbanen modtaget redegørelser i sagen og har over for virksomheden foretaget den fornødne vejledning samt bragt sagen i erindring.

Jernbanenævnet traf på sit møde den 14. juni 2013, og på anmodning fra Lokalbanen, beslutning om at meddele virksomheden fristforlængelse i sagen til 1. januar 2014. Nævnet modtog primo januar 2014 omfattende dokumentation i sagen.

Tilsynet er ved udgangen af 2013 endnu uafsluttet.

Regionstog A/S (JN36-00009)

Jernbanenævnet meddelte, på baggrund af anmodninger fra Regionstog, gennem 2012 og første halvdel af 2013 en række fristforlængelser i tilsynssagen om jernbanevirksomhedens overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28.

Nævnet har gennem første halvdel af 2013 fra Regionstog modtaget redegørelser i sagen og har over for virksomheden foretaget den fornødne vejledning samt bragt sagen i erindring. Regionstog fremsendte i maj 2013 en begrundet handlingsplan for implementeringen af en række aktiviteter forbundet med gennemførelsen af forordningens krav. Et særligt forhold er her, at der i samme periode Movia, Metroen, DSB og Trafikstyrelsen imellem pågår et arbejde om at få etableret ens rejseregler.

Jernbanenævnet traf på sit møde den 14. juni 2013 beslutning om at meddele virksomheden frist til senest 1. februar 2014

at gennemføre forordningens krav samt at fremsende en redegørelse herom til Jernbanenævnet.

Tilsynet er ved udgangen af 2013 endnu uafsluttet.

DSB's overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 11, 24 a, 24 b og 29 (JN40-00012)

Jernbanenævnet modtog den 12. juli 2013 fra Transportministeriet en henvendelse fra Europa-Kommissionen vedrørende DSB's mulige overtrædelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 11, 24 a, 24 b og 29. Baggrunden for henvendelsen var dels Europa-Kommissionens afrapporteringspligt om forordningens implementering over for Europa-Parlamentet og Rådet, dels Kommissionens forundersøgelser af, hvorvidt der på baggrund heraf var grundlag for at rejse en traktatkrænkelssesag mod Danmark. I grundlaget for Europa-Kommissionens henvendelse indgik resultater fra en forudgående ekstern konsulentundersøgelse af medlemsstaternes efterlevelse af forordningen som sådan.

Kommissionen rejste tre punkter, hvor DSB muligvis ikke overholdt jernbanepassagerrettighedsforordningen:

- En jernbanepassager skal have mulighed for at modtage erstatning i forbindelse med skader på eller bortkomst af bagage, og erstatningen skal ydes for tab med en beløbsgrænse på op til 1.400 regningsenheder (svarende til cirka DKK 12.000) til hver passager (artikel 11). Ifølge EU-Kommissionen syntes DSB alene at yde den nævnte form for erstatning med et maksimum på DKK 10.000, hvilket dermed lå lavere end det nævnte minimum i henhold til forordningen.

- Bevægelseshæmmede og handicappede personer skal have mulighed for at varsle jernbanevirksomhederne om et konkret behov for assistance mindst 48 timer forinden, og jernbanevirksomhederne skal træffe de nødvendige foranstaltninger med hensyn til modtagelsen af sådanne meddelelser (artikel 24 a og 24 b). Europa-Kommissionen bemærkede, at DSB i forbindelse med meddelelser om behov for assistance via hjemmesiden har fastsat en frist på 72 timer.
- Jernbanevirksomheder skal i forbindelse med billetsalg informere passagererne om deres rettigheder i henhold til forordningen (artikel 29). Efter de oplysninger, der forelå for Kommissionen, havde det ikke umiddelbart kunnet konstateres, at DSB opfyldte denne informationspligt, hverken på stationer eller online.

Jernbanenævnet foretog herefter en undersøgelse af sagen.

I relation til undersøgelsen af det første kritikpunkt fremgik det, at regelgrundlag og DSB's administration af erstatningsordningen var korrekt, men at der udestod en opdatering af DSB's forretningsbetingelser. Nævnet lagde herefter til grund at DSB på grundlag af gennemførte rettelser overholder jernbanepassagerrettighedsforordningens beløbsgrænse for ydelse af erstatning i forhold til håndbagage.

I forhold til andet kritikpunkt fandt Jernbanenævnet, at kravet i jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 24 a og b, hvorefter jernbanevirksomhederne skal sørge for at kunne modtage anmodninger om assistance med 48 timers varsel, alene vedrører bestilling af station-til-station service, jf. artikel 22, stk. 1. Nævnet fandt i

den forbindelse, at DSB opfylder kravet om 48 timers varsel i forordningen ved muligheden for mundtlig telefonisk bestilling af station-til-station service inden for 48 timer, idet nævnet bemærkede, at bestemmelserne ikke indeholder krav om, at denne service skal kunne bestilles skriftligt. Nævnet bemærkede, at den dør-til-dør service, som DSB tilbyder, ikke er omfattet af forordningen, og at det derfor heller ikke er i strid med forordningen, at denne kun kan bestilles skriftligt via DSB's hjemmeside med 72 timers varsel.

Om det tredje kritikpunkt fandt nævnet det bekræftet, at DSB opfylder kravet i passagerrettighedsforordningens artikel 29, hvorefter passagererne skal underrettes om deres rettigheder og forpligtelser efter forordningen i forbindelse med billetsalg.

Jernbanenævnet traf herefter på sit møde 21. oktober 2013 sammenfattende beslutning om, at der ikke var grundlag for at rejse en tilsynssag over for DSB på baggrund af EU-Kommissionens henvendelse.

4.3 Klagesager i 2013, herunder resumé af afgørelser

Generelt

Jernbanenævnet skal som rekursmyndighed behandle og træffe afgørelser i konkrete klagesager vedrørende en lang række forhold inden for jernbanesektorens virke. Enhver ansøger kan klage over bl.a. 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, infra-



strukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give oplysninger, som har betydning for nævnets virksomhed.

Fem klagesager er indgået i Jernbanenævnet i 2013 og hen over årsskiftet 2013-2014.

Nævnet har i 2013 truffet afgørelse i følgende fire klagesager:

Klage fra DB Schenker Rail Scandinavia A/S af 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 (JN34-00005).

Klage fra DB Schenker Rail Scandinavia af 11. oktober 2012 over Trafikstyrelsens afgørelse af 13. september 2012 i anledning af tidligere hjemvist sag om godkendelser af takster for kombiterminaler for 2010 (JN34-00003).

Klage fra Carlsberg Danmark A/S af 17. januar 2013 over Trafikstyrelsens afgørelse af 19. december 2012 om godkendelse af differentierede takster for løft af trailere og løft af containere på kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov i 2013 (JN34-00007).

Klage fra DB Schenker Rail Scandinavia A/S af 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 infrastrukturafgifternes forenelighed med bestemmelserne i direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (JN34-00006).

Resuméer af disse ses nedenfor.

Herudover er i 2013 og hen over årsskiftet 2013-2014 indgået følgende sager:

Klage fra Railcare Danmark A/S/ (nu Captrain Denmark Aps) af 11. april 2013 over afgørelse fra Trafikstyrelsen af 20. marts 2013 om betingelser for rangering på sporarealer tilknyttet kombiterminal Taulov (JN34-00008).

Betinget klage fra Carlsberg Danmark af 22. august 2013 over Trafikstyrelsens eventuelle godkendelser af kombiterminaltakster 2011 og 2012 (JN 34-00012).

Klage fra Carlsberg Danmark 7. oktober 2013 henholdsvis 17. december 2013 over Trafikstyrelsens manglende godkendelser af kombiterminaltakster i perioden 2010-2013 (JN34-00014 og JN34-00015).

Klage fra DB Schenker Rail Scandinavia af 8. januar 2014 over Trafikstyrelsens fastsættelse af kombiterminaltakster for 2014, særligt fastsættelsen af taksterne for trailerløft og containerløft (JN34-00017).

Desuden er følgende af Jernbanenævnets afgørelser blevet indbragt for retten i 2013:



Afgørelse af 15. februar 2013 om Banedanmarks forvaltning af kombiterminalers lejeforhold (JN34-00005). Sagsøger er DB Schenker Rail Scandinavia A/S.

Afgørelse af 19. april 2013 om Trafikstyrelsens godkendelser af kombiterminaltakster 2013 for Høje Taastrup og Taulov (JN34-00007). Sagsøger er DB Schenker Rail Scandinavia A/S.

Resume af afgørelser i klagesager

Afgørelse af 15. februar 2013 om afvisning af klage over procesledende beslutning fra Banedanmark af 21. november 2012 i sag om fastsættelse af fastsættelse af lejeniveau for kombiterminaler (JN34-00005)

Jernbanenævnet traf den 15. februar 2013 afgørelse vedrørende en klage fra DB Schenker Rail Scandinavia A/S af 19. december 2012 over Banedanmarks fastsættelse af lejeniveau for de danske kombiterminaler. DB Schenker Rail Scandinavia's (DB SR) påstand var, at lejeniveauet for anvendelsen af kombiterminalen i Taulov skulle fastsættes efter samme principper som for lejeniveauet for kombiterminalen i Padborg.

DB SR havde over for Banedanmark krævet nedsættelse af lejen for kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup svarende til lejen for kombiterminalen i Padborg. Efter forhandling herom meddelte Banedanmark den 21. november 2012 DB SR, at en ændring af lejen forudsatte en generel revision af indholdet i lejekontrakterne for alle tre kombiterminaler, og DB SR blev anmodet om at fremsende et oplæg til en sådan revision.

Denne beslutning blev af DB SR påklaget til Jernbanenævnet.

I klagen blev der nedlagt påstand om, at lejeniveauet for det brugbare areal af kombiterminalen i Taulov skulle fastsættes efter samme principper som lejeniveauet for det brugbare areal for kombiterminalen i Padborg.

Til støtte for klagen blev bl.a. henvist til, at Banedanmark i medfør af § 11 i bekendtgørelse nr. 1265 af 5. november 2010 samt jernbanelovens § 9, stk. 6, fastsætter afgifter for benyttelse af statens infrastruktur. Det blev også anført, at beslutningen om en samlet generel revision af lejekontrakterne for alle 3 kombiterminaler samt anmodningen om fremsendelse af oplæg hertil havde karakter af en afgørelse, som kunne påklages til Jernbanenævnet i medfør af jernbanelovens § 24 c, stk. 1.

Jernbanenævnet bemærkede, at den af Banedanmark valgte fremgangsmåde med en samlet generel revision af vilkårene for alle tre kombiterminaler var egnet til at sikre, at lejefastsættelsen skete efter ensartede principper og uden usaglig forskelsbehandling.

På den baggrund fandt Jernbanenævnet, at Banedanmarks beslutning om generel revision af lejekontrakterne og anmodningen til DB SR om at fremsende et oplæg hertil, udgjorde en sagligt begrundet procesledende beslutning, der i øvrigt ikke var uforholdsmæssigt bebyrdende for DB SR.

Der forelå derfor ikke en afgørelse, som selvstændigt kunne påklages til Jernbanenævnet efter jernbanelovens § 24 c, stk. 1. Klagen blev derfor afvist.

DB SR samtidig blev vejledt om, at fortsættelse af sagen herefter i givet fald måtte ske over for Banedanmark ved fremsendelse af oplæg til revision af lejekontrakterne.

I øvrigt bemærkede nævnet, at lejens størrelse fremgik af en erhvervslejekontrakt.

Nævnet tog ikke stilling til, hvorvidt der var tale om, at lejeniveauet var aftalereguleret eller betydningen heraf i forhold til nævnets kompetence til at behandle sagen som administrativ klagemyndighed.

Afgørelse af 19. april 2013 om ophævelse og hjemvisning af Trafikstyrelsens afgørelse af 19. december 2012 om godkendelse af kombiterminaltakster 2013 (JN34-00007)

Jernbanenævnet traf den 19. april 2013 afgørelse vedrørende en klage fra Carlsberg Danmark A/S (Carlsberg) af 17. januar 2013 over Trafikstyrelsens afgørelse af 19. december 2012 om godkendelse af takster for løft af containere og løft af trailere på kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov for året 2013.

Sagen vedrører den såkaldte kombiterminalbekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 168 af 3. marts 2009 om modtagepligt på kombiterminaler).

I klagen gjorde Carlsberg blandt andet gældende, at de godkendte takster lå væsentligt over markedsprisen og ikke afspejlede de omkostninger, som er forbundet med de omhandlede løft.

I afgørelsen af 19. december 2012 har Trafikstyrelsen som begrundelse for godkendelsen blandt andet anført, at ansøgeren DB Schenker Rail Danmark Services A/S, på vegne af terminaloperatøren DB Schenker Rail Scandinavia A/S (DB SR), havde fremsendt oplysninger om tidsforbruget ved processen i forbindelse med håndteringen af lastebærerne fra deres ankomst til kombiterminalen, til de forlader den igen.

Den 19. april 2013 ophævede Jernbanenævnet Trafikstyrelsens afgørelse om takstgodkendelse og hjemviste sagen til fornyet behandling hos Trafikstyrelsen.

Jernbanenævnet anførte indledningsvist, at Carlsberg var modtager af kombiterminalernes ydelser og derudover havde fremsat indsigelser imod terminaloperatørens takstforslag allerede i forbindelse med høringen forud for ansøgningen til Trafikstyrelsen om takstgodkendelse, og at Carlsberg bl.a. derfor var klageberettiget.

Som begrundelse for ophævelsen af Trafikstyrelsens afgørelse anførte Jernbanenævnet bl.a., at der i forbindelse med afgørelser om takstgodkendelser efter kombiterminalbekendtgørelsen bl.a. skal foretages en vurdering af, om de ansøgte takster overholder kravet i kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1, hvorefter taksterne kun må dække 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.

Det er ikke muligt at foretage denne kontrol, hvis ikke godkendelsesmyndigheden håndhæver kravene i bekendtgørelsens § 9, stk. 1-4, om terminaloperatørens pligt til at tilvejebringe regnskabsmæssig dokumentation og produktkalkuler. Derfor er det udtrykkeligt fremhævet som et krav i bekendtgørelsens § 9, stk. 5, at Trafikstyrelsen på grundlag af kombiterminalens interne regnskab og produktkalkuler, m.v. skal kontrollere og påse, at bl.a. kravet i § 7, stk. 1, er overholdt.

Kravet i bekendtgørelsen om, hvad taksterne må dække, er helt centralt og afgørende i forhold til formålet med blandt andet jernbanelovens § 10 om, at kombiterminalerne



skal kunne benyttes på lige og ikke diskriminerende vilkår.

Kravet i bekendtgørelsens § 9, stk. 2, om tilvejebringelse af regnskaber med produktkalkuler for de enkelte serviceydelser forudsætter detaljerede oplysninger om, hvilke omkostninger der kan henføres til de enkelte serviceydelser, herunder også i forhold til de investeringer, terminaloperatøren måtte have foretaget i kombiterminalerne.

En kombiterminals regnskaber med produktkalkuler skal efter kombiterminalbekendtgørelsens § 9, stk. 3, udfærdiges efter anerkendte og ensartede principper og metoder for indtægts og omkostningsallokering samt baseres på en dokumenteret produktøkonomimodel.

Nævnet foretog med udgangspunkt i anerkendte principper og metoder for omkostningsfordeling en udførlig gennemgang af, hvorvidt det regnskabsmateriale mv., som DB SR havde fremsendt til Trafikstyrelsen, opfyldte disse krav. I den forbindelse konkluderede nævnet, at regnskaberne ikke indeholdt fyldestgørende produktkalkuler i almindelig forstand for så vidt angik de enkelte serviceydelser, som ansøgningen om takstgodkendelse omhandlede.

Yderligere bemærkede nævnet, at Trafikstyrelsen i forbindelse med sin afgørelse om takstgodkendelse navnlig havde lagt vægt på oplysninger om den tid, som medgår ved de omhandlede løft. Nævnet fremhævede, at dette ikke er tilstrækkeligt, idet tidsfaktoren alene udgør én blandt flere forskellige nødvendige faktorer i en produktkalkulemodel.

Sammenfattende fandt Jernbanenævnet, at DB SRs regnskabsmateriale manglede den fornødne fordeling af omkostninger i

forhold til de enkelte ydelser, og at regnskaberne derfor ikke opfyldte kravet om produktkalkuler i kombiterminalbekendtgørelsens § 9, stk. 2.

Det var derfor ikke muligt at vurdere, hvorvidt taksterne var fastsat i overensstemmelse med kravet i bekendtgørelsens § 7, stk. 1.

Trafikstyrelsen havde således ikke foretaget sin godkendelse af de omhandlede takster for 2013 på baggrund af de med bekendtgørelsen krævede produktkalkuler.

Jernbanenævnet fandt derfor, at Trafikstyrelsen ikke ved sin sagsbehandling havde opfyldt sin forpligtelse til at sikre den fornødne sagsoplysning. Herved var der tilsidesat et helt centralt sagsbehandlingskrav, som var nødvendigt for at sikre, at der kunne træffes en lovlige og rigtig afgørelse om takstgodkendelse.

Nævnet fandt, at der var tale om en væsentlig retlig mangel, som burde føre til ophævelse af Trafikstyrelsens afgørelse og hjemvisning af sagen til fornyet behandling hos Trafikstyrelsen.

Afgørelse af 19. april 2013 om afvisning af klage over procesledende beslutning fra Trafikstyrelsen af 13. september 2012 i sag om godkendelse af kombiterminaltakster for 2010 (JN34-00003)

Jernbanenævnet traf den 19. april 2013 afgørelse vedrørende en klage fra DB Schenker Rail Scandinavia A/S (DB SR) den 11. oktober 2012 over Trafikstyrelsens behandling af en ansøgning om godkendelse af takster for anvendelsen af kombiterminaler.

Som følge af en afgørelse truffet af Jern-

banenævnet i 2011 om hjemvisning (JN34-00002) skulle Trafikstyrelsen på ny træffe afgørelse om den af terminaloperatøren DB SR ansøgte takst for trailerløft og containerløft på kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov for 2010.

Trafikstyrelsen traf beslutning i sagen den 13. september 2012. I den forbindelse meddelte Trafikstyrelsen DB SR, at det modtagne ansøgningsmateriale ikke gav tilstrækkelig dokumentation for den ansøgte forskel mellem taksten for trailerløft i forhold til taksten for løft af containere. Trafikstyrelsen anmodede derfor om at få tilsendt nyt takstforslag, hvor taksten for løft af trailere var på samme størrelse som taksten for løft af containere. Samtidigt blev det meddelt, at såfremt der senere måtte ønskes godkendelse af de ansøgte differentierede takster, krævede dette fremsendelse af dokumentation herfor.

Denne beslutning blev den 11. oktober 2012 af DB SR påklaget til Jernbanenævnet med principal påstand om, at der skulle ske

godkendelse af de ansøgte differentierede takster.

Jernbanenævnet bemærkede, at den påklagede beslutning ikke fremtrådte som en endelig afgørelse om takstgodkendelse, idet Trafikstyrelsen anmodede om et nyt takstforslag, og fordi Trafikstyrelsen i øvrigt fortsat holdt muligheden for godkendelse af den ansøgte høje takst for trailerløft åben, såfremt der senere blev fremsendt "nødvendig dokumentation".

Jernbanenævnet fandt derfor, at der alene var tale om en procesledende beslutning og ikke en endelig afgørelse om takstgodkendelse efter kombiterminalbekendtgørelsen.

Sådanne procesledende beslutninger kan som udgangspunkt alene påklages i forbindelse med Trafikstyrelsens endelige afgørelser om takstgodkendelser efter kombiterminalbekendtgørelsen.

Jernbanenævnet afviste herefter klagen, idet der ikke forelå en endelig afgørelse om



takstgodkendelse, som efter jernbanelovens § 24 c, stk. 1, kunne påklages til Jernbanenævnet.

Nævnet bemærkede, at da der ikke forelå nogen endelig afgørelse fra Trafikstyrelsen om den nævnte takst for 2010, påhvilede det Trafikstyrelsen at træffe afgørelse herom over for DB SR som ansøger med sædvanlig klagevejledning og kopi til sagens parter.

Med hensyn til de oplysninger, som skal indgå i Trafikstyrelsens kommende afgørelse om takstgodkendelse, henviste Jernbanenævnet vejledende til bemærkningerne herom i nævnets samtidigt udsendte afgørelse om takster for 2013 (JN34-00007).

Afgørelse af 21. oktober 2013 om tilsidesættelse af den ved Banedanmarks bekendtgørelse nr. 1108 af 23. november 2012 om infrastrukturafgifter for jernbanegodstransport indførte tonkilometerafgift (JN34-00006).

Jernbanenævnet modtog den 20. december 2012 en klage fra DB Schenker Rail Scandinavia A/S (DB SR) over Banedanmarks bekendtgørelse nr. 1108 af 23. november 2012 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet samt Banedanmarks opkrævning af tonkilometerafgift over for DB SR for januar 2013 i medfør heraf.

Jernbanenævnet traf afgørelse i sagen den 21. oktober 2013.

Jernbanenævnet konstaterede indledningsvist, at klagen vedrørte en generel retsakt. Som nævnt i lovbemærkningerne til klagebestemmelsen i jernbanelovens § 24 c, stk. 1, er Banedanmarks udstedelse af generelle retsakter med afgiftsordninger efter jernbanelovens § 9, stk. 6, omfattet af klageadgangen til Jernbanenævnet.

Partsbeføjelser som blandt andet klageberettigelse forudsætter imidlertid partsstatus. Derfor meddelte Jernbanenævnet DB SR, at nævnet som administrativ klagemyndighed først kunne behandle klagen, når der forelå en konkret afgørelse om opkrævning af afgift. Behandlingen af sagen blev derfor indledningsvist udsat, indtil nævnet efterfølgende modtog kopi af Banedanmarks afregning til DB SR af baneafgifter for januar 2013.

Jernbanenævnet lagde herefter til grund, at DB SR havde partsstatus og var klageberettiget i forhold til Banedanmarks udstedelse af bekendtgørelsen og de i medfør af bekendtgørelsen foretagne opkrævninger af tonkilometerafgift.

I medfør af Transportministeriets bekendtgørelse nr. 1107 af 21. november 2012, § 2, stk. 8, 1. og 2. pkt., jf. § 3, stk. 1, jf. § 6, er det blandt andet fastlagt, at tonkilometerafgiften alene må baseres på de marginalomkostninger, som statens jernbaneinfrastruktur påføres ved togenes kørsel på jernbaneinfrastrukturen.

Efter artikel 7, stk. 3, i direktiv 2001/14 skal afgifterne for minimumsadgangsydelserne og sporadgangen til servicefaciliteter som minimum fastsættes som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten.

I overensstemmelse med denne direktivbestemmelse forudsætter lovbemærkningerne til jernbaneloven, at der ved marginalomkostninger i jernbanelovens forstand forstås den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten.

Artikel 7, stk. 4-5, samt artikel 8, stk. 1-2, i direktiv 2001/14 giver medlemsstaterne

forskellige muligheder for at opkræve baneafgifter, som overstiger marginalomkostningerne. Eksempelvis kan medlemsstaterne efter direktivets artikel 8, stk. 1, hvis markedet kan bære det, som maksimum opkræve tillæg med henblik på at få dækket infrastrukturforvalterens samlede omkostninger fuldt ud, og denne mulighed er ligeledes nævnt i lovbemærkningerne til jernbaneloven.

De nævnte direktivbestemmelser om mulighederne for ikke kun at benytte marginalomkostninger som grundlag for afgiftsfastsættelsen, er medlemsstaterne imidlertid ikke forpligtede til at udnytte ved implementeringen af direktivets bestemmelser.

Jernbanenævnet lagde blandt andet på baggrund heraf til grund, at Transportministeriet gyldigt og i overensstemmelse med direktiv 2001/14 ved bekendtgørelse nr. 1107, § 3, stk. 1, havde fastlagt, at den for godstransport indførte tonkilometerafgift alene skal baseres på marginalomkostningerne, dvs. den omkostning, som statens jernbaneinfrastruktur påføres direkte ved togenes kørsel på jernbaneinfrastrukturen.

Nævnet lagde også til grund, at formålet med dette marginalomkostningsprincip er at fremme den bedste udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen, herunder ved at fremme jernbanegodstransportens konkurrenceevne i forhold til andre transportformer.

Hverken direktiv 2001/14 eller jernbanelovens regler indeholder nogen nærmere definition af begrebet marginalomkostninger, og der findes heller ikke i disse nogen præcis opregning af, hvilke omkostninger der er omfattet eller ikke er omfattet.

På den baggrund, og da marginalomkostningerne endvidere er vanskelige at opgøre



præcist, fandt Jernbanenævnet, at der er overladt et vist skøn til Banedanmark med hensyn til fastlæggelsen af metoden til beregning af de anslåede marginale omkostninger.

Nævnet fandt, at begrebet marginalomkostninger i overensstemmelse med EU-domstolens praksis må forstås som omkostninger, som kan variere – i det mindste delvist – afhængigt af trafikken. Omvendt betegnes omkostninger, der falder udenfor, som de faste omkostninger, infrastrukturforvalteren skal bære, efter at en strækning på jernbanenettet er blevet stillet til rådighed for trafik, selv hvis der ikke er nogen togbevægelser.

Jernbanenævnet bemærkede, at metoden til beregning af tonkilometerafgiften over for jernbanevirksomhederne, der af Banedanmark er fastlagt med bekendtgørelse nr. 1108, § 3, stk. 1, og efter hvilken beregningen sker på grundlag af variable i form af togets vægt multipliceret med antallet af tilbagelagte togkilometer, ligger inden for de anførte overordnede principper for opgørelse af marginalomkostninger.

Længden af den tilbagelagte strækning og togets vægt er således begge kriterier, som

er relevante og egnede som objektive variable elementer, der kan indgå i grundlaget for at anslå de omkostninger som følge af slid, beslaglæggelse af kapacitet og øvrige ressourcer, som den konkrete transport påfører jernbaneinfrastrukturen.

Jernbanenævnet var enigt med DB SR for så vidt, at længden af den tilbagelagte strækning og togets vægt ikke er de eneste mulige variable elementer, der kan anvendes til beregning af marginalomkostningerne for den enkelte transport. Det er således formentlig muligt at opstille supplerende og/eller mere detaljerede/nuancerede kriterier. Eksempelvis kunne beregningsmetoden indeholde variable, som afspejler knaphed på kapacitet i bestemte dele af infrastrukturen i perioder med overbelastning, ligesom eksempelvis togenes hastighed muligvis også kunne indgå som en variabel med en vis betydning.

Jernbanenævnet fandt dog – blandt andet henset til ovennævnte skøn, som er overladt til Banedanmark ved fastlæggelsen af marginalomkostningerne – ikke grundlag for at tilsidesætte den ved § 3, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1108 fastlagte beregningsmetode med anvendelse af togets vægt multipliceret med antallet af tilbagelagte togkilometer som variable faktorer.

Spørgsmålet var imidlertid dernæst, hvorvidt selve satsen for tonkilometerafgiften i bekendtgørelse nr. 1108, bilag 1, punkt 2, på 0,0038 kr. pr. tonkilometer, var fastsat i overensstemmelse med kravet om, at denne alene må baseres på marginalomkostningerne.

I lovbemærkningerne til jernbaneloven er det om fastlæggelsen af marginalomkostninger forudsat, at dette skal ske på basis af beregninger af gennemsnittet af margi-

nalomkostningerne for en mere omfattende togtrafik over længere tidsrum.

Jernbanenævnet udtalte, at det til Banedanmarks fastlæggelse af satsen for tonkilometerafgiften som udgangspunkt er nødvendigt, at Banedanmark foretager beregningerne på grundlag af oplysninger om omkostningerne for Banedanmarks egen jernbaneinfrastruktur i henhold til Banedanmarks regnskaber, herunder fordeling af disse omkostninger i forhold til marginalomkostningsbegrebet og i forhold til den omhandlede infrastruktur. Sådanne opgørelser må danne grundlag for nærmere beregninger med gennemsnitlig fordeling af marginalomkostningerne for en repræsentativ togtrafik på Banedanmarks jernbaneinfrastruktur over et længere tidsrum.

Som udgangspunkt må de omkostninger, der kan indgå i opgørelsen af marginalomkostninger, defineres som omkostninger, som i det mindste delvist varierer, afhængigt af trafikken.

Omvendt kan faste omkostninger, som Banedanmark skal bære alene for at opretholde jernbanenettet, selv hvis der ikke er nogen togbevægelser, som udgangspunkt ikke medregnes som marginalomkostninger.

Jernbanenævnet bemærkede, at eksempelvis omkostningerne ved signalgivning, trafikstyring, vedligeholdelse og reparationer kan variere, i det mindste delvist, afhængigt af trafikken. Omkostninger af denne karakter vil derfor som udgangspunkt kunne indgå i marginalomkostningsberegningerne.

Banedanmark havde til støtte for afgiftsordningen anført, at provenuet fra infrastrukturafgifterne er lavere end bevillingerne til udbygning og vedligehold af infrastrukturen.



Udgifterne til udbygning af infrastrukturen kan imidlertid ikke indgå i en opgørelse af marginalomkostningerne, idet der ikke her ved er tale om omkostninger, der varierer afhængigt af den enkelte togtransport.

Det er derfor ikke afgørende for Banedanmarks overholdelse af kravet om marginalomkostninger i bekendtgørelse nr. 1107, § 3, stk. 1, hvorvidt det samlede provenu fra tonkilometerafgiften måtte være lavere end de samlede bevillinger, som medgår til udbygning og vedligehold af infrastrukturen.

Jernbanenævnet måtte forstå Banedanmarks oplysninger således, at satsen på 0,0038 kr. pr. tonkilometer ikke var fastsat på grundlag af marginalomkostningsberegninger, men at satsens størrelse derimod var fastsat som en ren teknisk omlægning af et provenu med henblik på at opnå et samlet afgiftsprovenu på samme størrelse som forud for afgiftsomlægningen den 1. januar 2013.

Endvidere bemærkede Jernbanenævnet, at Europa-Kommissionen blandt andet den 8. oktober 2009 udtrykkeligt havde henledt opmærksomheden på direktivkravene om, at infrastrukturafgifterne skal fastsættes i forhold til infrastrukturforvalterens omkostninger, samt det til opfyldelsen heraf fastsatte krav om, at infrastrukturforvalteren skal foretage en forholdsmæssig beregning og fordeling af sine omkostninger på de kategorier af tjenesteydelser, som tilbydes jernbanevirksomhederne.

Da Banedanmark ikke havde tilvejebragt og dokumenteret sådanne data i relation til tonkilometerafgiftsfastsættelsen, var det umuligt overhovedet at foretage en kontrol af, hvorvidt afgiften overholdt de gældende krav, herunder det i nærværende

klagesag omhandlede marginalomkostningsprincip.

Da satsen på 0,0038 kr. pr. tonkilometer ikke var fastsat på grundlag af marginalomkostningsberegninger som nævnt, fandt Jernbanenævnet, at Banedanmarks fastsættelse af satsen var behæftet med en væsentlig sagsbehandlingsfejl i form af mangelfuld sagsoplysning.

Denne mangelfulde sagsoplysning måtte formodes at have haft betydning for satsens størrelse og burde derfor føre til såvel tilsidesættelse af selve satsen som ophævelse af den af Banedanmark over for DB SR foretagne opkrævning af tonkilometerafgiften fra januar 2013.

Indtil en ny bekendtgørelse måtte være gyldigt vedtaget og trådt i kraft, måtte der herefter – i stedet for den i bekendtgørelse nr. 1108 omhandlede tonkilometerafgift for godstog – ske opkrævning af såkaldt kilometerafgift og kapacitetsafgift i henhold til den foregående bekendtgørelse nr. 1392 af 16. december 2011 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Jernbanenævnet tilsidesatte således i medfør af jernbanelovens § 24 c, stk. 1, den ved Banedanmarks bekendtgørelse nr. 1108 af 23. november 2012 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet, jf. § 2, stk. 1, 2. punktum, for godstransport pr. 1. januar 2013 indførte tonkilometerafgift, idet selve satsen for tonkilometerafgiften, jf. bekendtgørelsens bilag 1, punkt 2, ikke var fastsat på grundlag af de fornødne marginalomkostningsberegninger.

I forlængelse heraf ophævedes Banedanmarks opkrævning af tonkilometerafgift over for DB SR med virkning fra 1. januar

2013, idet opkrævningen af tonkilometerafgift efter denne dato herefter måtte erstattes af opkrævning af kilometerafgift og kapacitetsafgift efter bekendtgørelse nr. 1392 af 16. december 2011 om infrastrukturafgifter for statens jernbanenet, indtil en ny bekendtgørelse fra Banedanmark måtte være trådt i kraft.

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 beslutningspraksis.

Hertil kommer, at EU's lovgivning inden for specifikke områder forpligter medlemsstaternes Rail Regulatory Bodies til at udveksle informationer og koordinere deres konkrete beslutninger med andre landes tilsvarende tilsynsorganer. Dette gælder bl.a. i forhold til myndighedsopgaver forbundet med markedsadgang, jernbanegodsforordningen m.v.

Den internationale del af Jernbanenævnets opgaveportefølje, herunder de konkrete forpligtelser til internationalt samarbejde og koordinering, der følger af allerede eksisterende lovgivning, er trådt tydeligt igennem i 2013.

Jernbanenævnets indsats og ressourceforbrug på dette område i 2013 er imidlertid, henset til nævnssekretariatets knappe ressourcer, gennem året blevet begrænset og prioriteret anvendt der, hvor det overordnet set gav mest mening. Nævnets konkrete indsats på det internationale område har i 2013 været større end i 2012.

Europa-Kommissionens European Network of Regulatory Bodies (ENRB)

Med ikrafttræden af direktiv 2012/34/EU den 15. december 2012 samarbejder medlemsstaternes Regulatory Bodies inden for Europa-Kommissionens regi nu i et egentligt og forpligtende netværk: European Network of Regulatory Bodies (ENRB). ENRB erstattede således fra og med januar 2013 Kommissionens hidtidige Regulatory Bodies



5. Internationalt samarbejde 2013

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



Group. Netværkets rammer og forpligtelser er nærmere fastlagt med direktivets artikel 57, stk. 1.

Der holdes 3-4 årlige møder i dette regi, og Europa-Kommissionen følger her bl.a. op på porteføljen af klagesager, tilsyn, udtalelser mv. i den enkelte medlemsstat, der udveksles erfaringer inden for konkrete sagsområder, afrapporteres forskellige oplysninger af bl.a. markedsmæssig karakter mv.

Jernbanenævnet deltager fast i disse møder og har i 2013 været repræsenteret ved alle tre møder i denne gruppe: 13-15. marts 2013 i Bruxelles, 2-3. juli 2013 i Le Mans og 25-26. november 2013 i Bruxelles.

Der skal i forbindelse med direktiv 2012/34 gennemføres en lang række implementeringsretsakter, og Europa-Kommissionen står for arbejdet med forslagene hertil. En række af gennemførelsesretsakterne fastlægger nærmere beføjelser og rammer for Regulatory Body's virke inden for specifikke dele af direktivet. ENRB, og således også Jernbanenævnet, indgår i Kommissionens arbejde hermed.

Europa-Kommissionen har gennem 2013 arbejdet med forslag til implementeringsretsakter bl.a. inden for emner som hovedformål for nye jernbaneydelser henholdsvis økonomisk ligevægt for public service kontrakter, metodologier for beregning af direkte omkostninger ved fastsættelsen af baneafgifter mv. Kommissionen har via ENRB involveret medlemsstaternes Regulatory Bodies heri ved undergrupper og workshops.

For så vidt angår arbejdet omkring hovedformål og økonomisk ligevægt er afholdt sådanne møder 15. marts 2013, 29. april 2013 og 11. oktober 2013, og Jernbanenævnet

har gennem året bidraget aktivt i arbejdsprocesserne heromkring. For så vidt angår metoder til beregning af direkte omkostninger er afholdt en workshop 26. november 2013. Jernbanenævnet deltog heri og deltog i øvrigt gennem året aktivt i Kommissionens arbejdsproces heromkring.

Europa-Kommissionens SERAC-komite og dens arbejdsgruppe om jernbanegodskorridorer (SERAC WG RFC)

Som led i Kommissionens koordinering af medlemsstaternes implementering af jernbanegodsforordningen (Forordning 913/2010), herunder jernbanegodskorridorerne, er der i regi af Kommissionens Single European Railway Area Committee (SERAC) etableret en arbejdsgruppe, som medlemsstaternes Regulatory Bodies indgår i. I henhold til forordningen er medlemsstaternes Regulatory Bodies tilsyns- og klageorgan i forhold til jernbanegodskorridorerne og er inden for den enkelte korridor forpligtet til at samarbejde herom. Arbejdsgruppens tredje møde blev afholdt den 10. april 2013 og fjerde møde den 10. december 2013. Jernbanenævnet deltog i sidstnævnte.

SERAC-komiteen indgår med ikrafttræden af direktiv 2012/34/EU bl.a. i vedtagelsen af direktivets gennemførelsesretsakter herfor.

Samarbejdet inden for jernbanegodsforordningens korridor 3

Det er fastlagt med dels jernbanegodsforordningen (artikel 20 i Forordning 913/2010/EU), dels førnævnte direktiv 2012/34/EU (artikel 56 og 57), at de nationale Regulatory Bodies inden for den enkelte jernbanegodskorridor er forpligtet til at koordinere og samarbejde om opgaveløsningen. For en række af godskorridorerne er der på den baggrund indgået formelle samarbejdsaftaler Regulatory Bodies imellem.

Som opstart på samarbejdet inden for jernbanegodsforordningens korridor 3 (Stockholm-Malmø-København-Hamborg-Innsbruck-Verona-Palermo) afholdt Jernbanenævnet 9. oktober 2013 et indledende, uformelt møde herom med bl.a. repræsentanter for østrigske, tyske og svenske Regulatory Bodies, formandskabet for bestyrelsen i godskorridoren og den danske infrastrukturforvalter. Arbejdet omkring etablering af en samarbejdsaftale for denne korridor er igangsat i 4. kvartal 2013.

Europa-Kommissionens SERAC-komite, markedsovervågningssystem og tekniske arbejdsgruppe herfor (SERAC WG RMMS)

En arbejdsgruppe inden for Kommissionen, WG RMMS, leverer det tekniske og indberetningsmæssige grundlag for Kommissionens markeds- og konkurrenceovervågning, og medlemsstaternes indberetninger hertil. Danmark repræsenteres i arbejdsgruppen af Trafikstyrelsen. Jernbanenævnets deltagelse heri foregår generelt efter koordinering med Trafikstyrelsen. Nævnet deltog i RMMS-møde 26. april 2013. Herudover har nævnet i 2013 via IRG-Rail bidraget til Kommissionens arbejde med forslag til implementeringsretsakt på RMMS-området.

Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

Et netværk af uafhængige Rail Regulatory Bodies blev etableret i 2011 (Independent Regulators Group-Rail, IRG-Rail) og Jernbanenævnet indgår heri.

IRG-Rail har i 2013 afholdt en såkaldt miniplenarforsamling i London den 24. april 2013 og fjerde plenarforsamling den 14.-15. oktober 2013 i York. Jernbanenævnet var repræsenteret ved begge lejligheder.

IRG-Rail er primært en platform for informationsudveksling og udveksling af best practices Regulatory Bodies imellem. Til formålet har der i 2013 været etableret arbejdsgrupper, der bl.a. arbejdede med forhold omkring infrastrukturafgifter, adgangsforhold især vedrørende jernbanegodskorridorer og adgang til services, forhold forbundet med nye retsakter eller initiativer foreslået fra Europa-Kommissionen, samt generelle forhold omkring markedsovervågning mv.

Jernbanenævnet er i 2013 indgået aktivt i arbejdsgruppen omkring infrastrukturafgifter bl.a. ved deltagelse i arbejdsgruppens møder den 31. januar, 14. maj, 19. september og 2. december 2013. Herudover har nævnet løbende og efter nærmere prioritering været aktiv i forhold til øvrige arbejdsgruppers arbejde.

Der er herudover i regi af IRG-Rail i 2013 udformet en række fælles høringssvar relateret til Kommissionens forslag til retsakter i Fjerde Jernbanepakke. Jernbanenævnet er indgået i udformningen heraf hvor relevant og efter nærmere prioritering.

Yderligere oplysninger om IRG-Rails aktiviteter kan findes på <http://www.irk-rail.eu/public-documents/> herunder IRG-Rail's årsberetning 2013 ("Annual Report 2013, January 2014") og "2nd IRG-Rail Annual Market Monitoring Report".

National Enforcement Bodies Rail (NEB-Rail)

Europa-Kommissionen har i forhold til jernbanepassagerrettighedsforordningen 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 afholdt sit fjerde møde den 14. oktober 2013 i Bruxelles. Jernbanenævnet deltog ikke heri.

Kommissionen har i 2013 bl.a. arbejdet med at udforme fortolkende guidelines i forhold til en række uklare bestemmelser i forordningen. Herudover har der været fokus på informationskampagner omkring passagerrettigheder for alle typer af transportformer, samt på Europa-Kommissionens afrapportering af medlemsstaternes efterlevelse af forordningen (COM 2013 587 final).

Rail Net Europe (RNE)

Europa-Kommissionens ENRB-gruppe deltager som observatører i forskellige internationale fora. Gruppen deltager eksempelvis 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 7. årlige konference RNE og ENRB imellem blev afholdt den 31. oktober 2013 i Wien. Jernbanenævnet deltog ikke heri.

6. Anden virksomhed

Jernbanenævnet har i løbet af 2013 deltaget i en række nationale arrangementer af relevans for nævnssarbejdet herunder bl.a.:


Politik høring om fremtidens jernbane afholdt af Folketingets Transportudvalg den 11. april 2013.

En workshop i København om fjerde jernbanepakke blev afholdt den 11. april 2013 af Europa-Kommissionen ved vicekabinetschef Keir Fitch. Formålet fra Kommissionens side var under uformelle rammer at få en drøftelse af de muligheder og udfordringer, som man fra dansk side så i forhold til fjerde jernbanepakke.

Konference om europæiske erfaringer med udbud af passagertogstjenester blev afholdt den 21. november 2013. Konferencen var organiseret af Transportøkonomisk Forening og afholdt af Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

NOTER – Jernbanenævnets lovgivningsmæssige grundlag

- 1) Jernbanenævnet er etableret ved lov nr. 553 af 26. maj 2010 gennemført ændring af jernbaneloven, der trådte i kraft den 1. juli 2010. Gældende jernbanelov er lov-bekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010 som ændret ved lov nr. 612 af 18. juni 2012 om ændring af lov om jernbane (Afgifter og gebyrer). 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.
- 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 jernbanelov 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 978-87-90661-57-1



Jernbanenævnet
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk

Årsberetning 2013