



Årsberetning 2015



Indholdsfortegnelse

Forord	3
Året, der gik	5
1. Hvad og hvem er Jernbanenævnet	5
2. Rammen	7
3. Jernbanenævnets møder 2015	10
4. Jernbanenævnets væsentligste opgaver i 2015	11
4.1 Markeds- og konkurrenceovervågning, generelt	11
4.2 Tilsynsvirksomhed	11
4.3 Retssager, klagesager og aktindsigtssager	14
5. Internationalt samarbejde i 2015	21
Noter: Jernbanenævnets lovgivningsmæssige grundlag, uddrag	25

Forord

Dette er Jernbanenævnets sjette årsberetning. Jernbanenævnet skal i henhold til jernbanelovens § 108, stk. 1, hvert år, og senest 30. april, afgive og offentliggøre en beretning om sin virksomhed i det forgangne kalenderår. 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, hvilket vil ske fra og med årsberetningen for 2016.

Som følge af omarbejdningen af første jernbanepakke, som blev vedtaget som EU-direktiv 2012/34/EU i slutningen af 2012, er en ny jernbanelov trådt i kraft den 15. juni 2015, og en ny bekendtgørelse om Jernbanenævnet er trådt i kraft den 2. oktober 2015. Det ændrede lovgrundlag har medio 2015 medført ændringer af rammerne omkring Jernbanenævnets uafhængighed og virke, bl.a. i forhold til udpegning af nævnsformand, beskikkelser af nævnsmedlem-

mer og suppleanter samt organiseringen af nævnets sekretariatsbetjening. Øvrige udmøntningsbekendtgørelser til den nye jernbanelov har også medført ændringer i nævnets beføjelser og myndighedsområde. Ændringerne er konkret gennemført hen over anden halvdel af 2015 og fortsætter i 2016.

Jernbanenævnet har gennem året bl.a. behandlet klagesager indgået i 2014 om prisfastsættelsen for årene 2010 og 2014 for løft af trailere og containere på to kombiterminaler og Trafik- og Byggestyrelsens godkendelser heraf. Nævnet har i de pågældende sager truffet en længere række delafgørelser samt taget jernbanelovens håndhævelses- og sanktionsbestemmelser i brug.

På tilsynsområdet har nævnet gennem 2015 bl.a. afsluttet sine tilsyn med passagervirksomhedernes efterlevelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens krav om servicekvalitetsstandarder og styringen heraf. Nævnet har herudover iværksat en forundersøgelse af jernbanesektorens rejsetidsgarantier i lyset af forordningens



krav hertil. Dette bl.a. på baggrund af en rapport om jernbanevirksomhedernes rejsetidsgarantiordninger offentliggjort af Forbrugerrådet Tænk samt en klage fra samme til Jernbanenævnet herom.

Direktiv 2012/34, Europa-Kommissionens implementeringsretsakter hertil, som er trådt i kraft hen over 2015, samt den nye jernbanelov, har medført en række nye forpligtelser og beføjelser til Jernbanenævnet.

Nævnet deltog i 2015 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 med tilsvarende tilsynsorganer, som nævnet er pålagt med lovgivningen, dels at kunne varetage den udvidede opgaveportefølje for nævnet, der følger af direktivets implementering i dansk ret.

Med gennemførslen af fjerde jernbanepakke, som forventes tilendebragt i 2016, følger yderligere nye forpligtelser 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.

Nævnet har i efteråret 2015 fastlagt generelle principper for nævnets håndhævelse og tilsyn, samt rammer for nævnets udmåling mv. af ugentlige tvangsbøder i medfør af jernbanelovens § 107.

Intensiteten af Jernbanenævnets arbejde vil i 2016 som i 2015 naturligt afhænge af ressourcer, kompetencer og rammen, der er til rådighed for sekretariatsbetjeningen af nævnet. Jernbanenævnet er med den nye jernbanelov sikret en forbedring af nævnets hidtidige finansieringsmæssige grundlag samt sikret muligheden for, at nævnet fra Trafik- og Byggestyrelsen kan trække på yderligere sekretariatsressourcer ud over de fire medarbejdere, der i 2016 fast vil indgå i sekretariatsbetjeningen. Dette er et godt udgangspunkt for nævnets videre virke.

Beretningen er tilrettelagt således, at der udelukkende henvises til nugældende lovgivning. Noter undervejs i teksten henviser til oversigt over nævnets lovgrundlag, som findes sidst i beretningen.

På Jernbanenævnets vegne

Per Baltzer Overgaard
Nævnetsformand
01.01.- 30.09.2015

Line Kornerup
Nævnetsformand
01.10.2015



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, infrastrukturfgifter, 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 nye internationale passagerruter.

Nævnet kan desuden på eget initiativ og med forbehold for konkurrencemyndighedernes beføjelser træffe afgørelse om passende foranstaltninger med henblik på at korrigere forskelsbehandling af ansøgere og uønsket udvikling på markedet for jernbanetransportydelse.

Nævnet er etableret den 1. juli 2010 som et uafhængigt nævn under Transport- og Bygningsministeriet (1). Jernbanenævnet er uafhængigt af transport- og bygningsministeren og ikke underlagt ministerens instruktion. Nævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter en klage. Jernbanenævnet sekretariatsbetjenes af Trafik- og Byggestyrelsen.

Jernbanenævnet består med gældende jernbanelovgivning af en formand, seks andre medlemmer og et antal suppleanter. Samlet repræsenterer nævnet jernbanefaglig ekspertise, herunder jernbaneteknisk ekspertise, samfundsøkonomisk samt konkurrence- og forbrugerretlig ekspertise.

Nævnets formand skal være dommer og udpeges for en periode af fire år af vedkommende retspræsident. Andre nævnsmedlemmer og suppleanter beskikkes ligeledes for en periode af fire år af erhvervs- og vækstministeren efter høring af transport- og bygningsministeren på baggrund af indstil-



ling fra Danmarks Tekniske Universitet, Aarhus Universitet, Syddansk Universitet, Københavns Universitet, Copenhagen Business School eller Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen. Erhvervs- og vækstministeren kan undtagelsesvist udpege nævnsmedlemmer efter indstilling fra andre. Nævnets medlemmer afgiver fra 2016 og frem årlige loyalitets- og interesseerklæringer.

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

I 2015 har Jernbanenævnet været sammensat på følgende måde:

Nævnformænd

Prodekan, professor Per Baltzer Overgaard, School of Business and Social Sciences, Aarhus Universitet (midlertidig formand), 10. oktober 2014 – 30. september 2015; dommer Line Kornerup, Retten i Lyngby, 1. oktober 2015 - .

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), 1. oktober 2015 - ; professor Thomas Barnebeck Andersen, Institut for Virksomhedsledelse og Økonomi, Syddansk Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise); professor Lars Peter Raahave Østerdal, Institut for Virksomhedsledelse og Økonomi, Syddansk Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise), midlertidigt 1. januar – 30. sep-

tember 2015; kontorchef Jacob Schaumburg-Müller, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (konkurrenceretlig ekspertise); seniorrådgiver Asta Ostrowski Forbrugerrådet Tænk (forbrugerretlig ekspertise), 1. januar – 6. november 2015.

Suppleanter

Professor Lars Peter Raahave Østerdal, Institut for Virksomhedsledelse og Økonomi, Syddansk Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise), 1. oktober 2015 - ; professor Bo Sandemann Rasmussen, Institut for Økonomi, Aarhus Universitet (samfundsøkonomisk ekspertise); cheføkonom Martin Salamon Forbrugerrådet Tænk (forbrugerretlig ekspertise) 1. januar – 6. november 2015.

Sekretariatsbetjeningen af Jernbanenævnet

Sekretariatet betjener nævnet med bl.a. forberedelse af nævnets møder og sager, udførelse af nævnets afgørelser mv, varetagelse af internationale opgaver og andet. Jernbanenævnets selvstændige nævnssekretariat, herunder sekretariatscheffunktionen, er nedlagt pr 15. juni 2015 hvorefter sekretariatsbetjeningen af nævnet varetages af Trafik- og Byggestyrelsen. Medarbejdere er ved behandling af sager for nævnet alene underlagt Jernbanenævnets formands instruktion. Sekretariatet har i 2015 været bemanded således: sekretariatschef hhv. chefkonsulent (cand.scient., PhD., MMCR Marianne Bagge), chefkonsulent (cand.jur. Jonas Refn); fuldmægtig (cand.merc. Jan Madsen, – 31. januar 2015); specialkonsulent (cand. polit. Lars Vinther-Madsen, 1. april 2015 –); studentermedhjælp (stud.jur. Marjam Brink, – 30. november 2015).

Finansiering og drift

Jernbanenævnets bevilling på finansloven er brugerfinansieret. Jernbanenævnets drifts-

omkostninger dækkes af de jernbanevirksomheder, som nævnet fører tilsyn med. Sekretariatsbetjeningen, der på den baggrund pr. medio 2015 fast stilles til rådighed fra Trafik- og Byggestyrelsen, er fire årsværk samt en studentermedhjælp to dage ugentligt.

Nævnet understøttes af en række administrative systemer, der er funktionelt adskilt fra Trafik- og Byggestyrelsens.

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 EU-direktiver og forordninger, der vedrører helt basale principper for jernbanesektorens liberalisering og markedsadgang, dels national lovgivning. Nævnets hovedopgaver som særligt og uafhængigt klage- og tilsynsorgan (Regulatory Body) er dels markeds- og konkurrenceovervågning af jernbanesektoren, dels at sikre en fair og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og til services, der er forbundet hermed.

Et samlet EU-direktiv om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde, direktiv 2012/34/EU (1) er trådt i kraft 15. december 2012 og er implementeret i dansk ret 15. juni 2015 ved Lov nr. 686 af 27. maj 2015 (2) samt ved gennemførelse af en række nye eller ændrede bekendtgørelser. 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 gennemførelsen af direktivet i dansk ret har i 2015 også fået betydning for Jernbanenævnets virksomhed. Nævnets opgaver, sammensætning, formandsbeføjelser, klager, tilsyn mv. i medfør af den nye jernbanelov er nærmere fastlagt ved bekendtgørelsen om Jernbanenævnet (3), samt med forskellige bekendtgørelser indenfor jernbaneområdet. Se også <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0310.aspx?res=153&nres=2>.



Det følger af direktivet, at Europa-Kommissionen skal vedtage et antal gennemførelsesretsakter. Med disse fastsættes mere detaljerede regler for udmøntningen af direktivstoffet. En væsentlig del af disse retsakter har direkte virkning overfor medlemsstaterne og er ydermere relevante og forpligtende for Jernbanenævnets myndighedsudøvelse.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 869/2014 (4) fastlægger eksempelvis nærmere detaljer for proceduren og kriterierne, som indgår i grundlaget for Jernbanenævnets myndighedsarbejde omkring bestemmelse af hovedformål og økonomisk uligevægt, i sager hvor en jernbanevirksomhed søger om adgang til internationale passagerruter. Gennemførelsesforordning (EU) 2015/909 (5) er et andet eksempel på en gennemførelsesforordning af væsentlig betydning for nævnets virke. Denne fastlægger bestemmelser for beregning af de direkte omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften, og indgår således i grundlaget for nævnets behandling af sager omkring jernbaneinfrastrukturafgifter.

Herudover er Jernbanenævnet med jernbanegodsforordningen (forordning nr. 913/2010 (6)) tillagt en række specifikke forpligtelser. Forordningen forudsætter blandt andet, at Jernbanenævnet overvåger konkurrencen i nærmere fastlagte jernbanegodskorridorer, og myndighedsopgaver i den forbindelse er bl.a. at varetage tilsyn og klager samt at gennemføre undersøgelser på eget initiativ. Forordningen indebærer også, at Jernbanenævnet skal koordinere forskellige forhold med tilsvarende tilsynsorganer fra øvrige medlemsstater, hvorigenem den berørte internationale kanal for godstog løber, herunder blandt andet ved

gensidig informationsudveksling med andre landes tilsvarende tilsynsorganer.

Nævnets forpligtelser er specifikt rettet mod jernbanegodskorridoren for Skandinavien-Middelhavet (6, 7). Korridorens udstrækning er således Oslo-Stockholm-Trelleborg-Malmø-København-Hamborg-Innsbruck-Verona-La Spezia-Livorno-Ancona-Taranto-Augusta-Palermo, og denne korridor er trådt i funktion pr. 15. november 2015.

Jernbanenævnet fører desuden tilsyn med overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (jernbanepassagerrettighedsforordningen) (8). Der tænkes her primært på jernbanevirksomhedernes overholdelse af denne. Nævnet er klageinstans for de dele af forordningen, der falder uden for afgørelseskompetencen hos det private ankenævn Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

Derudover er nævnet klageinstans i forhold til dele af personbefordringsforordningen – forordning (EF) nr. 1370/2007, også kaldet PSO-forordningen (9). 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.

Med omarbejdningen af første jernbepakke stilles der ydermere krav til Jernbanenævnets samarbejde med sikkerheds- og licensmyndigheden, i Danmark Trafik- og Byggestyrelsen. Der er således med den nye bekendtgørelse om Jernbanenævnet (3) fastlagt bestemmelser om en årlig og gensidig udveksling af informationer og anbefalinger de to myndigheder imellem.



Derudover følger det af den nye bekendtgørelse, at Jernbanenævnet mindst hvert andet år skal konsultere repræsentanter for brugerne af godstransport og passagertransport på jernbane for at tage hensyn til deres synspunkter vedrørende jernbanemarkedet. Også dette er et resultat af direktiv 2012/34.

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

Jernbanenævnet skal som klagemyndighed behandle og træffe afgørelser i konkrete klagesager vedrørende en lang række forhold inden for jernbanesektorens virke. Enhver der har retlig interesse kan således

klage til nævnet over afgørelser og beslutninger truffet af eksempelvis Banedanmark, forvaltere af servicefaciliteter og andre.

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

Jernbanenævnet kan som led i sin forvaltning påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give de oplysninger, som har betydning for nævnets virksomhed (jernbanelovens § 105).

Nævnet kan herudover med jernbanelovens § 107 pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at udlevere oplysninger efter § 105 inden for den frist, som Jernbanenævnet har givet, eller undlader at efterkomme en afgørelse truffet af nævnet.



3. Jernbanenævnets møder 2015

Jernbanenævnet har i 2015 afholdt fire nævnsmøder. Møderne er afholdt 6. marts, 18. juni, 17. september og 26. november 2015.

Nævnet har i løbet af året truffet tolv afgørelser, et antal beslutninger samt afgivet vejledende udtalelser indenfor i alt fem klage- og tilsynssager. Nævnet har desuden behandlet et par potentielle tilsynssager, truffet beslutning om at ændre genstand for en allerede igangsat tilsynssag samt henlagt to klagesager.

På Jernbanenævnets 16. møde den 6. marts 2015 blev truffet afgørelse om partshøring af dokumenter fra en ekstern konsulent indhentet af DB Schenker Rail Scandinavia i forbindelse med klagesager om Trafik- og Byggestyrelsens godkendelse af kombiteminaltakster for 2010 og 2014 (JN34-00022 og JN34-00021). I relation til samme sagskompleks blev herudover bl.a. drøftet en eksternt udarbejdet benchmark af container- og trailerløft.

På 17. nævnsmøde den 18. juni 2015 traf nævnet afgørelse om dels partshøring af klager (Carlsberg Danmark), dels varsling af påbud overfor DB Schenker Rail Scandinavia i medfør af jernbanelovens § 105 i anledning af klagesag JN34-00021. Herudover blev tiltrådt en vejledende udtalelse i nævnets tilsyn med Midtjyske Jernbaners overholdelse af artikel 28 i jernbanepassagerrettighedsforordningen, og der blev truffet beslutning om at ændre genstanden for nævnets tilsyn med Banedanmarks Netredegørelse 2016 til Netredegørelse 2017. Herudover blev drøftet forskellige forhold relateret til den nye jernbanelov samt udkast til ny bekendtgørelse om Jernbanenævnet, herunder dets betydning for nævnets virke.

På Jernbanenævnets 18. møde den 17. september 2015 blev truffet afgørelse om påbud i medfør af jernbanelovens § 105 og beslutning om varsling af tvangsbøder i medfør af jernbanelovens § 107 stk.1 (1) til DB Schenker Rail Scandinavia i anledning af klagesag JN34-00021. Desuden blev truffet afgørelse om partshøring af Carlsberg Danmark om supplerende produktøkonomioplysninger i relation til JN34-00021. Herudover drøftede nævnet beslutningsoplæg til generelle principper for nævnets håndhævelse og tilsyn, samt beslutningsoplæg om rammer for nævnets udmåling af ugentlige



tvangsbøder i medfør af jernbanelovens § 107, herunder opkrævning og inddrivelse heraf.

På nævnets 19. møde den 26. november 2015 blev truffet endelig beslutning om generelle principper for nævnets håndhævelse og tilsyn, samt endelig beslutning om rammer for nævnets udmåling af ugentlige tvangsbøder. Herudover behandlede nævnet konklusioner i en rapport fra Forbrugerrådet Tænk om jernbaneselskabers rejsegarantiordninger. Nævnet traf herunder beslutninger relateret til eventuel iværksættelse af tilsyn med jernbaneselskabernes efterlevelse af artiklerne 16, 17 og 29 i jernbanepassagerrettighedsforordningen.

4. Jernbanenævnets væsentligste opgaver i 2015

4.1 Markeds- og konkurrenceovervågning generelt

Nævnets væsentligste opgave er at overvåge konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransporttydelser (både passager- og jernbanegodstransport) med henblik på at undgå en u hensigtsmæssig udvikling på disse markeder. Nævnet har således til opgave bl.a. 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 2015, som led i sin generelle markedsovervågningsforpligtelse, fortsat sin indsamling af oplysninger om de danske jernbanemarkeder for årene 2010-2014. Disse oplysninger er offentliggjort marts 2016 sammen med tilsvarende data

fra øvrige medlemsstater i EU. Se i øvrigt omtale af Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) i afsnit 5.

4.2 Tilsynsvirksomhed

Tilsyn med jernbanevirksomhedernes overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28

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 drejede sig 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. 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 kvalitetsstyringsystem til opretholdelsen af servicekvaliteten, hvordan overvågningen af virksomhedens præstationsniveau foregår, samt hvorvidt servicekvalitetsresultater offentliggøres.

Nævnet har på sit møde den 18. juni 2015 afsluttet sin tilsynsrække ved en vejledende udtalelse i sit tilsyn med Midtjyske Jernbaner A/S JN36-00010. Nævnet udtalte i den forbindelse, at Midtjyske Jernbaner

i fornødent omfang havde præsenteret dokumentation for jernbanevirksomhedens efterlevelse af kravene i jernbanepassagerrettighedsforordningens artikel 28.

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.

Tilsyn med Banedanmarks Netredegørelse for 2016 som ændret til tilsyn med Netredegørelse for 2017 (JN36-00017)

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. Tilsynet hermed er en af nævnets centrale opgaver.

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

Jernbanenævnet besluttede den 3. oktober 2014 af egen drift at gennemføre tilsyn med Banedanmarks Netredegørelse for 2016 med det formål at undersøge, om Banedanmark opfylder de retlige krav, der er fastlagt for denne. Tilsynet blev indledt overfor Banedanmark den 1. december 2014.

Tilsynet blev igangsat efter bestemmelser i tidligere gældende jernbanelovgivning, samt med henvisning til kravene til de nationale netredegørelser i direktiv 2012/34/EU.





Ved Jernbanenævnets indledende gennemgang af Banedanmarks netredegørelse 2016 blev imidlertid konstateret visse forhold, der kunne give anledning til nævnsbemærkninger i relation til kravene i direktiv 2012/34/EU. Direktivet var sideløbende under implementering i dansk ret.

Nævnet behandlede på den baggrund på sit møde den 18. juni 2015 det igangsatte tilsyn, og fandt det mest hensigtsmæssigt at gennemføre tilsynssagen i forhold til de fremadrettede retlige krav. Nævnet traf herefter beslutning om at ændre genstanden for nævnets tilsynssag JN36-0017 til tilsyn med Banedanmarks Netredegørelse 2017.

Tilsyn med jernbanevirksomhedernes overholdelse af artikel 16, 17 og 29 i jernbanepassagerrettighedsforordningen (JN 36-00025)

Forbrugerrådet Tænk ved Passagerpulsens orienterede i løbet af efteråret 2015 nævnet om, at denne havde gennemført en undersøgelse af jernbanepassagerernes kendskab til og brug af togselskabers rejsetidsgarantiordninger gennem de seneste år.

Transport- og Bygningsministeriet anmodede på den baggrund DSB og Arriva Tog om at tilpasse forretningsbetingelser og andre relevante vilkår i forhold til forordningen, samt om at forbedre informationen til passagererne om deres rettigheder efter forordningen.

Jernbanenævnet fører i medfør af jernbanelovens § 103, stk. 4, tilsyn med jernbanevirksomhedernes overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningen. Visse af forordningens bestemmelser vedrører jernbanevirksomhedernes pligt til at infor-

mere passagererne om deres rettigheder efter forordningen samt passagerernes ret til erstatning, m.v. i tilfælde af forsinkelser. Jernbanepassagerernes rettigheder i forhold hertil findes bl.a. i jernbanepassagerrettighedsforordningens artikler 16 og 17 (erstatningsforholdet), artikel 29 (informationsforholdet), samt i artikel 32 i CIV, som er bilag til forordningen.

Undersøgelsesrapporten fra Forbrugerrådet Tænk blev drøftet på nævnets møde 26. november 2015, hvorefter nævnet meddelte DSB, Arriva Tog og øvrige jernbanevirksomheder, at nævnet overvejede at rejse tilsyn efter jernbanelovens § 103, stk. 4, men at nævnet ønskede at afvente udfaldet af arbejdet, som ministeriet havde igangsat, før nævnet endelig beslutter, hvorvidt der er grundlag for at rejse tilsynssager.

DSB og Arriva Tog blev på den baggrund anmodet om at orientere Jernbanenævnet om den forventede tidshorizont for deres revision af forretningsbetingelser med videre, samt om efterfølgende at underrette nævnet, så snart arbejdet var tilendebragt, samt resultaterne heraf.

Tilsyn med DSB's overholdelse af regnskabsreglementet

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

Jernbanenævnet har i den forbindelse fra Transport- og Bygningsministeriet overtaget forpligtelsen til at føre tilsyn med DSB's overholdelse af regnskabsreglementet. Transport- og Bygningsministeren har i den

forbindelse den 4. november 2015 udstedt et ændret regnskabsreglement for DSB, som tager højde herfor. Jernbanenævnet vil således som uafhængigt organ fremadrettet forestå overvågningen af regnskabsadskillelsen hos DSB, herunder forbuddet mod, at offentlige midler, der er betalt til et aktivitetsområde, overføres til et andet.

Der er 18. november 2015 indledt en overdragelsesforretning Jernbanenævnet og ministeriet imellem, og ministeriet har efterfølgende den 7. januar 2016 overdraget dokumentation relateret til tilsynsopgaven til nævnet.

4.3 Retssager, klagesager og aktindsigtssager

RETSSAGER OG LIGNENDE

a. Udtalelse fra Folketingets

Ombudsmand den 15. juni 2015 (Dok.nr. 15/00488-4/MRH):

Captrain Denmark ApS (nu Railcare) klagede den 28. januar 2015 til Folketinget Ombudsmand over fire afgørelser fra Jernbanenævnet i 2014 i sag JN34-00008 vedrørende jernbanevirksomhedens ret til selvstændigt at foretage rangering på kombiterminalen i Taulov. Captrain havde således klaget over nævnets vejledende udtalelse af 21. februar 2014, over nævnets afgørelser af 25. april og 3. oktober 2014 om ikke at genoptage sagen om den vejledende udtalelse, samt over nævnets afslag på aktindsigt af 28. november 2014. Folketingets Ombudsmand fandt ikke anledning til at indlede en ombudsmandsundersøgelse i anledning af klagen, og nævnet blev orienteret herom den 15. juni 2015 af Ombudsmanden.

b. Dom fra Østre Landsret den 16. april 2015 (sag B1733008 – RSL).

Østre Landsret stadfæstede den 16. april



2015 Glostrup Rets dom af 2. juni 2014 (BS 10C-1274/2013) og tilkendte Jernbanenævnet sagsomkostninger fra DB Schenker Rail Scandinavia for begge retter (landsret og byret). Landsretten stadfæstede dermed byrettens dom om, at nævnets afgørelse af 15. februar 2013 i sag JN34-00005, hvor nævnets afvisning af at behandle en klage fra DB Schenker Rail Scandinavia over et brev fra Banedanmark den 21. november 2012, var korrekt og lovlige. Klagen vedrørte forhandlinger mellem Banedanmark og DB Schenker Rail Scandinavia omkring husleje-forhold på kombiterminalerne Taulov, Høje Taastrup samt Padborg.

c. Retssag anlagt 14. august 2015 ved Københavns Byret mod Jernbanenævnet af DB Schenker Rail Scandinavia over nævnets sagsbehandlingsskridt i forbindelse med klagesag JN34-00021 (BS 44C-4668/2015).

Carlsberg Danmark klagede i denne sag den 23. juni 2014 til Jernbanenævnet over en afgørelse truffet af Trafik- og Byggestyrelsen den 4. juni 2014. Styrelsen havde med afgørelsen godkendt, at takster for løft af trailere og containere for året 2014 for kombiterminalerne Høje Taastrup og Taulov blev fastsat til kr. 325 hver især. Efter Carlsbergs opfattelse er taksterne for løft dels fastsat på diskriminerende vilkår, dels uden dokumentation for regnskabsmæssig og funktionsmæssig adskillelse af DB

Schenker Rail Scandinavias virke som både jernbanevirksomhed og terminaloperatør af kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov. Klager anmoder Jernbanenævnet om at fastsætte takster for løft på kombiterminalerne.

Carlsberg Danmark klagede derudover den 7. august 2014 til nævnet over en afgørelse truffet af Trafik- og Byggestyrelsen den 18. juli 2014. Styrelsen havde med denne afgørelse godkendt, at takster for løft af trailere og containere for året 2010 for kombiterminalerne Høje Taastrup og Taulov ligeledes blev fastsat til kr. 325 hver især (**JN34-00022**).

Lovgivningen omkring adgang til kombiterminaler indebærer bl.a., at takster for hver enkelt serviceydelse skal baseres på produktkalkuler. Produktkalkuler skal udarbejdes på baggrund af interne regnskaber, og en væsentlig forudsætning for at lægge produktkalkuler til grund som retvisende er, at disse bygger på omkostningsposter som er i overensstemmelse med opgørelserne i den enkelte kombiterminalens interne regnskaber.

Nævnet skal på grundlag af blandt andet kombiterminalens interne regnskaber, produktkalkuler og revisorerklæringer kunne kontrollere og påse, at lovgivningens bestemmelser overholdes.

Nævnet har i løbet af 2014 og 2015, til brug for klagesagerne oplysning og fuld prøvelse af grundlaget for terminaloperatørens omkostningsallokering til den enkelte serviceydelse, gentagne gange og primært i sag **JN34-00021** anmodet DB Schenker Rail Scandinavia om at udlevere nødvendig dokumentation, men uden det fornødne resultat.

Nævnet så sig efter det lange forløb samt DB Schenker Rail Scandinavia's vedvarende tilbageholdenhed med at udlevere den fornødne dokumentation, nødsaget til den 16. juli 2015 overfor DB Schenker Rail Scandinavia at varsle påbud efter jernbanelovens § 105 om udlevering af oplysningerne, den 29. september 2015 at udstede påbud til virksomheden, den 23. oktober 2015 at politianmelde virksomheden efter jernbanelovens § 116 stk. 2, samt den 30. oktober 2015 til at udstede varsel om pålæg af tvangsbøder efter jernbanelovens § 107 stk.1, nr. 1.

Nævnet har i samme sag gennem 2015 truffet en række delafgørelser vedrørende partshøring af Carlsberg Danmark om dokumentation fremsendt i sagen. Disse er refereret nedenfor under afsnit om klagesager og aktindsigtssager.

DB Schenker Rail Scandinavia anlagde den 14. august 2015 retssag mod Jernbanenævnet i anledning af nævnets påbudsvarsel 16. juli 2015 samt andre forhold forbundet med nævnets sagsbehandlingsskridt i sag JN34-00021. Sagen blev anlagt ved Københavns Byret, og hævet af DB Schenker Rail Scandinavia den 21. december 2015.

Byrettens kendelser i retssagen var følgende:

Byrettens kendelse den 10. november 2015 i sag BS 44C-4668/2015:

DB Schenker Rail Scandinavia A/S havde den 14. august 2015 nedlagt påstand om, at Jernbanenævnet skulle anerkende at være uberettiget til at påbyde DB Schenker Rail Scandinavia A/S at fremsende de oplysninger og dokumenter, som fremgik i nævnets påbud af 29. september 2015, samt at disse oplysninger ikke kunne være omfattet af Jernbanenævnets partshøring af klager



(Carlsberg Danmark A/S) og derfor ikke kunne udleveres til Carlsberg Danmark.

DB Schenker anmodede supplerende retten om at træffe beslutning om, at retssagen havde opsættende virkning i forhold til dels efterlevelsen af nævnets påbud af 29. september 2015, dels nævnets afgørelse af 29. september 2015 om partshøring af Carlsberg Danmark, samt DB Schenkers betaling af ugentlige tvangsbøder fra den 16. november 2015, som det fremgik af nævnets varsel af 30. oktober 2015.

Retten fandt, at hensynet til DB Schenkers rent økonomiske interesser ikke over for hensynet til gennemførelsen af Jernbanenævnets forvaltningsakter kunne begrunde, at den verserende retssag skulle tillægges opsættende virkning i forhold til hverken nævnets påbud af 29. september 2015, nævnets afgørelse om partshøring af Carls-

berg Danmark af 29. september 2015, eller nævnets varsel om tvangsbøder af 30. oktober 2015. Retten fandt, at der ingen holdepunkter var for at antage, at den eventuelle økonomiske skade for DB Schenker Rail Scandinavia heraf ville være af alvorlig, muligvis uoprettelig karakter. Retten bestemte herefter, at DB Schenker Rail Scandinavia A/S' anmodninger om opsættende virkning ikke blev taget til følge.

Byrettens kendelse den 21. december 2015 i sag BS 44C-4668/2015:

DB Schenker Rail Scandinavia hævdede sagen ved brev den 25. november 2015. Retten hævdede retssagen den 21. december 2015 og pålagde DB Schenker Rail Scandinavia at betale sagsomkostninger til Jernbanenævnet.

d. Adcitationsstævning den 28. september 2015, Glostrup Byret (sag BS 10E-2772/2015).

DB Schenker Rail Scandinavia klagede 9. april 2014 til Jernbanenævnet over Banedanmarks bekendtgørelse nr. 214 af 10. marts 2014 og Banedanmarks afregning af infrastrukturafgifter og miljøtilskud relateret hertil (JN34-00018). Nævnet konkluderede den 28. november 2014 i sin afgørelse i sagen, at Banedanmark var berettiget til at fastsætte de pågældende afgifter i medfør af bekendtgørelsen, hvorimod nævnet for så vidt angik miljøtilskud fandt, at det måtte påhvile Banedanmark at foretage fornødne ændringer af bekendtgørelsen, sådan at ikrafttrædelsen af denne blev udskudt. Nævnet fandt med afgørelsen, at bekendtgørelsen var fuldt gyldig og kunne lægges til grund efter sit indhold overfor DB Schenker.

DB Schenker anlagde herefter den 21. januar 2015 sag an mod Banedanmark over forhold relateret til dels opkrævning af ki-

lometerafgift, kapacitetsafgift samt miljøtilskud for 2013 og 2014, dels gyldigheden af bl.a. bekendtgørelse 214 af 10. marts 2014 (hovedsagen).

Jernbanenævnet modtog 28. september 2015 ad citationsstævning i samme sag. Ved ad citationsstævningen anfægter DB Schenker såvel bekendtgørelsen som gyldigheden af nævnets afgørelse af 28. november 2014.

Der henvises i øvrigt til nævnets tidligere årsberetninger.

Klagesager og aktindsigtssager

Følgende klage- og aktindsigtssager er indgået i Jernbanenævnet i 2015 samt hen over årsskiftet 2015-2016:

Anmodning om aktindsigt fra DB Schenker Rail Scandinavia den 13. marts 2015 om aktindsigt i nævnets indgåelse af aftale med COWI Transport om udarbejdelse af rapport om benchmark af løft på kombiterminaler (JN34-00023).

Klage fra Struer Jernbaneklub den 15. juni 2015 om afslag fra Trafik- og Byggestyrelsen af 21. maj 2015 (JN34-00024).

Klagesag fra Carlsberg Danmark den 29. juni 2015 vedrørende afslag fra Trafik- og Byggestyrelsen på Carlsbergs anmodning om aktindsigt (JN34-00026).

Klage fra Forbrugerrådet Tænk den 4. december 2015 vedrørende jernbaneselskabers overtrædelse af artikel 29 i jernbanepassagerrettighedsforordningen (JN34-00035).

Klage fra DB Schenker Rail Scandinavia den 18. december 2015 om Banedanmarks

fastsættelse af infrastrukturafgifter pr 1. januar 2015 efter bekendtgørelse 1433 af 17. december 2014 og pr 1. januar 2016 ved bekendtgørelse 1357 af 27. november 2015 (JN34-00031).

Resume af afgørelser i klagesager og aktindsigtssager

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

DB Schenker Rail Scandinavias klage af 8. januar 2014 over Trafikstyrelsens afgørelse af 20. december 2013 om fastsættelse af 2014-takster for løft på kombiterminalerne Høje Taastrup og Taulov er bortfaldet, idet førsteinstansen, Trafik- og Byggestyrelsen, traf ny og ændret afgørelse, som trådte i stedet for den påklagede afgørelse. Nævnet henlagde sagen den 28. januar 2015 på grund af manglende aktualitet.

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). Sagen er verserende.

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). Sagen er verserende.

Jernbanenævnet har gennem 2015 i forbindelse med klagesagerne JN34-00021 og

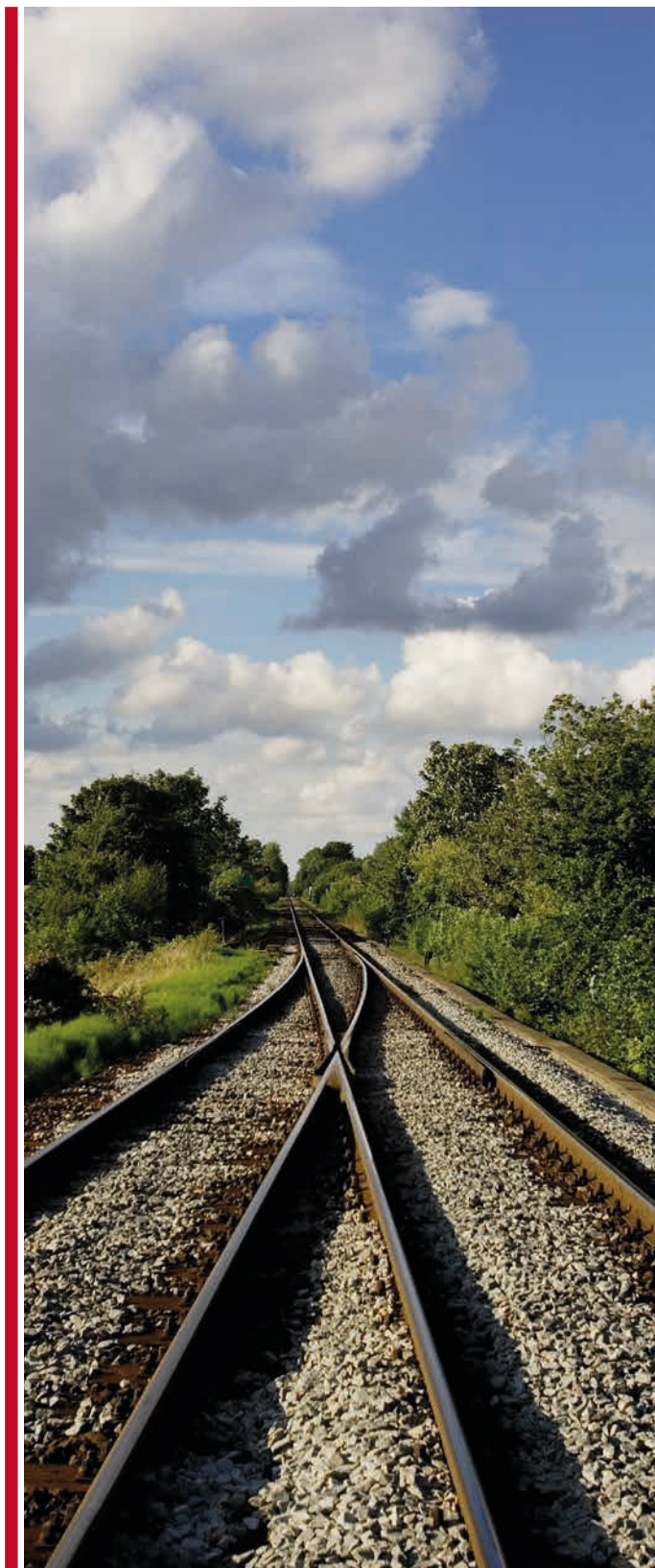
JN34-00022, og sager relateret hertil, truffet følgende afgørelser:

a. Afgørelser af spørgsmål om partshøring i sager om kombiterminaltakster

I klagesagerne JN34-00021 og JN34-00022 har nævnet truffet følgende afgørelser om partshøring af klageren Carlsberg Danmark A/S:

- Afgørelse af 20. januar 2015 om partshøring vedrørende det ansøgningsmateriale, som terminaloperatøren havde fremsendt til Trafik- og Byggestyrelsen i forbindelse med ansøgningen om godkendelse af kombiterminaltakster for 2014.
- Afgørelse af 22. januar 2015 om partshøring vedrørende produktøkonomiregnskaber, m.v. for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov.
- Afgørelse af 6. marts 2015 om partshøring vedrørende dokumenter udarbejdet af konsulentfirmaet Copenhagen Economics for terminaloperatøren som svar på nævnets anmodninger om dokumentation.
- Afgørelse af 9. april 2015 om partshøring vedrørende notat udarbejdet af konsulentfirmaet Copenhagen Economics med supplerende oplysninger om terminaloperatørens omkostningsfordelingsprincipper.
- Afgørelse af 27. april 2015 om partshøring vedrørende notat udarbejdet af konsulentfirmaet Copenhagen Economics for terminaloperatøren med bemærkninger til benchmarkrapport udarbejdet af COWI A/S.

I ovennævnte 5 afgørelser fandt Jernbanelævnet ikke, at der var grundlag for at undtage oplysningerne i de nævnte dokumenter



fra partshøring efter forvaltningslovens § 19, stk. 1. Nævnet fandt ikke, at Carlsbergs interesse i som part at kunne benytte kendskab til oplysningerne burde vige for afgørende hensyn til DB Schenker Rail Scandinavia's interesser, ligesom hemmeligholdelse efter forholdets særlige karakter ikke fandtes påkrævet, jf. forvaltningslovens § 19, stk. 2, nr. 4, jf. § 15b, nr. 5.

b. Afgørelse af 31. juli 2015 om spørgsmål om aktindsigt i konsulentrapport vedrørende regnskab for kombiterminalen i Høje Taastrup (JN34-00026)

Carlsberg Danmark påklagede den 29. juni 2015 Trafik- og Byggestyrelsens afslag af 4. maj 2015 på aktindsigt i en konsulentrapport vedrørende regnskab 2009 for kombiterminalen i Høje Taastrup udarbejdet for Trafik- og Byggestyrelsen af konsulentfirmaet Baasch Consulting april 2012.

Jernbanenævnet modtog efterfølgende denne dokumentation, som indgår i nævnets behandling af klagesag JN34-00022. Carlsberg anmodede herefter som part i samme klagesag Jernbanenævnet om partsaktindsigt i dokumenterne. DB Schenker Rail Scandinavia anmodede om, at dokumenterne i deres helhed blev holdt fortrolige og således ikke blev udleveret til Carlsberg.

Jernbanenævnet fandt ikke, at der var grundlag for at undtage de nævnte dokumenter eller oplysninger heri fra partsaktindsigt efter forvaltningsloven. Nævnet fandt således ikke, at Carlsbergs interesse i, som part i ovennævnte klagesag, at kunne benytte kendskab til oplysningerne i dokumenterne burde vige for afgørende hensyn til DB Schenkers interesser, ligesom nævnet heller ikke fandt, at hemmeligholdelse efter forholdets særlige karakter skulle være påkrævet, jf. forvaltningslovens § 15b, nr. 5.

c. Afgørelse af 29. september 2015 om spørgsmål om partshøring af Carlsberg Danmark

DB Schenker Rail Scandinavia havde den 10. juni 2015 fremsendt notat af 10. juni 2015 udarbejdet af konsulentfirmaet Copenhagen Economics til brug for Jernbanenævnets behandling af klagesag JN34-00021. Dokumenterne indeholdt supplerende oplysninger i relation til produktkalkulerne for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov. DB Schenker Rail Scandinavia anmodede om, at dokumenterne blev holdt fortrolige og ikke blev omfattet af Jernbanenævnets partshøring af klageren i sagen (Carlsberg Danmark).

Jernbanenævnet fandt, at der var grundlag for at undtage visse af notatets oplysninger fra partshøring. De øvrige oplysninger fandt nævnet ikke grundlag for at undtage fra klagers partshøring, jf. forvaltningslovens § 19, stk. 2, nr. 4, jf. § 15b, nr. 5.

d. Afgørelse om påbud af 29. september 2015 overfor DB Schenker Rail Scandinavia efter jernbanelovens § 105

Som led i Jernbanenævnets behandling af klagesag JN34-00021 indgår en nærmere undersøgelse af blandt andet dokumentationen for det produktkalkulemåssige grundlag, som DB Schenker Rail Scandinavia havde fremsendt som støtte for sin ansøgning til Trafik- og Byggestyrelsen om godkendelse af kombiterminaltakster for året 2014.

Nævnet havde ved brev af 28. maj 2015 anmodet DB Schenker Rail Scandinavia om at sende en række supplerende oplysninger til brug for nævnets behandling af sagen, herunder de fulde produktkalkuler med samtlige formler bibeholdt og aktive, dokumentation for de i produktkalkulerne oply-



ste antal leverede serviceydelser samt de interne regnskaber for 2012 for hver kombi-terminal, der med lovgivningen forudsættes lagt til grund for produktkalkulerne. Nævnet fandt, at oplysningerne var nødvendige for nævnets kontrol af DB Schenker Rail Scandinavias grundlæggende beregnings- og omkostningsallokeringsgrundlag for sine stykomkostninger, og dermed for den fastsatte takst.

Jernbanenævnet konstaterede den 16. juli 2015, at nævnet ikke havde modtaget det anmodede materiale, og varslede herefter DB Schenker Rail Scandinavia påbud efter jernbanelovens § 105 for at få tilvejebragt materiale til brug for nævnets fulde prøvelse af sagen.

Jernbanenævnet behandlede sagen på sit møde 17. september 2015, og traf her afgørelse om at påbyde DB Schenker Rail Scandinavia at fremsende den nødvendige dokumentation til brug for nævnets behandling af sagen, som først anmodet den 28. maj 2015.

e. Varsel af 30. oktober 2015 om ugentlige tvangsbøder efter jernbaneloven § 107 stk. 1, nr.1

Jernbanenævnet konstaterede, at DB Schenker Rail Scandinavia ikke til nævnet havde fremsendt den dokumentation, som nævnet den 29. september 2015 havde påbudt virksomheden at udlevere til brug for nævnets behandling af klagesag **JN34-00021**.

Jernbanenævnet kan efter jernbanelovens § 107, nr. 1, pålægge ugentlige tvangsbøder i tilfælde af manglende opfyldelse af påbud om udlevering af oplysninger efter lovens § 105. Jernbanenævnet traf på den baggrund den 30. oktober 2015 afgørelse om overfor DB Schenker Rail Scandinavia at

varsle pålæg af ugentlige tvangsbøder efter jernbanelovens § 107, stk. 1, nr. 1, såfremt virksomheden ikke indenfor en nærmere fastsat frist fremsendte den anmodede dokumentation.

Med varslingen fastsatte Jernbanenævnet størrelsen af de ugentlige tvangsbøder efter en individuel konkret vurdering, hvorunder nævnet navnlig lagde vægt på følgende overordnede hensyn:

- Implikationerne forbundet med fortsat manglende udlevering af anmodede oplysninger, herunder den mulige økonomiske gevinst, som for påbudsadressaten kan være forbundet med manglende fremsendelse af de krævede oplysninger.
- Omsætningens størrelse i relation til sagsforholdet og adressatens økonomiske kapacitet.
- Hvorvidt der måtte foreligge henholdsvis skærpende eller formildende omstændigheder, herunder adressatens samarbejdsvilje og omhu med hensyn til at opfylde anmodninger om udlevering af oplysninger til brug for Jernbanenævnets sagsbehandling, hvorvidt der er tale om gentagne nægtelser af udlevering af nødvendige oplysninger, m.v.

Herudover indgav Jernbanenævnet den 26. oktober 2015 politianmeldelse mod DB Schenker Rail Scandinavia for manglende opfyldelse af påbuddet jf. jernbanelovens § 116, stk. 2.

f. Påbudsvarsel af 14. december 2015 jf. jernbanelovens § 105

DB Schenker Rail Scandinavia fremsendte den 13. november 2013 til Jernbanenævnet en række oplysninger til opfyldelse af næv-

nets påbud af 29. september 2015 i klagesag **JN34-00021**. Nævnet konstaterede efter gennemgang af dokumentationen, at en række for sagen centrale oplysninger ikke var fremsendt. Det drejede sig blandt andet om interne regnskaber for 2012 for hver kombiterminal, entydig dokumentation for antallet af de enkelte udførte serviceydelser på hver kombiterminal i 2012, dokumentation for fordelingsnøgler mv. der ligger til grund for produktkalkulerne, samt produktkalkuler med fuldt funktionsdygtige excelfiler, formler, fordelingsnøgler mv.

Nævnet udstedte på den baggrund den 14. december 2015 et nyt påbudsvarsel efter jernbanelovens § 105 overfor DB Schenker Rail Scandinavia.

Klagesag fra Struer Jernbaneklub den 16. juni 2015 vedrørende en afgørelse truffet af Trafik- og Byggestyrelsen den 21. maj 2015 om afslag på ansøgning om kørsel med veteranbanetog på Banedanmarks net (**JN34-00024**).

Jernbanenævnet afviste den 7. juli 2015 at realitetsbehandle klagen på grund af manglende indbetaling af klagegebyr.

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**).

Godsjernbanevirksomheden Hector Rail AB påberåbte sig den 30. november 2014 at være urimeligt stillet som følge af manglende svar fra Banedanmark i en sag, hvor Hector Rail havde krævet erstatning fra Banedanmark som følge af en konkret hændelse med afsporing af et af Hector Rails tog i Farris i 2012. Nævnet anmodede

den 10. december 2014 Banedanmark om oplysninger til brug for en bedømmelse af, hvorvidt dele af sagen måtte være omfattet af Jernbanenævnets kompetence.

Nævnet modtog den 18. december 2014 en redegørelse fra Banedanmark, hvoraf bl.a. fremgik, at man forventede at kunne give endeligt svar til Hector Rail i erstatningssagen i løbet af 1. kvartal 2015, når Havarikommissionens endelige rapport forelå. Hector Rail vendte ikke tilbage med yderligere bemærkninger til sagen, og nævnet meddelte derfor den 17. februar 2015, at nævnet på det foreliggende grundlag henlagde sagen.

5. Internationalt samarbejde 2015

Jernbanenævnet samarbejder med tilsvarende klage- og tilsynsorganer (Regulatory Bodies) inden for EU.

Efter EU's regler skal de nationale tilsynsorganer med hjælp fra Europa-Kommissionen udveksle informationer om deres praksis vedrørende regulering af jernbaneanrådet.

Den internationale del af Jernbanenævnets opgaveportefølje, herunder de konkrete forpligtelser til internationalt samarbejde og koordinering, er i 2015 tydeligt trådt igennem.

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.

Jernbanenævnets deltagelse i møderne er en fast forpligtelse. Nævnet var i 2015 repræsenteret ved alle tre møder i denne gruppe: 18.-19. marts 2015 i Athen, 1.-2. juli 2015 i Cracow samt møde planlagt til 30. november - 1. december 2015, som på grund af securitysituationen i Bruxelles blev rykket og afholdt den 18.-19. januar 2016.

Der gennemføres i forbindelse med direktiv 2012/34 en række implementeringsretsakter, og Europa-Kommissionen står for arbejdet med forslagene hertil. En del 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 2015 videreført sit arbejde med implementeringsretsakter. Kommissionen involverer medlemsstaternes Regulatory Bodies i dette arbejde via ENRB og gennem undergrupper og workshops.

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 møder i 2015 blev afholdt i Bruxelles den 8. april 2015 og den 10. december 2015. Jernbanenævnet deltog i begge.

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. Arbejdet omkring etablering af en samarbejdsaftale blev afsluttet ultimo 2014, og en endelig underskrevet aftale forelå den 21. april 2015. Se også www.jernbanenaevnet.dk

Scand Med korridoren, som Danmark er en del af, er pr. 15. november 2015 formelt etableret og i drift. Som grundlag for kapacitetstildelingen for de "pre-arranged paths", som en ansøger via godskorridorens One-Stop-Shop (C-OSS) kan søge om at få



tildelt til brug for køreplan 2016, foreligger en såkaldt FCA for 2016 (Framework for the Capacity Allocation) underskrevet 15. maj 2015 af medlemsstaterne repræsenteret i korridoren. Aftalen rummer afsnit om tilsynsorganernes beføjelser i relation til godskorridorerne, herunder Jernbanenævnets. Aftalen har været i høring hos korridorrens tilsynsorganer, herunder Jernbanenævnet.

For de i alt ni jernbanegodskorridorer som helhed gør den problemstilling sig gældende, at der ikke med jernbanegodsforordningen er taget højde for de konflikter, som måtte opstå i forbindelse med, at korridorer krydser hinanden.

Der er på den baggrund alle korridorbestyrelser imellem udarbejdet forslag til en *fælles harmoniseret FCA*, der vil skulle anvendes fra 2017, såfremt medlemsstaterne tiltræder denne. Den harmoniserede FCA indeholder tilsvarende afsnit om tilsynsorganernes beføjelser.

Udkastet har i Danmark været i høring hos bl.a. Jernbanenævnet og baneoperatørerne.

Bestyrelsen for korridoren har herudover i efteråret 2014 ønsket tilsynsorganernes bidrag til udformningen af den FCA, 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 for medlemsstaternes indberetninger hertil. Danmark repræsenteres i arbejdsgruppen af Trafik- og Byggestyrelsen. Jernbanenævnets deltagelse heri foregår generelt efter koordinering med Trafik- og Byggestyrelsen, og nævnet har i 2015 ikke deltaget i møderne.

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 plenarforsamling den 14.-15. april 2015 i Hague og den 11.-12. november 2015 i Rotterdam. 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 2015 været etableret arbejdsgrupper, der bl.a. arbejdede med forhold omkring liberaliseringen af passagermarkedet, infrastruktur-afgifter, adgangsforhold især vedrørende jernbanegodskorridorer og adgang til og afgifter for servicefaciliteter, forhold for-

bundet med nye retsakter eller initiativer foreslået fra Europa-Kommissionen, samt generelle forhold omkring markedsovervågning, konsultation af brugerne af jernbanemarkedet mv.

Jernbanenævnet har i 2015 deltaget aktivt i IRG-Rails arbejde omkring markedsovervågning bl.a. ved deltagelse i arbejdsgruppemøder den 17. juni 2015 i Hague, den 25. september 2015 i Helsinki og den 14. december 2015 i Riga. Herudover har nævnet løbende og efter nærmere prioritering været aktiv i forhold til øvrige arbejdsgruppers arbejde. Nævnet har blandt andet den 4. september 2015 deltaget i en workshop vedrørende tilsyn med infrastrukturforvalteres netreddegørelser.

Der er herudover i regi af IRG-Rail i 2015 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 er løbende indgået i arbejdet, hvor det har været relevant og efter nærmere prioritering.

Yderligere oplysninger om IRG-Rails aktiviteter kan findes på <http://www.irg-rail.eu/public-documents/> herunder IRG-Rail's årsberetning 2015 og IRG-Rails fjerde markedsovervågningsrapport.

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). Jernbanenævnet

varetager med jernbanelovens § 103, stk. 4, ansvaret som håndhævelsesorgan for forordningen i Danmark. Såvel det private ankenævn Ankenævnet for Bus, Tog og Metro og Jernbanenævnet er repræsenteret i NEB-Rail gruppen.

DG MOVE har i 2014 videreført og udsendt sine fortolkende retningslinjer for jernbanepassagerrettighedsforordningen (Forordning 1371/2007). Der er den 31. marts 2015 afholdt møde i NEB-Rail gruppen herom. Hverken Jernbanenævnet eller Ankenævnet for Bus, Tog og Metro deltog heri.


Den 6. juli 2015 offentliggjorde Europa-Kommissionen sine fortolkende retningslinjer om jernbanepassagerrettighedsforordningen i form af Meddelelse 2015-C220-01 af 4. juli 2015. Formålet med fortolkningsmeddelelsen er at lette og forbedre anvendelsen af forordningen og fremme en bedre praksis. Hensigten med retningslinjerne er at løse en række af de problemer, der hyppigst er blevet rejst af nationale håndhævelsesmyndigheder for forordningen.



NOTER – Jernbanenævnets lovgivningsmæssige grundlag

Jernbanenævnets lovgivningsmæssige grundlag, uddrag

- 1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbanelandskab.
- 2) Lov nr. 686 af 27. maj 2015, Jernbaneloven.
- 3) Bekendtgørelse nr. 1136 af 22. september 2015 som ændret ved bekendtgørelse nr. 1266 af 17. november 2015 om Jernbanenævnet.
- 4) Kommissionens gennemførselsforordning (EU) nr. 869/2014 af 11. august 2014 om nye jernbanepassagereruter.
- 5) Kommissionens gennemførselsforordning (EU) nr. 909/2015 af 12. juni 2015 om bestemmelser for beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften.
- 6) Forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk jernbanelandskab med henblik på konkurrencebaseret godstransport.
- 7) Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, 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).
- 8) Forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.
- 9) 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).



Fotos: Udlånt af Trafikstyrelsen
Grafisk tilrettelæggelse: Koefoed/Ægir

ISBN 978-87-90661-12-0



Jernbanenævnet
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk

Årsberetning 2015