



Årsberetning 2014



Indholdsfortegnelse

Forord	3
Året der gik	5
1. Hvad og hvem er Jernbanenævnet	
2. Rammen	7
3. Jernbanenævnets møder 2014	9
4. Jernbanenævnets væsentligste opgaver i 2014	11
4.1 Markeds- og konkurrenceovervågning, generelt	11
4.2 Tilsynsvirksomhed, herunder resumé af beslutninger og vejledende udtalelser	11
4.3 Klagesager, herunder resumé af afgørelser	18
5. Internationalt samarbejde i 2014	28
6. Anden virksomhed	31
Noter: Jernbanenævnets lovgivningsmæssige grundlag	32

Forord

Dette er Jernbanenævnets femte årsberetning. Jernbanenævnet skal i henhold til jernbanelovens § 24 f én 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 gennem 2014 desværre, og af forskellige årsager, været påvirket af flere formandsskifter, men har alligevel kontinuerligt gennem året kunnet opretholde sin virksomhed.

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

Det drejer sig bl.a. om en klagesag om Banedanmarks afregning af infrastrukturafgifter og miljøtilskud, klagesag over adgangen til selvstændig rangering på en kombiterminals sporareal samt fortsatte klagesager om prisfastsættelsen af løft af trailere og containere på en kombiterminal og Trafikstyrelsens godkendelser heraf. Nævnet har også behandlet en klagesag om Trafikstyrelsens godkendelser af en veteranjernbanes sikkerheds- og signalreglement.

På tilsynsområdet har nævnet gennem 2014 bl.a. afsluttet en større, kompleks tilsynssag om regnskabsmæssig adskillelse indenfor



DSB-koncernen. Nævnet har også i 2014 fortsat sine tilsyn med passagervirksomhedernes efterlevelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens krav om servicekvalitetsstandarder og styringen heraf, og afgivet en række vejledende udtalelser i disse sager.

Nævnet har herudover af egen drift igangsat tilsyn med Banedanmarks Netredøgørelse for 2016 samt behandlet et par potentielle tilsynssager.

Nævnet har desuden besluttet at tilslutte sig en formel samarbejdsaftale, der skal indgås mellem de europæiske tilsynsorganer, der tilsvarende Jernbanenævnet har forpligtigelser overfor jernbanegodskorridoren for Skandinavien-Middelhavet.

Med omarbejdningen af første jernbepakke vedtaget som EU-direktiv 2012/34/EU i slutningen af 2012 følger en række nye forpligtelser og beføjelser til Jernbanenævnet. Nævnet deltog også i 2014 aktivt i internationalt samarbejde om bl.a. udmøntningen af disse. Dette med henblik på dels 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 vil følge af direktivets implementering i dansk ret. Nævnets deltagelse i internationalt samarbejde har i 2014 som i 2013, henset til sekretariatets knappe ressourcesituation og bemanning, 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 gennemførelsen af fjerde jernbanepakke, som også er undervejs, forventes yderligere nye forpligtigelser og beføjelser til Jernbanenævnet som jernbanesektorens Regulatory Body.

Jernbanenævnet sigter efter til stadighed at udvise en tydelig og proaktiv rolle i forhold til hele bredden af sine myndighedsforpligtelser, og tilstræber dermed kontinuerligt at være aktiv i forhold til såvel klager, tilsynsvirksomhed, godkendelser m.v. som generel konkurrence- og markedsovervågning. Nævnets aktivitetsniveau og opgaveportefølje er støt stigende.

Som i 2014 vil intensiteten af Jernbanenævnets arbejde i 2015 naturligt afhænge af ressourcerne, kompetencerne og rammen, der er til rådighed for arbejdet i sekretariatet. Jernbanenævnets er sikret permanent finansiering ved finansloven. Den hidtidige bevilling efterlader dog givet nævnet med betydelige udfordringer i forhold til at opfylde alle krav til aktiviteter i nævnet, nuværende som kommende. Nævnet har i anden halvdel af 2014 med Transportministeriet drøftet blandt andet dette forhold samt den fremadrettede ramme for nævnets arbejde.

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

Per Baltzer Overgaard
Nævnensformand

Marianne Bagge
Sekretariatschef



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 og servicefaciliteter, infrastrukturafgifter, jernbanepassagerrettigheder, 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. 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 2014 har Jernbanenævnet været sammensat på følgende måde:

Nævnsformænd

Vicedirektør Torben Sørensen, Statsforvaltningen (1. januar – 30. april 2014); Lektor LL M, HD Tom Latrup-Pedersen, Juridisk Institut, School of Business and Social Sciences, Aarhus Universitet (25. juni – 7. oktober 2014); prodekan, professor Per Baltzer Overgaard, School of Business and Social Sciences, Aarhus Universitet (midlertidig formand den 10. oktober 2014 -).

Nævnsmedlemmer

Chefkonsulent Alex Landex, Rambøll (jernbaneteknisk ekspertise); professor Bjarne Kjær Ersbøll, Institut for Matematik og Computer Science, Danmarks Tekniske Universitet (jernbanesikkerhedsmæssig ekspertise); prodekan, professor Per Baltzer Overgaard, School of Business and Social Sciences, Aarhus Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise); dekan, lektor Troels Østergaard Sørensen, Det samfundsvidenskabelige Fakultet, Københavns Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise) 1. januar – 8. december 2014; professor Thomas Barnebeck Andersen, Institut for Virksomhedsledelse og Økonomi, Syddansk Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise) 8. december 2014 -; professor Lars Peter Raahave Østerdal, Institut for Virksomhedsledelse og Økonomi, Syddansk Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise) (midlertidigt pr 8. december 2014 -); kontorchef Jacob Schaumburg-Müller, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (konkurrenceretlig ekspertise); cheføkonom Martin Salamon, Forbrugerrådet Tænk (forbrugerretlig ekspertise) 1. januar - 8. november 2014 samt seniorrådgiver Asta Ostrowski Forbrugerrådet Tænk (forbrugerretlig ekspertise) 8. november 2014 - .

Suppleanter

Professor David Dreyer Lassen, Økonomisk Institut, Københavns Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise) 1. januar – 8. december 2014; professor Lars Peter Raahave Østerdal, Institut for Virksomhedsledelse og Økonomi, Syddansk Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise), 8. december 2014 - ; professor Bo Sandemann Rasmussen, Institut for Økonomi, Aarhus Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise), 8. december 2014 - ; politisk medarbejder, Bæredygtighed Lise Bjørg Pedersen, Forbrugerrådet

Tænk (forbrugerretlig ekspertise) 1. januar – 6. juni 2014; seniorrådgiver Asta Ostrowski Forbrugerrådet Tænk (forbrugerretlig ekspertise) 16. juni - 8. november 2014 samt chefkonsulent Lotte Vibild Schønau, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (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. Nævnsekretariatet stilles til rådighed af Trafikstyrelsen og ledes af en sekretariatschef (cand.scient., PhD., MMCR Marianne Bagge). Herudover har sekretariatet i 2014 været bemanded således: chefkonsulent (cand.jur. Jonas Refn); fuldmægtig (cand.merc. Jan Madsen); studentermedhjælp (stud.jur. Marjam Brink).

Finansiering og drift

Jernbanenævnets bevilling på finansloven er brugerfinansieret. Jernbanenævnets driftsomkostninger dækkes af de jernbanevirksomheder, der befælder 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 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. Rammen

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).

Med efterfølgende EU-regulering som eksempelvis markedsadgangsdirektivet fra 2007 (3,4), jernbanepassagerrettighedsforordningen fra 2007 (5), personbefordringsforordningen fra 2007 (6) og jernbanegodsforordningen fra 2010 (7) blev denne

målsætning styrket, og række yderligere forpligtelser og beføjelser til medlemsstaternes Regulatory Bodies fulgte med denne regulering.

Ved gennemførelsen af markedsadgangsdirektivet i dansk ret i 2011 blev Jernbanenævnet eksempelvis 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.

Jernbanegodsforordningen tillægger også Jernbanenævnet en række specifikke forpligtelser og beføjelser omkring bl.a. markedsovervågning, tilsyn og klager i relation jernbanegodskorridoren for Skandinavien-Middelhavet, der er fastlagt med forordning nr. 913/2010 og udvidet ved forordning 1316/2013 (8). Korridorens udstrækning er således Oslo-Stockholm-Trelleborg-Malmø-København-Hamborg-Innsbruck-Verona-La Spezia-Livorno-Ancona-Taranto-Augusta-Palermo. Denne korridor skal 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 2014 fortsat det forberedende arbejde heromkring i såvel eget regi, indenfor korridorens Regulatory Body-gruppe og i regi af både IRG-Rail og Europa-Kommissionen.

Et samlet EU-direktiv om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde, direktiv

2012/34/EU (9) er trådt i kraft 15. december 2012 og skal være implementeret i dansk ret senest 15. juni 2015. Direktivet 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 yderligere udvidelser af opgaveporteføljen for samme myndighed, er et af flere centrale elementer i det omarbejdede direktiv, og gennemførslen af direktivet i dansk ret får også betydning for Jernbanenævnets virksomhed.

Transportministeriet udsendte, i forbindelse med implementering af dele af direktiv 2012/34, den 9. juli 2014 et udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven i høring, og den 22. december 2014 et revideret udkast i supplerende høring. Jernbanenævnet sendte den 26. august 2014 henholdsvis den 15. januar 2015 høringssvar i forhold hertil.

Med direktivet vil Europa-Kommissionen skulle vedtage et større antal gennemførselsretsakter og således fastsætte mere detaljerede regler for udmøntningen af direktivstoffet. En væsentlig del af disse retsakter er relevante og forpligtende for Jernbanenævnets arbejde.

Med eksempelvis Kommissionens gennemførselsforordning (EU) nr. 869/2014 (10) er således fastsat nærmere detaljer for proceduren og kriterierne, som Jernbanenævnet skal anvende ved sin bestemmelse af hovedformål og økonomisk uligevægt.

Jernbanenævnet har i 2014, for nævnsrelevante dele, dels deltaget i Europa-Kommis-



sionens arbejde med udkast til implementeringsretsakter for direktivet, dels arbejdet hermed i regi af IRG-Rail.

Europa-Kommissionen fremsatte den 30. januar 2013 forslag til en fjerde jernbanepakke om gennemførslen af det indre marked for jernbanetransport for at fremme europæisk konkurrenceevne og vækst. Pakken rummer en række betydelige strukturelle og tekniske og ledsagereformer, herunder ændringer af markedsadgangsdirektivet og PSO-forordningen. Med pakken følger yderligere udvidelser af beføjelser og opgaveportefølje for medlemsstaternes Regulatory Bodies.

For nævnsrelevante dele af pakken er Jernbanenævnet gennem 2014 indgået i IRG-Rails arbejde med høringssvar heromkring.

3. Jernbanenævnets møder 2014

Jernbanenævnet har i 2014 afholdt fem nævnsmøder. Møderne er afholdt 21. februar, 25. april, 3. oktober, 6. november (ekstraordinært) og 28. november 2014.

Nævnet har i løbet af året truffet fire afgørelser og tre beslutninger samt afgivet syv vejledende udtalelser indenfor i alt 14 klage- og tilsynssager. Herudover har nævnet behandlet et par potentielle tilsynssager samt truffet beslutning om igangsættelse af én tilsynssag af egen drift. Nævnet har desuden besluttet at tilslutte sig en formel samarbejdsaftale, der skal indgås mellem de europæiske tilsynsorganer, der ligesom Jernbanenævnet har forpligtelser overfor jernbanegodskorridoren for Skandinavien-Middelhavet.

På Jernbanenævnets 12. møde den 21. februar 2014 blev vedtaget en vejledende udtalelse i anledning af en klage fra Captrain Denmark over en udtalelse fra Trafikstyrelsen om retten til selvstændigt at kunne rangere på kombiterminal Taulovs sporareal. Nævnet vedtog også en vejledende udtalelse i sit retlige tilsyn med DSB's efterlevelse af direktiv 91/440 art. 9 stk. 4, særligt DSB's proceduremæssige grundlag for adskillelsen mellem koncernens konkurrenceudsatte og ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter. Desuden blev der i nævnets tilsyn med DSB's overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28 vedtaget en afsluttende vejledende udtalelse.

På mødet blev også drøftet videre skridt i forhold til en ny klagesag indgået ultimo 2013 fra Carlsberg Danmark. Denne sag omhandler problemkomplekser forbundet med Trafikstyrelsens godkendelser af kombiterminaltakster, DB Schenker Rail Scandinavia som terminaloperatør og Carlsberg Danmark som bruger af terminalens serviceydelser, og indgår i en længere række af lignende sager heromkring.

På 13. nævnsmøde den 25. april 2014 vedtog nævnet vejledende udtalelser i sine tilsyn med Lokalbanens og Regionstogs overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28. Der blev også truffet en afgørelse om afvisning af en anmodning fra Captrain Sweden om genoptagelse af nævnets afgørelse af 21. februar 2014 om Captrain Danmarks ret til at rangere på kombiterminal Taulovs sporareal. Nævnets årsberetning 2013 blev herudover godkendt. Desuden blev drøftet en række nye og pågående sager. Nævnet blev også orienteret om byrettens dom af 16. april 2014 i retssagen om nævnets afgørelse i sag JN34-00007.





På Jernbanenævnets 14. møde den 3. oktober 2014 blev, i relation til nævnets afgørelse om Captrain Denmarks ret til at rangere på kombiterminal Taulovs sporarealer, truffet yderligere en afgørelse om afvisning af genoptagelse af sagen på baggrund af en fornyet anmodning herom fra Captrain Sweden. Der blev også truffet afgørelse i sagen om Mariager-Handest Veteranjernbanes klage over en afgørelse truffet af Trafikstyrelsen om veteranjernbanens sikkerheds- og signalreglement. Desuden vedtog nævnet vejledende udtalelser i sine tilsyn med DSB Øresunds og Nordjyske Jernbaners overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28.

Herudover drøftede nævnet mulig indledning af yderligere tilsyn af egen drift og traf herefter beslutning om igangsættelse af et retligt tilsyn med Banedanmarks Netregulering for 2016. Herefter blev drøftet status på etableringen af jernbanegodskorridoren for Skandinavien-Middelhavet, nævnets myndighedsopgaver og kommende internationale samarbejde heromkring. Der blev også orienteret om en række nye og pågående sager, herunder en klagesag over Banedanmarks midlertidige og pristalsregulerede infrastrukturafgifter og miljøtilskud for godstog, to nye klagesager fra Carlsberg over Trafikstyrelsens afgørelse om takster for kombiterminalløft for året 2014 truffet

juni 2014, samt styrelsens fornyede afgørelse om samme for året 2010 truffet juli 2014. Nævnet blev også orienteret om byrettens dom af 2. juni 2014 i retssagen om nævnets afgørelse i sag JN34-00005 (Padborgsagen).

På nævnets ekstraordinære møde den 6. november 2014 blev truffet afgørelse om partshøring af Carlsberg Danmark over oplysninger i ovennævnte klagesag over Trafikstyrelsens afgørelse om takster for kombiterminalløft for året 2014. Herudover blev bl.a. drøftet status på og den videre håndtering af en række principielle forhold relateret til nævnets videre processer i relation til klagesagerne om Trafikstyrelsens takstgodkendelser.

På nævnets den 15. møde den 28. november 2014 blev truffet afgørelse i en klagesag over Banedanmarks midlertidige og pristalsregulerede infrastrukturafgifter og miljøtilskud for godstog. Der blev også truffet afgørelse vedrørende en anmodning fra Captrain Sweden om aktindsigt i nævnets interne dokumenter. Herudover besluttede nævnet at tiltræde en aftale om samarbejde inden for Regulatory Body-gruppen for jernbanegodskorridor Skandinavien-Middelhavet. Desuden drøftedes nævnets videre håndtering af klagesagerne om Trafikstyrelsens takstgodkendelser yderligere, og Trafikstyrelsen havde foretræde for nævnet.



4. Jernbanenævnets væsentligste opgaver i 2014

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 uhensigtsmæssig 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 2014, som led i sin generelle markedsovervågningsforpligtelse, forsat sin indsamling af oplysninger om de danske jernbanemarkeder for årene 2010-2013. Disse oplysninger er offentliggjort ultimo februar 2015 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 uhensigtsmæssig udvikling på markederne.

Jernbanenævnet har en generel forpligtelse til at varetage tilsyns- og klagefunktioner vedrørende markedsforhold, der følger af EU-reglerne på jernbaneområdet, jf. 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 uhensigtsmæssig udvikling på disse markeder og har herudover til opgave at føre tilsyn med overholdelsen af Rådets direktiver 91/440/EØF af 29. juli 1991 og 2001/14/EF af 26. februar 2001 med senere ændringer og gennemførselsregler.

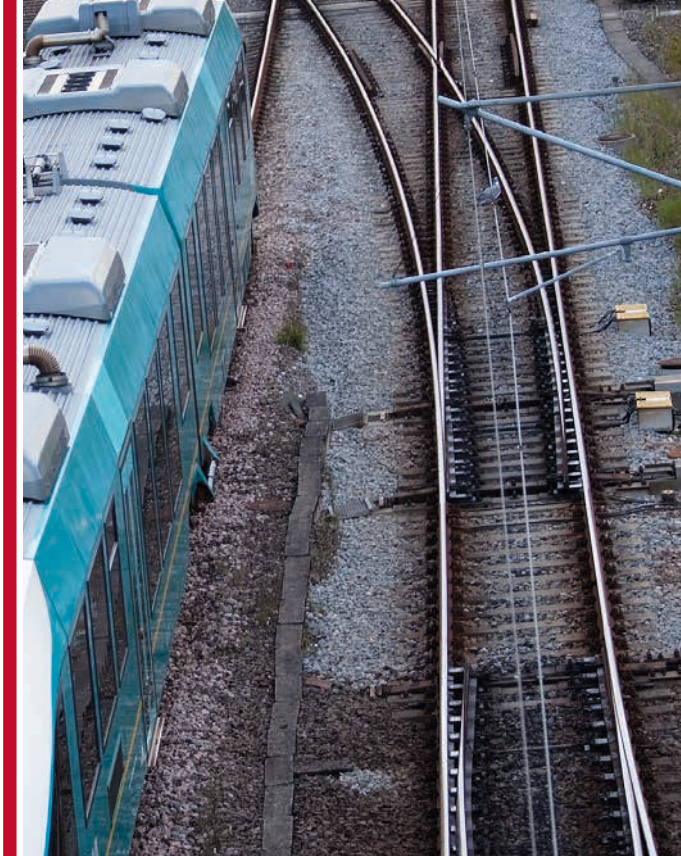
Det følger videre af jernbanelovens § 24 b, at Jernbanenævnet fører tilsyn med overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (Jernbanepassagerrettighedsforordningen). Der tænkes her primært på jernbanevirksomhedernes overholdelse 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 2014, herunder resumé af beslutninger og vejledende udtalelser

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

Jernbanenævnet besluttede på sit møde 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 proceduremæssige grundlag for adskillelsen mellem DSB-koncernens konkurrenceudsatte og ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter.

Jernbanenævnet afgav den 21. februar 2014 en vejledende udtalelse i sagen.

Efter gennemgang af blandt andet DSB-koncernens centrale styringsdokumenter for intern samhandel i DSB, konstaterede Jernbanenævnet overordnet, at DSB i sine styringsdokumenter stiller krav om benyttelse af traditionelle og anerkendte metoder til fastsættelse af markedsprisen for de forskellige transaktionstyper, der forekommer internt i DSB-koncernen, ligesom der er fastlagt en række procedurer til at understøtte dette.

Jernbanenævnet fandt, at DSB's retningslinjer for fastsættelse af markedsprisen ved intern handel stemmer overens med de generelt anerkendte standarder herfor, og at retningslinjerne i øvrigt forekommer egnede til fastlæggelse af markedsprisen ved

handel mellem DSB-koncernens hovedforretningsområder.

Med sin interne samhandelspolitik har DSB foretaget en klar placering af ansvaret hos flere forskellige centrale enheder inden for DSB-koncernen for foretagelse af vurderingerne af og tilvejebringelse af dokumentation og stikprøvevis kontrol til sikring af, at de enkelte transaktioner i forbindelse med samhandel sker til markedspris.

Med en såkaldt masterfile har DSB herudover skabt bl.a. overblik over koncernens moderselskabs – hhv. datterselskabsstruktur. Dette bidrager også til at sikre den nødvendige og tilstrækkelige adskillelse af økonomien for hovedforretningsområder inden for koncernen, hvor jernbanetrafikken udføres som offentlig servicetrafik og koncernens konkurrenceudsatte aktiviteter, herunder skabelsen af klarhed om, for hvilke dele af koncernens interne samhandel de såkaldte transfer pricing bestemmelser finder anvendelse.

DSB har også i et supplerende styringsdokument om processer og forretningsgange defineret relevante og egnede processer med hensyn til oprettelsen af og håndteringen i øvrigt af kontrakter vedrørende interne handler med sikring af dokumentation for fastsættelse af pris m.v.

Jernbanenævnet bemærkede dog, at der fortsat i 2013 forekom såkaldte spontanhandler inden for DSB-koncernen uanset en beslutning i 2011 om afskaffelse af disse og uanset, at det også i styringsdokumenterne er forudsat, at spontanhandler skulle være afskaffet netop af hensyn til sikring af, at prisfastsættelsen foretages korrekt og i overensstemmelse med de principper, der er fastlagt i styringsdokumenterne. Der fore-



stod derfor fortsat et arbejde internt i DSB-koncernen med at implementere de principper, forretningsgange og interne kontroller, der er fastlagt i styringsdokumenterne.

Blandt andet fordi det således allerede fremgik, at styringsdokumenterne endnu ikke var fuldt ud implementerede, fandt Jernbanenævnet ikke på det foreliggende grundlag anledning til at foretage stikprøvevise kontroller.

Jernbanenævnet konkluderede, at de metoder, der i DSB's styringsdokumenter er fastlagt til prisfastsættelse af ydelser under armslængdeprincippet, stemmer overens med almindeligt anerkendte metoder til fastsættelse af markedspriser, og at disse prisfastsættelsesmetoder, sammen med de af DSB fastlagte procedurer mv. for dokumentation i forbindelse med kontrakter, er tilstrækkelige til at opfylde de dokumentationskrav, som følger af retsgrundlaget.

Nævnet konkluderede desuden, at DSB's procedurer med hensyn til at gennemføre interne kontroller med inddragelse af samhandelsteamet, DSB's økonomiafdeling, foretagelse af efterkalkulationer m.v. ligeledes er egnede til understøtning heraf herunder over længere perioder.

Nævnet fandt imidlertid, at der fortsat udestod et arbejde internt i DSB-koncernen med hensyn til at få implementeret de i styringsdokumenterne fastlagte principper, forretningsgange og interne kontroller.

Jernbanenævnet besluttede herefter, og på det foreliggende grundlag, ikke at foretage videre i sagen.

Jernbanenævnets vejledende udtalelse af 21. februar 2014 om retten til rangering på kombiterminalen i Taulov (j.nr. JN34-00008)

Jernbanenævnet vedtog den 21. februar 2014 en vejledende udtalelse om en jernbanevirksomheds ret til selvstændigt at udføre rangering inden for kombiterminal Taulovs område. Sagen vedrører blandt andet fortolkningen og rækkevidden af det i jernbanelovens § 10 centrale krav om, at jernbanevirksomheder mod betaling skal kunne benytte kombiterminaler på lige og ikke-diskriminerende vilkår (direktiv 2001/14/EF Artikel 5).

Terminaloperatøren DB Schenker Rail Scandinavia A/S (DB SR) havde udstedt et generelt forbud mod, at jernbanevirksomheden Captrain Denmark ApS (Captrain) selvstændigt udførte rangering inden for kombiterminalområdet. Konsekvensen heraf var, at Captrain ikke kunne foretage rangering på kombiterminalens område inden for tidsrum, hvor terminaloperatøren ikke selv var til stede, men i stedet måtte afvente, at det passede ind i terminaloperatørens arbejdsprogram at udføre rangeringen for Captrain og mod betaling.

Trafikstyrelsen havde den 20. marts 2013 hertil og som fortolkning af bekendtgørelse nr. 168 af 3. marts 2009 om modtagepligt på kombiterminaler udtalt, at eftersom DB SR som en af terminaloperatørens ydelser tilbød at udføre rangering, havde Captrain ikke ret til selvstændigt at udføre rangering inden for kombiterminalens område.

Captrain klagede til Jernbanenævnet over Trafikstyrelsens udtalelse, og Jernbanenævnet behandlede sagen i medfør af jernbanelovens § 24a, hvorefter nævnet fører tilsyn



med overholdelsen af de i bestemmelsen nævnte direktiver (Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001) med senere ændringer, samt reglerne til gennemførelse heraf.

Jernbanenævnet lagde til grund, at der ikke af selve kanaltildelingen til Captrain for strækningen Padborg-Taulov følger nogen ret til at foretage rangering inde på kombiterminal Taulovs område, og fandt derudover, at sikkerhedsreglerne ikke udelukker, at rangering på kombiterminalen kan foretages uden tilstedeværelse af terminaloperatørens rangerleder.

Nævnet fandt herefter, at DB SR som udgangspunkt i medfør af lejekontrakten for kombiterminalen er indtrådt i brugsretten til at drive kombiterminalen med tilhørende område, herunder retten til at fastsætte vilkår, der gælder for jernbanevirksomhederne som brugere inde på kombiterminalens område, som forudsætning for at tillade disses adgang. Fastsættelsen af vilkår kan imidlertid alene finde sted i det omfang dette ikke strider imod de regler, der gælder for brugen af en kombiterminal med tilhørende område, herunder jernbanelovens § 10, bestemmelserne i kombiterminalbekendtgørelsen, regler der gælder for en jernbanevirksomheds færden på jernbaneinfrastrukturen generelt, jernbanesikkerhedsmæssige regler fastsat med jernbanelovgivningen mv.

Kombiterminalbekendtgørelsens § 2, stk. 1, 1. pkt., gentager det generelle krav, som også følger af jernbanelovens § 10, hvorefter jernbanevirksomhedernes benyttelse af kombiterminaler mod betaling skal ske på lige og ikke-diskriminerende vilkår.

Det fremgår af forarbejderne til jernbanelo-

ven, at jernbanevirksomheder i forbindelse med brugen af kombiterminaler må have adgang til at benytte sig af terminalens spor og i nødvendigt omfang at håndtere togets såkaldt almindelige funktioner. Henstilling af tog i ledige perioder er nævnt som et af eksemplerne herpå. Denne ret for jernbanevirksomhederne til på egen hånd at håndtere togets almindelige funktioner støttes også af hensynet til effektiv udnyttelse af kombiterminalen – herunder især inden for perioder, hvor terminaloperatøren ikke selv måtte være til stede og kan tilbyde at udføre den pågældende funktion.

Jernbanenævnet fandt på den baggrund, at jernbanevirksomheder, som har betalt for at få adgang til kombiterminalen og dennes spor, i medfør af jernbanelovens § 10 og kravet om jernbanevirksomhedernes lige og ikke-diskriminerende adgang hertil, som udgangspunkt også har ret til bl.a. at foretage rangering til henstilling af togvogne på sporarealer tilknyttet terminalen inden for perioder, hvor terminaloperatøren ikke selv måtte være til stede og kan tilbyde at foretage rangeringen.

Jernbanenævnet udtalte på den baggrund efter jernbanelovens § 24 a, at retsopfattelsen indeholdt i Trafikstyrelsens udtalelse af 20. marts 2013 ikke kunne tiltrædes, idet Captrain på det for nævnet forelagte grundlag efter nævnets opfattelse i medfør af jernbanelovens § 10 og kombiterminalbekendtgørelsens § 2, stk. 1, 1. pkt., har ret til, mod betaling af sædvanlig takst for adgang til og skinnekapacitet på Kombiterminal Taulov, selvstændigt at udføre rangering på kombiterminalens område inden for tidsrum, hvor terminaloperatøren ikke måtte være til stede på kombiterminalen og kan tilbyde at udføre rangeringen mod betaling af sædvanlig takst herfor.

Jernbanenævnet bemærkede i øvrigt, at tvister om aftaler om modtagelse af ydelser fra kombiterminalen mellem en terminaloperatør og jernbanevirksomheder, der gør brug af den pågældende terminal, må finde deres afgørelse ved voldgift som også forudsat efter bekendtgørelsens § 12, nr. 5.

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 således 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 sit møde den 21. februar 2014 ved en vejledende udtalelse afsluttet sit tilsyn med DSB inkl. DSB S-tog, på nævnsmøde den 25. april 2014 ved vejledende udtalelser afsluttet tilsynene med Lokalbaneln A/S og Regionstog A/S, ved brev den 3. september 2014 afsluttet sit tilsyn med MetroService A/S samt på sit møde den 3. oktober 2014 ved vejledende udtalelser afsluttet tilsynene med DSB Øresund A/S og Nordjyske Jernbaner A/S.

Se også Jernbanenævnets tidligere årsberetninger for andre beslutninger og vejledende udtalelser om dette emne, herunder den udfyldende fortolkning af minimumskravene i forordningens artikel 28 samt vejledning heromkring, som er fastlagt af nævnet.

DSB (JN36-00005 og JN36-00006)

DSB var ved tidligere beslutninger gennem 2013 af nævnet blevet anmodet om at fremsende såvel handlingsplaner som reviderede handlingsplaner for jernbanevirksomhedens efterlevelse af forordningens artikel 28. Nævnet modtog i den forbindelse primo 2014 yderligere dokumentation for bl.a. den krævede offentliggørelse af servicekvalitetsstandarder. Der blev også fremsendt beskrivelse af struktur og handlingsplaner for implementeringen af jernbanevirksomhedens kvalitetsstyringssystem for området. DSB oplyste, at dette ville være implementeret senest 1. maj 2014.

Nævnet vedtog herefter på sit møde den 21. februar 2014 en vejledende udtalelse. Nævnet besluttede her, at DSB havde sandsynliggjort at virksomheden med implementeringen af det omtalte kvalitetsstyringssystem ville opfylde kravene hertil efter jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28, at DSB i øvrigt sås at opfylde de

øvrige krav i denne bestemmelse i forordningen, og at tilsynet på det foreliggende grundlag kunne afsluttes.

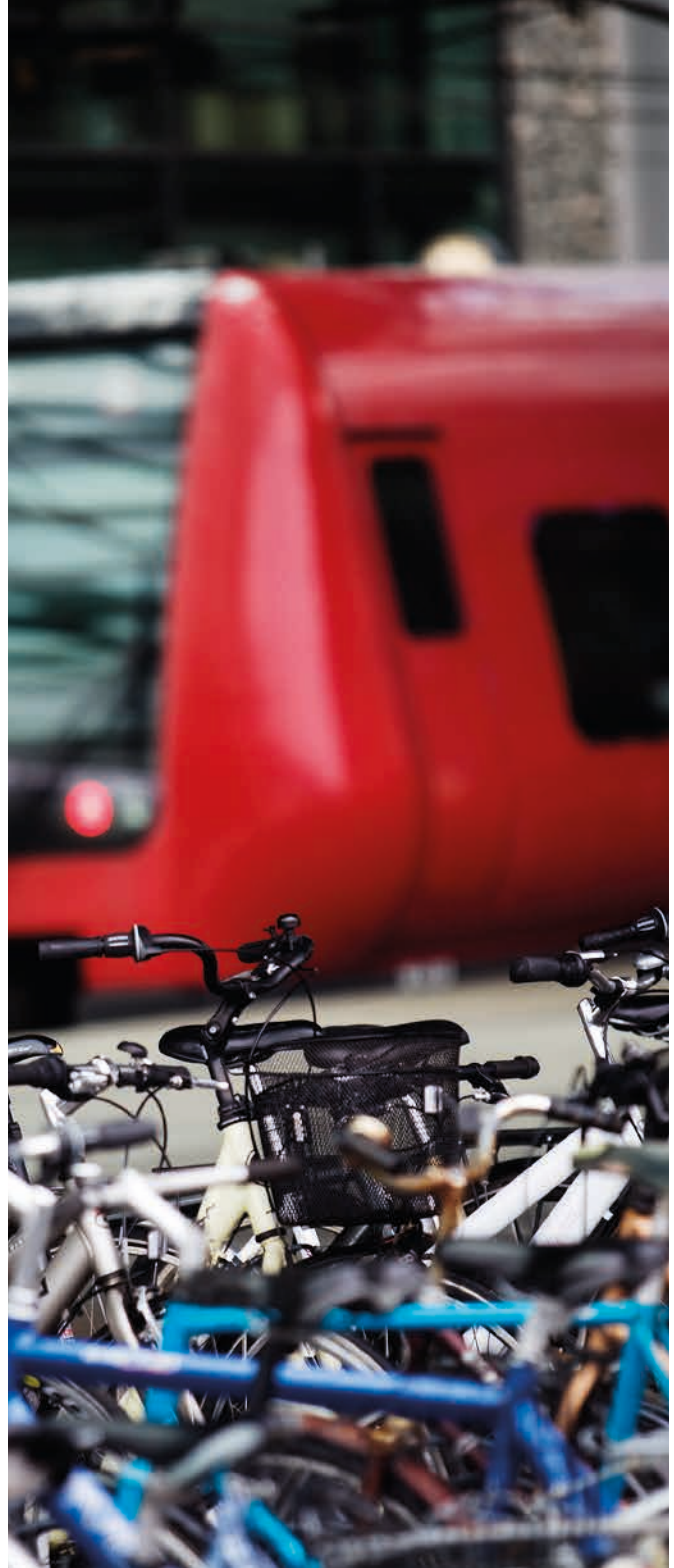
Lokalbanen A/S (JN36-00008) og Regionstog A/S (JN-36-00009)

Jernbanenævnet har ved tidligere beslutninger gennem 2013 anmodet såvel Lokalbanen som Regionstog om bl.a. redegørelser og handlingsplaner og modtog fra begge jernbanevirksomheder primo 2014 omfattende dokumentation i sagerne.

Nævnet vedtog herefter på sit møde den 25. april 2014 vejledende udtalelser, hvor det blev besluttet, at Lokalbanen og Regionstog henholdsvis begge i fornødent omfang havde præsenteret dokumentation for jernbanevirksomhedernes efterlevelse af kravene i jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28, og at tilsynene på det foreliggende grundlag kunne afsluttes.

Metro Service A/S (JN36-00013)

Jernbanenævnet behandlede tilsynssagen gennem 2013 og fandt ved en beslutning den 21. oktober 2013, at Metro Service A/S i relation til jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28 havde defineret servicekvalitetsstandarder om samtlige emner i henhold til forordningens Bilag III, men at der dog for visse af disse syntes at mangle offentliggørelse. 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 på den baggrund om yderligere dokumentation for bl.a. egenkontrollen, der gennemføres i henhold til kvalitetsstyringssystemet, kundetilfreds-hedsundersøgelser, årlig offentliggørelse af rapport om servicekvalitetsniveauet sammen med årsberetningen samt offentliggørelse af samme på jernbanevirksomhedens hjemmeside og på Det Europæiske Jernbaneagenturs websted.

Nævnet modtog dokumentationen juni 2014 og fandt efter en gennemgang heraf, at tilsynet på det foreliggende grundlag kunne afsluttes. Dette blev meddelt MetroService ved brev den 3. september 2014.

Nordjyske Jernbaner A/S (JN36-00014) og DSB Øresund A/S (JN36-00014)

Jernbanenævnet har ved tidligere beslutninger gennem 2013 anmodet Nordjyske jernbaner om bl.a. redegørelser og handlingsplaner, og nævnet har løbende og frem til maj 2014 modtaget dokumentation i sagen. For så vidt angår DSB Øresund har nævnet ved tidligere beslutninger gennem 2012 og foråret 2014 anmodet jernbanevirksomheden om bl.a. redegørelser og dokumentation, og nævnet har løbende og frem til august 2014 modtaget dokumentation i sagen.

Nævnet vedtog herefter på sit møde den 3. oktober 2014 vejledende udtalelser, hvor det blev besluttet, at såvel Nordjyske Jernbaner som DSB Øresund begge i fornødent

omfang havde præsenteret dokumentation for jernbanevirksomhedernes efterlevelse af kravene i jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28, og at tilsynene på det foreliggende grundlag kunne afsluttes.

Midtjyske Jernbaner A/S (JN36-00010)

Nævnet har løbende gennem 2014 anmodet Midtjyske Jernbaner om status med hensyn til virksomhedens opfyldelse af forordningens krav og redegørelse for udeståender i forhold hertil samt bragt sagen i erindring.

Tilsynet er ved udgangen af 2014 endnu uafsluttet.

Tilsyn med Banedanmarks Netredgørelse for 2016

Adgangen til de nødvendige og relevante informationer om jernbaneinfrastrukturen spiller en central rolle for jernbanevirksomheders og andre ansøgers adgang til markedet.





Europæiske jernbaneinfrastrukturforvaltere skal årligt udarbejde en redegørelse for karakteren af den infrastruktur, som stilles til rådighed for jernbanevirksomheder og andre ansøgere til jernbanens infrastruktur, samt for benyttelse af denne, og tilsynet hermed er en af nævnets centrale opgaver.

Der er med lovgivningen fastsat en række retlige krav til netredegørelsens indhold, og kravene medvirker til at understøtte jernbanevirksomhedernes lige og ikke-diskriminerende adgang til jernbaneinfrastrukturen. Herunder ved at sikre tilgængelighed af en række nødvendige informationer om infrastrukturen, gennemsigtige kriterier for adgangen til og fordelingen af infrastrukturkapacitet, principper for afgiftsfastsættelse, krav til sikring af optimal udnyttelse af infrastrukturen m.v.

Jernbanenævnet har den 3. oktober 2014 besluttet at gennemføre tilsyn med Banedanmarks Netredegørelse for 2016 med det formål at undersøge, hvorvidt Banedanmark opfylder de retlige krav, der er fastlagt for denne. Tilsynet er indledt overfor Banedanmark den 1. december 2014.

Tilsynet er iværksat i medfør af jernbanelovens §§ 24, stk. 1 og 24a, og med henvisning til bl.a. direktiv 2012/34 Artikel 56 (2). Tilsynet omhandler bl.a. jernbanelovens § 9 stk. 6 og direktiv 2012/34 Artikel 3 pkt. 25 og 26, Artikel 27 (1-4) samt Bilag IV.

4.3 Klagesager i 2014, 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.

Herudover har Jernbanenævnet kompetence til at behandle klager vedrørende jernbangepassagerrettighedsforordningen, der falder udenfor Ankenævnet for Bus Tog og Metros afgørelseskompetence, og klager vedrørende forhandlede kontrakter om offentlig jernbanetrafik.

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

Følgende klagesager er indgået i Jernbanenævnet i 2014 og hen over årsskiftet 2014-2015:

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).

Klage fra DB Schenker Rail Scandinavia af 9. april 2014 vedrørende Banedanmarks bekendtgørelse nr. 214 af 10. marts 2014 om infrastrukturafgifter mv. for statens jernbanenet og Banedanmarks afregning af infrastrukturafgifter og miljøtilskud (JN34-00018).

Henvendelse fra Europa-Kommissionen af 2. april 2014 og (i samme anledning) klage fra en borger af 15. april 2014 vedrørende DSBs efterlevelse af jernbangepassagerrettighedsforordningen henholdsvis påstand om

diskriminering af mennesker med funktionsnedsættelse (JN34-00019).

Klage fra Mariager-Handest Veteranjernbane (MHVJ) af 23. juni 2014 vedrørende Trafikstyrelsens afgørelse af 3. juni 2014 om afslag på godkendelse af MHVJs sikkerheds og signalreglement SIR af 1. juni 2006 (JN34-00020).

Klage fra Carlsberg Danmark A/S af 23. juni 2014 over Trafikstyrelsens ændrede afgørelse af 4. juni 2014 om godkendelse af DB Schenker Rail Scandinavias takster for løft af trailere og containere 2014 for kombiterminalerne Høje Taastrup og Taulov (JN34-00021).

Klage fra Carlsberg Danmark A/S af 7. august 2014 over Trafikstyrelsens fornyede afgørelse af 18. juli 2014 om godkendelse af DB Schenker Rail Scandinavias takster for løft af trailere og containere 2010 for kombiterminalerne Høje Taastrup og Taulov (JN34-00022).

Henvendelse fra Hector Rail AB af 30. november 2014 med klage over Banedanmarks håndtering af erstatningsspørgsmål i forbindelse med afsporing i Farris i 2012 (JN36-00018).

Henvendelse af 26. januar 2015 fra Transportministeriet med klage fra borger vedrørende Regiontogs overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningen i relation til kørestolsbruger (JN36-00019).

Desuden er følgende af Jernbanenævnets afgørelser blevet afgjort ved retten i 2014:

Byretsdom af 16. april 2014 i sag DB Schenker Rail Scandinavia mod Jernbanenævnet (BS 10N-1920/2013). Retssagen

vedrørte Jernbanenævnets 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. Nævnet blev frifundet.

Byretsdom af 2. juni 2014 i sag om DB Schenker Rail Scandinavia mod Jernbanenævnet (BS 10C-1274/2013). Retssagen vedrørte Jernbanenævnets afgørelse af 15. februar 2013 om Banedanmarks forvaltning af kombiterminalers lejeforhold (JN34-00005). Sagsøger er DB Schenker Rail Scandinavia A/S. Nævnet blev frifundet. Dommen er anket.

Resume af afgørelser mv. i klagesager

Afgørelser af 25. april og 3. oktober 2014 henholdsvis om afvisning af Captrain Denmark ApS anmodninger af 11. marts og 19. juni 2014 henholdsvis om genoptagelse af Jernbanenævnets vejledende udtalelse af 21. februar 2014 vedr. retten til at rangere på kombiterminalen i Taulov (JN34-00008)

Jernbanenævnet vedtog den 21. februar 2014 en vejledende udtalelse om retten for jernbanevirksomheden Captrain Denmark ApS (Captrain) til selvstændigt at foretage rangering på kombiterminalen i Taulov (se ovenfor).

Anledningen til Jernbanenævnets vejledende udtalelse var en klage fra Captrain den 15. april 2013 over en udtalelse afgivet af Trafikstyrelsen ved mail af 20. marts 2013.

Captrain stillede den 11. marts 2014 en række supplerende spørgsmål til den vejledende udtalelse bl.a. omkring aftalemæssige forhold mellem jernbanevirksomheden



og terminaloperatøren, sagens retsgrundlag mv.

Jernbanenævnet behandlede den 25. april 2014 henvendelsen som en anmodning om at genoptage sagen om nævnets vejledende udtalelse af 21. februar 2014 i sag JN34-00008, og afviste at genoptage sagen.

Captrain anmodede herefter den 19. juni 2014 yderligere om uddybende vejledning af den vejledende udtalelse af 21. februar 2014, og stillede i den forbindelse en række supplerende spørgsmål bl.a. vedrørende forhold omkring den retlige ramme for kombiterminalen som naturligt monopol, aftaleindgåelsen mellem terminaloperatøren og jernbaneverksamheden, terminaloperatørens rettigheder, klagemuligheder i forhold til fastsættelse af kombiterminaltakster mv.

Jernbanenævnet behandlede den 3. oktober 2014 den fornyede henvendelse som yderligere en anmodning om at genoptage sagen om nævnets vejledende udtalelse, og afviste på ny at genoptage sagen.

I forhold til begge afgørelser bemærkede Jernbanenævnet, at genoptagelse af tilsynssager, som allerede er afsluttede ved afgivelse af en vejledende udtalelse fra

nævnet, kan ske i tilfælde af væsentlige nye oplysninger, som ændrer grundlaget for og kan give anledning til ændringer af den vejledende udtalelse, eller såfremt der måtte være anledning til, at nævnet afklarer yderligere spørgsmål af væsentlig karakter i sagen. Captrains henvendelser og supplerende spørgsmål gav efter nævnets opfattelse ikke grundlag for at genoptage behandlingen af sagen, jf. førnævnte betingelser herfor og Jernbanenævnet fandt derfor, at genoptagelsesbegæringerne burde afvises.

Til begge afgørelser knyttede nævnet en række vejledende bemærkninger til de rejste spørgsmål.

Jernbanenævnets afgørelse af 3. oktober 2014 om stadfæstelse af Trafikstyrelsens afslag på godkendelse af Mariager-Handest Veteranjernbanes sikkerheds- og signalreglement (JN34-00020)

Jernbanenævnet modtog den 23. juni 2014 en klage fra Mariager-Handest Veteranjernbane (MHV) over en afgørelse fra Trafikstyrelsen af 3. juni 2014, hvor styrelsen afslog at godkende veteranjernbanens sikkerheds- og signalreglement af 1. juni 2006 (SIR). Nævnet traf afgørelse i sagen den 3. oktober 2014.



Driften af ikke-erhvervsmæssig jernbanelovdrift (f.eks. veteranjernbaner) forudsætter ifølge jernbanelovens § 5 tilladelse fra Trafikstyrelsen som jernbanesikkerhedsmyndighed. Jernbanenævnet er i medfør af jernbanelovens § 24 c sammenholdt med bekendtgørelse nr. 1354 af 2. december 2010 § 25 stk. 1 (veteranbanebekendtgørelsen) klageorgan for styrelsens afgørelser på dette område.

Baggrunden for klagen var, at Trafikstyrelsen den 13. februar 2006 havde godkendt MHV's SIR med vilkår om, at godkendelsen var gyldig indtil videre. Den 15. juni 2011 fornyede Trafikstyrelsen MHV's tilladelse til at operere ikke-erhvervsmæssig jernbanelovdrift. Tilladelsen dog var betinget blandt andet af Trafikstyrelsens godkendelse af MHV's dokumentation for sikkerhedsstyring.

Til brug for denne godkendelse sendte MHV den 30. november 2011 en række dokumenter til styrelsen, herunder det af Trafikstyrelsen i 2006 godkendte SIR i uændret form.

Efter et tilsyn hos MHV den 13. september 2012 sendte Trafikstyrelsen den 14. september 2012 en række bemærkninger til MHV, hvor styrelsen redegjorde for behov styrelsen så for ændringer, der skulle foretages i en række af bestemmelserne i SIR.

Styrelsen så blandt andet behov for klarere og mere detaljerede udformninger af uklart formulerede bestemmelser, for skærper af en række nærmere angivne bestemmelser, for regulering af forhold, som ikke var tilstrækkeligt regulerede samt behov for rettelser af en række nærmere angivne bestemmelser med et direkte fejlagtigt indhold, f.eks. en forkert beskrivelse af, hvorledes sikringen af togenes kørsel foregår og

forkerte placeringer af ansvar for sikkerhedsmæssige funktioner.

Styrelsens konkluderede senere ved sin afgørelse den 3. juni 2014, at veteranjernbanens SIR ikke i tilstrækkelig grad imødegik de risici og jernbanesikkerhedsmæssige farer, der er forbundet med den faktiske veteranbanelovdrift. Herunder at SIR bør afspejle den aktuelle situation og gældende myndighedsregler for jernbanesikkerhed og bør ikke afspejle forhold af rent historisk betydning, som tilfældet var for den pågældende SIR fra juni 2006. Styrelsen bestemte dog, at driften kunne fortsætte indtil den 31. december 2014, hvorefter tilladelsen kun ville være gyldig, hvis der forelå et nyt revideret og af Trafikstyrelsen godkendt SIR.

I klagen til Jernbanenævnet anførte MHV blandt andet, at Trafikstyrelsens krav til indholdet af veteranbanernes sikkerhedsregler var ulovlige – herunder særligt det af styrelsen stillede krav om, at sikkerhedsreglementet kun må omhandle eksisterende og aktuelle forhold. MHV ønsker, at SIR skal være udformet således, at det dækker behovet både nu og i fremtiden med henblik på at undgå løbende opdateringer og rettelser. MHV gjorde også gældende, at der var tale om uberettiget tilbagekaldelse af en ikke tidsbegrænset begunstigende forvaltningsakt.

Jernbanenævnet udtalte, at det påhviler Trafikstyrelsen som en skønsmæssig beføjelse i medfør af veteranbanebekendtgørelsens § 13, 2. punktum, at foretage godkendelse af veteranbanens sikkerhedsregler. Trafikstyrelsen skal i medfør heraf påse, at veteranbanens sikkerhedsregler er udformet hensigtsmæssigt i forhold til de sikkerhedsmæssige hensyn, som skal varetages som følge af formålet med godkendelsesordningen.

Nævnet fandt, at de krav som Trafikstyrelsen stillede til indholdet af SIR og begrundelsen for afslaget var i overensstemmelse med de nævnte hensyn.

Det fremgår af veteranbanebekendtgørelsens § 4, stk. 2, jf. § 3, stk. 2, nr. 5, at Trafikstyrelsen kan foretage en fornyet vurdering af vilkårene for tilladelsen til at drive veteranbanedrift og af § 4, stk. 3 at fornyet vurdering skal foretages 5 år efter tilladelsen og hvert 5. år derefter. Det er derfor en del af veteranbanebekendtgørelsens ordning, at Trafikstyrelsen kan foretage tilbagekaldelser af tidligere meddelte godkendelser og revurdere sikkerhedsreglementerne med henblik på sikring af, at disse afspejler de aktuelle forhold og i øvrigt er bedst muligt egnede til at varetage sikkerheden.

Nævnet lagde vægt på, at Trafikstyrelsen i overensstemmelse med dette allerede i vilkåret for styrelsens godkendelse af 13. februar 2006 havde taget forbehold for godkendelsens gyldighed "indtil videre", ligesom det som vilkår for tilladelsen af 15. juni 2011 blev fastsat, at styrelsen skulle foretage en ny godkendelse af klagers dokumentation for sikkerhedsstyring.

Jernbanenævnet ville ikke på forhånd udelukke, at det eventuelt kan være hensigtsmæssigt i reglementet at medtage bestemmelser om visse ikke eksisterende forhold, hvis der er tale om foranstaltninger, som forventes senere at blive indført inden for en begrænset tidshorizont. Derimod bør reglementets forskrifter som udgangspunkt ikke være udformet på en måde, som afspejler historiske forhold.

Det er navnlig vigtigt, at bestemmelser i reglementet om udpegning af ansvarlige for udførelsen af sikkerhedsmæssige funktioner



så vidt muligt afspejler de aktiviteter, som faktisk foregår, samt at bestemmelserne i øvrigt er klare, entydige og ikke behæftede med fejl.

Allerede som følge heraf tiltrådte Jernbanenævnet Trafikstyrelsens tilbagekaldelse af godkendelsen af 13. februar 2006 og styrelsens afgørelse om, at SIR ikke kunne godkendes i den foreliggende form.

Derudover tog Jernbanenævnet stilling til en række øvrige af MHVJ fremsatte indsigelser herunder om Jernbanenævnets kompetence som klagemyndighed, hvorvidt Trafikstyrelsens afgørelse var tilstrækkeligt begrundet, om den var udtryk for usaglig forskelsbehandling og om overholdelsen af proportionalitetsprincippet.

MHVJ fik heller ikke medhold i sidstnævnte indsigelser, hvorefter Jernbanenævnet stadfæstede Trafikstyrelsens afslag af 3. juni 2014 på godkendelse af Mariager-Handest Veteranjernbanes (MHVJ) sikkerheds- og signalreglement af 1. juni 2006 (SIR), dog således, at fristen for MHVJ's fortsættelse af driften på det eksisterende grundlag blev forlænget med Jernbanenævnets sagsbehandlingstid, dvs. til den 30. april 2015.

Meddelelse af 13. august 2014 i borgerklage til Jernbanenævnet den 15. april 2014 vedrørende DSBs overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningen i relation til betingelser for ydelse af handicapservice (JN36-00019)

Jernbanenævnet fik den 2. april 2014 en henvendelse fra Europa-Kommissionen om, hvorvidt DSB havde overtrådt jernbanepassagerrettighedsforordningens bestemmelser ved angiveligt overfor en borger at stille krav om medlemskab af en bestemt handicaporganisation/lægeerklæring som betingelse for at yde handicapservice. Nævnet modtog den 15. april 2014 i samme anledning en klage fra pågældende borger (JN34-00019).

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro meddelte Jernbanenævnet, at Ankenævnet var rette klagemyndighed i forhold til sagen, og at dette også var meddelt klager.

Nævnet orienterede Kommissionen den 9. april 2014 med oplysningen om, at Ankenævnet for Bus, Tog og Metro kunne behandle sagen, og videresendte herefter den 22. april 2014 den specifikke klage til behandling af Ankenævnet med anmodning om, at Jernbanenævnet orienteres om sagens udfald.

Klager har senere trukket klagen til Ankenævnet tilbage, og Jernbanenævnet har den 13. august 2014 meddelt klager, at nævnet på det foreliggende grundlag har henlagt sagen.

Afgørelse af 6. november 2014 i spørgsmål om tavshedsbelagte oplysninger og partshøring af Carlsberg Danmark A/S i forbindelse med ansøgning om godkendelse af kombiterminaltakster (JN34-00021)

I forbindelse med Jernbanenævnets undersøgelse af klagesagen JN34-00021 om Trafikstyrelsen ændrede godkendelse af kombiterminaltakster for 2014, rettede DB Schenker Rail Scandinavia A/S (DB SR) den 30. september 2014 henvendelse til Jernbanenævnet. Henvendelsen vedrørte, at Jernbanenævnet efter DB SRs opfattelse havde overtrådt sin tavshedspligt ved som led i behandlingen af klagesagen, i medfør af forvaltningslovens § 19, stk. 1, at have fremsendt dokumenter med henblik på partshøring af Carlsberg Danmark A/S (Carlsberg) herunder produktkalkuler med tilhørende omkostningsfordelingsprincipper, liste over høringsparter samt hørings svar om de ansøgte takster.

Jernbanenævnet behandlede henvendelsen den 6. november 2014.

Nævnet fandt i den forbindelse, at der i medfør af forvaltningslovens § 19, stk. 1 som led i behandlingen af sagen om godkendelse af 2014 takster, jf. Jernbanenævnets sag JN34-00021, skal ske partshøring af Carlsberg om de til denne sag hørende dokumenter, herunder DB SRs produktkalkuler med tilhørende omkostningsfordelingsprincipper, liste over høringsparter samt hørings svarene om de ansøgte takster, idet der ikke er grundlag for at undtage oplysningerne i de nævnte dokumenter fra forvaltningslovens partshøringspligt.

Nævnet fandt således, at hverken produktkalkulerne og beskrivelsen af omkostningsfordelingsprincipper eller listen over høringsparter og hørings svar kan undtages fra partshøringspligten efter forvaltningslovens § 19, stk. 2, jr. § 15b, nr. 5, og at videregivelsen af oplysningerne til Carlsberg er en berettiget videregivelse, som derfor ikke udgør en overtrædelse af forvaltningslovens § 27.



Nævnet fandt det heller ikke påvist, at Carlsbergs interesse i som part i ovennævnte klagesag at kunne benytte kendskab til oplysninger i førnævnte dokumenter bør vige for afgørende hensyn til DB SRs interesser, og at hemmeligholdelse efter forholdets særlige karakter er påkrævet, jf. forvaltningslovens §§ 19, stk. 2, nr. 4, jf. 15b, nr. 5. Da oplysningerne ikke kan undtages fra partshøringspligten, er en udlevering af oplysningerne heller ikke en overtrædelse af Jernbanenævnets tavshedspligt.

Jernbanenævnet fandt derfor, at der ikke var grundlag for at undtage oplysningerne i de nævnte dokumenter fra partshøring.

Nævnet bemærkede, at der forud for eventuel udsendelse af yderligere dokumenter som led i partshøring i forbindelse med nævnets videre sagsbehandling af ovennævnte sag (samt i den beslægtede klagesag JN34-00022) vil blive foretaget høring af DB SR om, hvorvidt der kan partshøres over dokumenterne, hvorefter nævnet vil foretage en konkret vurdering af spørgsmålet, forinden dokumenterne eventuelt fremsendes til partshøring.

Afgørelse af 28. november 2014 om stadfæstelse af Banedanmarks midlertidige infrastrukturafgifter efter bekendtgørelse nr. 214/2014 og udskydelse af ikrafttrædelsesdatoen for bekendtgørelsens reducerede miljøtilskudssats (JN34-00018)

Baggrunden for sagen var blandt andet, at Jernbanenævnet i en tidligere klagesag ved afgørelse af 21. oktober 2013¹ havde tilsidesat den tonkilometerafgift for godstog, der var indført ved Banedanmarks bekendtgørelse nr. 1108/2012 pr. 1. januar 2013. Årsagen til tilsidesættelsen var, at satsen for tonkilometerafgiften ikke som foreskrevet

i Transportministeriets bekendtgørelse nr. 1107/2012 om betaling for brug af statens jernbanenet m.v. § 3, stk. 1, var fastsat på baggrund af oplysninger og beregninger af de marginalomkostninger, som Banedanmarks jernbaneinfrastruktur blev påført ved togenes kørsel.

I forlængelse heraf udtalte Jernbanenævnet, at opkrævningerne af tonkilometerafgift fra 1. januar 2013 måtte erstattes af opkrævninger af de i 2012 gældende kilometer- og kapacitetsafgifter efter bestemmelserne i den foregående afgiftsbekendtgørelse (Banedanmarks bekendtgørelse nr. 1392/2011), indtil en ny bekendtgørelse med en ny afgiftsordning fastsat under overholdelse af bl.a. førnævnte marginalomkostningskrav måtte træde i kraft.

Efterfølgende udstedte Banedanmark bekendtgørelse nr. 214/2014, som – i stedet for tonkilometerafgiften som Jernbanenævnet tilsidesatte – genindførte kilometer- og kapacitetsafgifterne med virkning fra 1. januar 2013, således at satserne herfor svarede til de i 2012 gældende satser, dog med tillæg af prisregulering efter udviklingen i det almindelige pris- og lønindeks med virkning pr. 1. januar 2013 og 1. januar 2014.

Transportministeriet oplyste i sammenhængen, at der var tale om en midlertidig genindførelse af de nævnte afgifter for godstog – og at disse senere ville blive erstattet af en genindførelse af tonkilometerafgiften, når Banedanmark havde udført de fornødne beregninger til sikring af, at den kommende sats herfor afspejler de marginalomkostninger, som Banedanmarks jernbaneinfrastruktur påføres ved togenes kørsel. Banedanmarks bekendtgørelse nr. 214/2014 fastsatte dernæst bl.a. en sænkning af den i 2013 (efter bekendtgørelse nr. 1108/2012)

gældende sats for beregning af miljøtilskud med virkning fra 1. januar 2014.

I den aktuelle sag påklagede DB Schenker Rail Scandinavia A/S (DB SR) den 9. april 2014 Banedanmarks afregninger af infrastrukturafgifter efter bekendtgørelse nr. 214/2014 til Jernbanenævnet.

I klagen nedlagde DB SR påstand om, at de kilometer- og kapacitetsafgifter for godstog der var indført fra 1. januar 2013 skulle nedsættes svarende til de i 2012 gældende satser herfor (dvs. uden prisreguleringerne med virkning pr. 1. januar 2013 og 1. januar 2014).

Til støtte herfor anførte DB SR blandt andet, at det fulgte af Jernbanenævnets afgørelse af 21. oktober 2013, at der ikke var hjemmel til at forhøje satserne uden beregninger som dokumenterer, at satserne er fastsat i overensstemmelse med ovennævnte marginalomkostningsprincip. I forhold til beregningen af miljøtilskud anførte DB SR blandt andet, at Banedanmark alene var berettiget til at vedtage ændringer i miljøtilskudssatsen med én måneds varsel.

Jernbanenævnet traf afgørelse i sagen den 28. november 2014.

Nævnet bemærkede i afgørelsen, at efter Transportministeriets bekendtgørelse nr. 215/2014, § 3, stk. 1, 2. pkt., skulle kilometerafgifterne fastsættes som de kortsigtede marginalomkostninger, som statens jernbaneinfrastruktur påføres ved et gennemsnitligt togs kørsel på jernbaneinfrastrukturen.

Heraf følger krav om fastsættelse af kilometerafgifterne på grundlag af Banedanmarks regnskaber og en fordeling af omkostningerne heri i forhold til marginalomkost-

ningsbegrebet, jf. i øvrigt bemærkningerne herom i Jernbanenævnets afgørelse af 21. oktober 2013 i sag JN34-00006 (side 39-44).

Dernæst bemærkede nævnet, at prisregulering af kilometerafgiftssatserne efter det nævnte generelle pris- og lønindeks princip set ikke opfylder det nævnte krav om fastsættelse af afgifterne på grundlag af Banedanmarks regnskaber og fordeling af omkostningerne heri i forhold til marginalomkostningsbegrebet.

Jernbanenævnet ville dog ikke udelukke, at prisregulering af afgiftssatsen efter det nævnte generelle indeks alligevel kan ske under bestemte forudsætninger.

For det første må det forudsættes, at prisreguleringerne alene foretages for så vidt angår enkelte mellemliggende år og i forhold til satser, som med nærmere definerede begrænsede antal års mellemrum genberegnes og fastsættes i overensstemmelse med marginalomkostningsprincippet.

For det andet må det forudsættes, at der ikke foreligger anvendelige oplysninger, som mere præcist end det generelle indeks kan belyse prisændringerne i forhold til "marginalomkostningsbasen" dvs. prisændringerne i forhold til de elementer, der indgår i en marginalomkostningsberegning.

For det tredje må det forudsættes, at der efter en konkret vurdering ikke findes at foreligge bestemte grunde til at antage, at prisudviklingen for den omhandlede infrastruktur afviger væsentligt i forhold til det generelle indeks.

I dette konkrete tilfælde fandt Jernbanenævnet dog efter omstændighederne ikke

tilstrækkelig anledning til at tilsidesætte Banedanmarks opreguleringer af kilometerafgifterne.

Nævnet lagde her vægt på, at der alene var tale om midlertidige afgiftssatser forud for den af Banedanmark planlagte efterfølgende afgiftsfastsættelse efter marginalomkostningsprincippet, hvorom der i henhold til direktiv 2012/34, Artikel 31, stk. 3, af Kommissionen inden den 16. juni 2015 skulle fastsættes nærmere metoder.

Herudover lagde nævnet vægt på, at opreguleringerne vedrørte tidligere gældende afgiftssatser, der blev genindført som følge af Jernbanenævnets afgørelse af 21. oktober 2013, og at Jernbanenævnet ikke ved sin afgørelse af 21. oktober 2013 udtrykkeligt havde udelukket prisreguleringer af de i bekendtgørelse nr. 1392/2011 anførte satser.

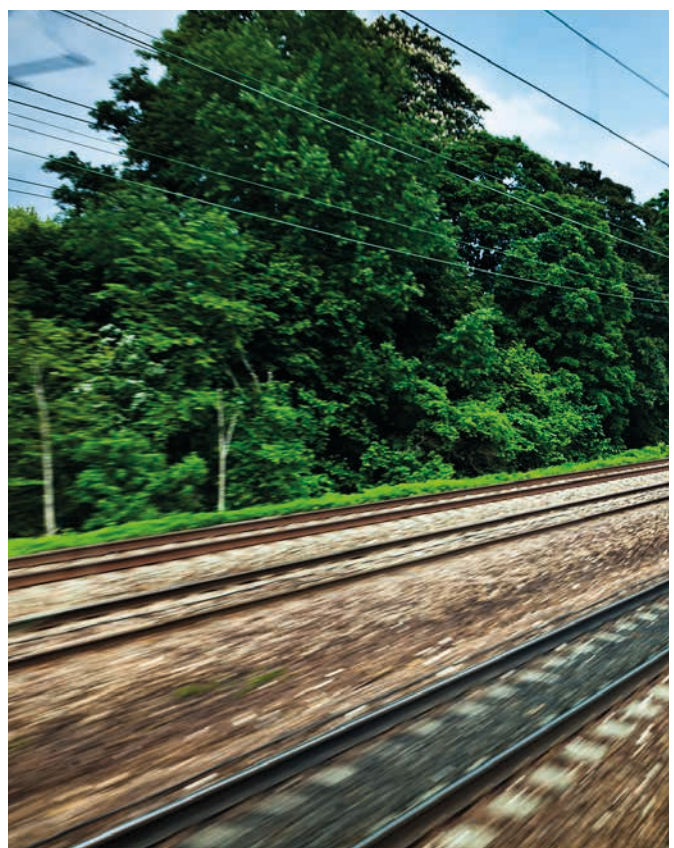
Desuden blev det tillagt vægt, at prisreguleringerne var udtryk for fortsættelse af en hidtidig praksis om prisregulering i overensstemmelse med Finansministeriets retningslinjer, og at Transportministeriets bekendtgørelse nr. 215/2014, § 3, stk. 3, forudsatte, at der kunne foretages løbende prisreguleringer af afgiftssatserne.

Særligt med hensyn til kapacitetsafgifterne bemærkede nævnet, at der ikke efter bekendtgørelse nr. 215/2014 var krav om fastsættelse af disse efter et marginalomkostningsprincip.

Jernbanenævnet fandt sammenfattende, at de kilometerafgiftssatser og kapacitetsafgiftssatser, der er fastsat ved Banedanmarks bekendtgørelse nr. 214/2014, § 2, stk. 1, bilag 1 (punkt 1 og punkt 2) samt bilag 2 (punkt 1 og punkt 2), ikke burde tilsidesættes, og stadfæstede herefter de

påklagede afregninger fra Banedanmark af disse afgifter.

Til spørgsmålet om sænkning af satsen for miljøtilskuddet bemærkede nævnet, at dette alene kunne foretages med 1 måneds varsel, jf. Transportministeriets bekendtgørelse nr. 215, § 5, stk. 4, og den tilsvarende tidligere gældende bestemmelse efter Transportministeriets foregående bekendtgørelse nr. 1107/2012, jf. dennes § 5, stk. 4.



Banedanmarks varsel om ændring af miljøtilskudssatsen pr. 1. januar 2014 skulle således have været foretaget senest 1. december 2013, men blev først foretaget den 14. januar 2014. Miljøtilskuddet blev afregnet overfor jernbane-virksomhederne på grund-

lag af månedlige opgørelser, jf. bekendtgørelse nr. 214/2014, § 6, stk. 1.

Jernbanenævnet fandt på denne baggrund, at den reducerede miljøtilskudssats efter bekendtgørelse nr. 214/2014, § 5, jf. bilag 3, først kunne finde anvendelse overfor klager med virkning fra 1. marts 2014.

Udover ovennævnte omhandler Jernbanenævnets afgørelse af 28. november 2014 også en række øvrige spørgsmål, bl.a. om muligheden for prøvelse af generelle retsakter, partsstatus, afvisning af klagen i forhold til Transportministeriets bekendtgørelse nr. 215/2014, betydningen af klagens manglende opsættende virkning, spørgsmålet om regulering af afgifterne med tilbagevirkende kraft m.v.

Afgørelse af 28. november 2014 om afslag på Captrain Swedens anmodning 19. november 2014 om aktindsigt i Jernbanenævnets interne dokumenter mv (JN34-00008)

Captrain fremsendte den 19. november 2014 med henvisning til nævnets afgørelse af 3. oktober 2014 i klagesagen JN34-00008 anmodning om at få udleveret oversigter over sagens akter, samt aktindsigt i de dele af referaterne fra Jernbanenævnets møder, hvor Captrains sag JN34-00008 var blevet behandlet samt øvrige interne dokumenter i forbindelse med sagen.

Jernbanenævnets foreløbige besvarelse af aktindsigtsbegæringen forelå den af 24. november 2014 til Captrain, og nævnet behandlede sagen den 28. november 2014.

Nævnet fandt, at en forvaltningsmyndigheds interne arbejdsdokumenter er undtaget fra forvaltningslovens partsaktindsigt efter forvaltningslovens § 12, stk. 1, og at interne

mails mellem sekretariatet og nævnsmedlemmerne i sagen samt nævns mødereferaterne som udgangspunkt var undtaget fra Captrains ret til aktindsigt.

Nævnet bemærkede, at retten til aktindsigt efter forvaltningslovens § 13, nr. 1, dog omfattede interne arbejdsdokumenter i endelig form, når dokumenterne alene gengiver indholdet af myndighedens endelige beslutning vedrørende en sags afgørelse, men at referaternes indhold i øvrigt med gengivelse af nævnets forhandlinger m.v. ikke var omfattet af Captrains ret til aktindsigt efter forvaltningslovens § 13, nr. 1, idet der med referaterne er tale om interne arbejdsdokumenter.

Der kan dog meddeles meraktindsigt i nævnets interne mødereferater, ligesom der kan meddeles meraktindsigt i den nævnte interne mailkorrespondance, efter forvaltningslovens § 10, stk. 1, hvis dette ikke strider imod øvrige regler herunder bestemmelser om tavshedspligt.

Captrains sag var behandlet på nævnets møder den 21. februar 2014, den 25. april 2014 og den 3. oktober 2014, og nævnet vurderede, at den del af referaterne fra disse møder, som var omfattet af Captrains ret til aktindsigt efter forvaltningslovens § 13, nr. 1, dvs. alene angik gengivelsen af selve nævnets beslutninger på nævns møderne i relation til sagen, var indeholdt i dokumenter sendt til Captrain umiddelbart efter møderne.

Nævnet fandt derudover, at de pågældende dele af nævns mødereferaterne generelt ikke indeholdt oplysninger, som var tavshedspligtbelagte, og at spørgsmålet herefter var, om der skulle gives meraktindsigt i de øvrige dele af referaterne.



Jernbanenævnet lagde vægt på, at de pågældende dokumenter ikke indeholdt faktuelle oplysninger af væsentlig betydning for Captrains sag eller oplysninger, som Captrain i øvrigt har nogen særlig interesse i at opnå kendskab til, og at navnlig hensynet til at bevare klarheden omkring nævnets vejledende udtalelse og efterfølgende beslutninger i sagen afgørende talte imod at meddele meraktindsigt i både de nævnte konkrete dele af nævnsmoderereferaterne og den nævnte interne mailkorrespondance.

På den baggrund meddelte Jernbanenævnet afslag efter forvaltningslovens § 10, stk. 1, på Captrains begæring om meraktindsigt i ovennævnte dele af nævnsmoderereferaterne samt den nævnte interne mailkorrespondance.

5. Internationalt samarbejde 2014

Jernbanenævnet samarbejder med tilsvarende klage- og tilsynsorganer (Regulatory Bodies) 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 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 hinanden. Dette gælder bl.a. i forhold til specifikke 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, har været betydelig igennem i 2014.

Jernbanenævnets indsats og ressourceforbrug på dette område i 2014 har imidlertid, henset til nævnssekretariatets knappe ressourcer, gennem året været begrænset og prioriteret der, hvor det overordnet set gav mest mening. Nævnets konkrete indsats på det internationale område har i 2014 været omtrentlig tilsvarende indsatsen i 2013.

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 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. markeds-mæssig karakter mv.

Jernbanenævnet deltager fast i møderne og har i 2014 været repræsenteret ved alle tre møder i denne gruppe: 27.-28. marts 2014 i Bruxelles, 1.-2. juli 2014 i Bonn og 10.-11. november 2014 i Bruxelles.

Der gennemføres i forbindelse med direktiv 2012/34 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 2014 arbejdet med forslag til implementeringsretsakter bl.a. inden for emner som krav til ansøgere om jernbaneinfrastrukturkapacitet, adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter og serviceydelser, metodologier for beregning af direkte omkostninger ved fastsættelsen af baneafgifter, markedsovervågningsforpligtelser mv.

Kommissionen involverer medlemsstaternes Regulatory Bodies i arbejdet via ENRB og gennem undergrupper og workshops i dels SERAC-regi, dels ENRB-regi, og Jernbanenævnet har gennem året bidraget aktivt i arbejdsprocesserne heromkring.

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

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 hen-

hold 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 femte møde blev afholdt den 30. april 2014 og sjette møde den 14. november 2014. Jernbanenævnet deltog i sidstnævnte.

Samarbejdet inden for jernbanegodsforordningens korridor for Skandinavien-Middelhavet (Scan Med Rail Freight Corridor, RFC3)

Det er fastlagt med dels jernbanegodsforordningen (Artikel 20 i Forordning 913/2010/EU), dels 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.

Samarbejdet mellem tilsynsmyndighederne indenfor jernbanegodskorridoren for Skandinavien-Middelhavet (Scan Med Rail Freight Corridor, RFC3) blev indledt oktober 2013, herunder arbejdet med en formel samarbejdsaftale herfor. Jernbanenævnet har den 1. juli 2014 deltaget i møde relateret til denne specifikke korridor, og 29.-30. september 2014 i et koordinerende møde om krydsende korridorer.

Arbejdet omkring etablering af en formel samarbejdsaftale for korridoren er afsluttet ultimo 2014, og nævnet har på sit møde 28. november 2014 tilsluttet sig denne.

Bestyrelsen for korridoren har herudover i efteråret 2014 ønsket tilsynsorganernes bidrag til udformningen af den rammeaftale for kapacitetsallokering (FCA, Corridor Framework for Capacity Allocation), der skal indgås korridorbestyrelsens medlemsstater

imellem. Jernbanenævnet har aktivt bidraget hertil.

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. Der er holdt møder i RMMS-gruppen 23. juli og 27. oktober 2014. Herudover har nævnet i 2014 via IRG-Rail løbende 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 afholdt miniplenarforsamling i Luxembourg den 6. maj 2014 og femte plenarforsamling den 19.-20. november 2014 også i Luxembourg. Jernbanenævnet var repræsenteret ved begge lejligheder.

IRG-Rail er primært en platform for informationsudveksling, udveksling af best practices og konkret samarbejde Regulatory Bodies imellem. Til formålet har der også i 2014 været etableret arbejdsgrupper, der bl.a. arbejdede med forhold omkring infrastrukturafgifter, adgangsforhold især vedrørende jernbanegodskorridorer og adgang til servicefaciliteter, forhold forbundet med nye retsakter eller initiativer forslået fra Europa-Kommissionen, samt generelle forhold omkring markedsovervågning mv.

Jernbanenævnet har i 2014 deltaget aktivt i IRG-Rails arbejde omkring infrastrukturafgifter bl.a. ved deltagelse i arbejdsgruppens møder den 5. marts, 9. juli, og 16. december, i arbejdet omkring markedsovervågning bl.a. ved deltagelse i arbejdsgruppemøder den 12. juni og 12. september. Herudover har nævnet løbende og efter nærmere prioritering været aktiv i forhold til øvrige arbejdsgruppers arbejde, herunder møder i arbejdsgruppen omkring adgang til servicefaciliteter 15. og 16. december 2014.

Der er herudover i regi af IRG-Rail i 2014 udformet en række fælles høringssvar relateret til Kommissionens forslag til retsakter i Fjerde Jernbanepakke og den løbende



EU-proces heromkring. Dette er sket i regi af en arbejdsgruppe om lovgivningsmæssige forslag, og Jernbanenævnet har indgået i arbejdet ved bl.a. deltagelse i møde 13. februar og 10. december, samt løbende hvor det har været relevant og efter nærmere prioritering.

Yderligere oplysninger om IRG-Rails aktiviteter kan findes på www.irg-rail.eu/public-documents herunder IRG-Rail's årsberetning 2014 ("Annual Report 2014, February 2015") og IRG Rails tredje markedsovervågningsrapport ("IRG-Rail Annual Market Monitoring Report, March 2015").

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 NEB-Rail gruppen ved deres sekretariater.

DG MOVE har i 2014 i internt regi arbejdet med at udforme udkast til guidelines for jernbanepassagerrettighedsforordningen (Forordning 1371/2007). Der ikke afholdt møder i NEB-Rail gruppen i 2014.

6. ANDEN VIRKSOMHED

Jernbanenævnet har i løbet af 2014 deltaget i en række nationale arrangementer af relevans for nævnsarbejdet herunder bl.a. BaneBranche-konference afholdt af Transportøkonomisk Forening 14. maj 2014.

Nævnet har derudover den 26. marts 2014 afholdt et samarbejds møde med det norske tilsynsorgan, SJT, og den 17. juni 2014 et gensidigt orienteringsmøde med Rigsrevisionen.




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 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 Forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europefaciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 (Bilag II del IV)
- 9) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.

- 10) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 869/2014 af 11. august 2014 om nye jernbanepassagerrut.





Fotos: Udlånt af Trafikstyrelsen
Grafisk tilrettelæggelse: Koefoed/Ægir

ISBN 978-87-90661-23-6



Jernbanenævnet
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk

Årsberetning 2014