

2016

Årsberetning



Indholdsfortegnelse

Forord.....	2
Jernbanenævnets rolle og opgaver.....	3
1. Jernbanenævnet	4
1.1 Etablering af lovgrundlag	4
1.2 Jernbanenævnets sammensætning	6
1.3 Jernbanenævnets sekretariat	7
1.4 Jernbanenævnets finansiering og drift	8
1.5 Samarbejdsaftale af 10. oktober 2016	8
2. Jernbanenævnets væsentligste opgaver i 2016	9
2.1 Tilsynssager	10
2.2 Klagesager	14
2.3 Øvrigt	16
3. Jernbanenævnets internationale samarbejde 2016	17
3.1 European Network of Regulatory Bodies (ENRB)	17
3.2 Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC 3)	18
3.3 Independent Regulators Group – Rail (IRG-Rail)	18
Noter	20

Forord

Jernbanemarkedet er et komplekst og dynamisk område at beskæftige sig med, og samtidig et spændende område, fordi jernbanenettet er et centralt omdrejningspunkt i et moderne samfund, der gør det muligt for os at rejse fra A til B, og sikrer, at varer og materialer kan blive transporteret.

Jernbanemarkedet er på tilsvarende vis et vigtigt element i funktionen af det indre marked/Europa, idet det bidrager til sikringen af den fri bevægelighed for personer og varer.

Men der er mange regler, der skal iagttages både nationalt og internationalt, og mange aktører har ansvaret herfor. For at sikre, at jernbanemarkedet fungerer så effektivt som muligt, og at der er en hensigtsmæssig udvikling med fair konkurrence og rimelige vilkår ved anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen i Danmark, er det nødvendigt, at der føres tilsyn med at reglerne overholdes, og dette tilsyn varetages af Jernbanenævnet.

Dette er Jernbanenævnets syvende årsberetning. Jernbanenævnet skal hvert år senest den 30. april offentliggøre en beretning om sit virke i det forgangne år. I beretningen er Jernbanenævnets sammensætning og arbejde beskrevet, herunder de sager der er behandlet i 2016 med korte gengivelser. For yderligere oplysninger om de omtalte sager henvises i beretningen til sagsnumre, således at de kan identificeres på nævnets hjemmeside www.jernbanenaevnet.dk

God læsning!



Line Kornerup
Formand for Jernbanenævnet



Jernbanenævnets rolle og opgaver

Jernbanenævnet er både et klage- og tilsynsorgan, der er uafhængigt af regeringen. Nævnets opgaver er fastlagt i jernbaneloven og en specifik bekendtgørelse om Jernbanenævnet, og de danske regler hviler i stor udstrækning på EU regler. Med udgangspunkt i lovgrundlaget skal Jernbanenævnet foretage en række hovedopgaver, som er nævnt nedenfor.

Fortolkning af lovgivningen

Lovgivningen indenfor jernbanetransportydelse er en rammelovgivning. Det betyder, at Jernbanenævnet har mulighed for at fortolke og foretage konkrete skøn ved udmøntning af lovgivningen, hvor Jernbanenævnet er myndighed. Konkret kan Jernbanenævnet træffe afgørelser og/eller komme med vejledende udtalelser.

Behandling af klagesager

Jernbanenævnet er klageinstans på en række områder indenfor jernbanetransport. En klageberettiget aktør kan klage til Jernbanenævnet. Jernbanenævnet har bl.a. behandlet klagesager vedrørende fastsættelse af takster på kombiterminaler og fastsættelse af infrastrukturafgifter for brug af jernbanenettet.

Overvågning og tilsyn

Jernbanenævnet overvåger konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse og fører tilsyn med, at de forskellige markeder for jernbanetransportydelse fungerer. Jernbanenævnet kan også på eget initiativ eller i forbindelse med en henvendelse rejse en konkret tilsynssag og træffe en afgørelse og/eller komme med en vejledende udtalelse.

Skabe gennemsigtighed

Jernbanenævnet arbejder for gennemsigtighed for brugere og aktører indenfor jernbanetransportydelse. Det sker blandt andet ved løbende at deltage i internationale arbejdsgrupper, der publicerer rapporter om markedsforhold, eksempelvis indenfor fastsættelse af infrastrukturafgifter. Jernbanenævnet foretager også med jævne mellemrum brugerundersøgelser blandt brugere og aktører indenfor jernbanetransport. Disse undersøgelser kan blandt andet være med til at skabe gennemsigtighed, herunder et øget kendskab til eventuelle u hensigtsmæssigheder i markederne for jernbanetransportydelse, som Jernbanenævnet efterfølgende har mulighed for at afhjælpe.



1. Jernbanenævnet

1.1 Etablering og Lovgrundlag

Jernbanenævnet blev etableret i 2010, som et statsligt, uafhængigt klage- og tilsynsorgan (Regulatory Body). Jernbanenævnets forpligtelser er dels forankret i en række EU-retsakter (direktiv, forordninger samt gennemførelsesforordninger), der vedrører jernbanesektorens liberalisering og markedsadgang, dels national lovgivning.

Nævnets hovedopgave er navnlig markeds- og konkurrenceovervågning af jernbanesektoren, herunder at sikre en lige og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og services, der er forbundet hermed, m.v.

Et samlet EU-direktiv om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde, direktiv 2012/34/EU **(1)** trådte i kraft 15. december 2012 og er implementeret i dansk ret ved jernbaneloven **(2)** samt en række bekendtgørelser udstedt med hjemmel i loven. Direktivet er, som en del af EU's 4. jernbanepakke, ændret ved direktiv 2016/2370 om åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane, mv.

Styrkelsen af medlemsstaternes Regulatory Bodies, samt yderligere udvidelser af opgaveporteføljen for samme myndighed, er et af flere centrale elementer i det omarbejdede direktiv, og den nævnte ændring af direktivet i 2016 fjører yderligere opgaver til Jernbanenævnets opgaveportefølje. Nævnets opgaver, sammensætning m.v. er nærmere fastlagt i jernbanelovens kapitel 16 og bekendtgørelsen om Jernbanenævnet **(3)** samt ved forskellige supplerende bekendtgørelser indenfor jernbaneområdet.

Det følger af direktivet, at Europa-Kommissionen skal vedtage et større antal gennemførelsesretsakter. Med disse fastsættes mere detaljerede regler for udmøntningen af direktivstoffet. En væsentlig del af disse retsakter har direkte virkning i medlemsstaterne og dermed også for nævnets arbejde.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 869/2014 **(4)** fastlægger eksempelvis nærmere rammer for nævnets afgørelser om "hovedformål" og "økonomisk uligevægt", i sager hvor en jernbanevirksomhed søger om adgang til internationale passagerruter. Gennemførelsesforordning (EU) nr. 909/2015 **(5)** er et andet eksempel på en gennemførelsesforordning af væsentlig betydning. Denne fastlægger bestemmelser for beregning af de direkte omkostninger, der påløber som følge af jernbane-

driften, og indgår således i grundlaget for nævnets behandling af sager vedrørende jernbaneinfrastrukturafgifter.

Herudover er Jernbanenævnet med forordning nr. 913/2010 (jernbanegodsforordningen) **(6)** tillagt en række opgaver og beføjelser. Forordningen forudsætter blandt andet, at Jernbanenævnet overvåger konkurrencen i en nærmere fastlagt godskorridor. Dette kan ske enten på baggrund af klager eller at nævnet gennemfører undersøgelser af egen drift.

Forordningen indebærer også, at Jernbanenævnet skal koordinere forskellige opgaver og udveksle relevant information med tilsvarende tilsynsorganer fra de øvrige medlemsstater, hvorigennem den berørte internationale kanal for godstog løber.

Nævnets forpligtelser vedrører godskorridoren Scan-Med (RFC 3). Korridoren strækker sig helt fra Oslo og går via Stockholm-Trelleborg-Malmø-København-Hamborg-Innsbruck-Verona-La Spezia-Livorno-Ancona-Taranto-Augusta til Palermo. Korridoren har været i funktion siden 15. november 2015.

Jernbanenævnet fører desuden tilsyn med jernbanevirksomhedernes overholdelse af forordning nr. 1371/2007 om passagerers rettigheder og forpligtelser, (jernbanepassagerrettighedsforordningen) **(8)**. Nævnet kan i den forbindelse behandle klager vedrørende forordningen, som falder uden for afgørelseskompetencen for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

Derudover er Jernbanenævnet klageinstans i forhold til dele af personbefordringsforordningen, forordning nr. (EF) nr. 1370/2007, også kaldet PSO-forordningen **(9)**. Klageadgangen er her delt mellem Klagenævnet for Udbud og Jernbanenævnet. Jernbanenævnet kan behandle klager over beslutninger om indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening med jernbanen uden forudgående udbud.

I direktiv 2012/34/EU stilles der ydermere krav til tilsynsorganets samarbejde med sikkerheds- og licensmyndigheden, dvs. i Danmark samarbejdet mellem Jernbanenævnet og Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsens Center for Jernbane. Der er således med den seneste bekendtgørelse om Jernbanenævnet **(3)** fastlagt bestemmelser om en årlig og gensidig udvekling af informationer og anbefalinger de to myndigheder imellem, jf. afsnit 1.5 nedenfor.

Derudover følger det af bekendtgørelsen **(3)**, 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, jf. afsnit 2.3 neden for.

Hertil kommer, at fjerde jernbanepakke blev vedtaget i efteråret 2016. Pakken består af en række foranstaltninger, som skal gøre de europæiske jernbaner mere innovative og konkurrencedygtige. Endvidere følger yderligere udvidelser af beføjelser og opgaveporteføljer for medlemsstaternes Regulatory Bodies.

Jernbanenævnet skal som klagemyndighed behandle og træffe afgørelser i konkrete klagesager vedrørende en lang række forhold indenfor jernbanesektoren. Enhver der har retlig interesse kan således klage til nævnet over en række 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, og hvor nævnet meddeler den forpligtede, fx jernbanevirksomheden, hvad denne efter nævnets opfattelse på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.

Jernbanenævnet kan påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give de oplysninger, som har betydning for nævnets virksomhed, jf. jernbanelovens § 105.

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

Jernbanenævnets arbejde udføres i øvrigt efter en forretningsorden, som er offentliggjort på nævnets hjemmeside www.jernbanenaevnet.dk.

1.2 Jernbanenævnets sammensætning

Jernbanenævnets organisation fremgår af § 103 i Jernbaneloven og § 5 i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet.

Nævnets formand er dommer. Derudover består nævnet af seks medlemmer samt et antal suppleanter, som udpeges af Erhvervsministeren efter høring af Transport-, Bygnings- og Boligministeren. Høringen sker på baggrund af indstillinger fra henholdsvis Danmarks Tekniske Universitet (DTU), Aarhus Universitet, Syddansk Universitet, Københavns Universitet, Copenhagen Business School (CBS) eller Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

Medlemmerne, herunder formanden, beskikkes for perioder på 4 år ad gangen.



Til formandens opgaver hører blandt andet tilrettelæggelse af nævnets arbejde, herunder planlægning og ledelse af nævnets møder, m.v. Endvidere drager formanden omsorg for udførelsen af nævnets beslutninger. Formanden varetager desuden den faglige ledelse af nævnssekretariatet.

Jernbanenævnet har i 2016 været sammensat på følgende måde:

Nævnsformand

- o Dommer Line Kornerup

Nævnsmedlemmer

- o Prodekan, professor Per Baltzer Overgaard, Aarhus Universitet
- o Chefkonsulent Alex Landex, Rambøll
- o Vicedirektør Jacob Schaumburg-Müller, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen,
- o Professor Bjarne Kjær Ersbøll, DTU
- o Lektor Birgit Liin, Juridisk Institut, Aarhus Universitet, (beskikket 18. april 2016)
- o Professor Lars Peter Raahave Østerdal, CBS, (som suppleant indtil 9. maj 2016 og herefter som nævnsmedlem)

Suppleanter

- o Lektor Anne-Dorte Bruun Nielsen, Aarhus Universitet
- o Professor John A. Christensen, COHERE, (beskikket 9. maj 2016)
- o Professor Claus Holm, Aarhus Universitet, (beskikket 23. maj 2016)

Nævnsmedlemmerne repræsenterer ekspertise indenfor jernbaneteknik, jernbanesikkerhed, samfundsøkonomi og jura, herunder konkurrence- og forbrugerret.

Efter forretningsordenen skal der afholdes cirka 5 nævnsmøder om året, hvor nævnet har mulighed for at drøfte sager, træffe beslutninger og/eller afgørelser. I 2016 blev disse møder afholdt 4. marts, 26. april, 27. juni, 27. september og 22. november.

1.3 Jernbanenævnets sekretariat

Sekretariatets medarbejdere sidder fysisk placeret i Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen. Sekretariatet er uafhængigt af styrelsen således, at sekretariatet i faglig henseende alene arbejder efter instruktion fra nævnsformanden.

Sekretariatet bistår nævnet med den praktiske varetagelse af nævnets opgaver og sagsbehandling. Hovedopgaven er således at sørge for, at de sager, som nævnet behandler, bliver ekspederet korrekt og hurtigt, og at nævnsmøderne bliver tilrettelagt hensigtsmæssigt og effektivt.

Sekretariatet samarbejder løbende med nævnsformanden om blandt andet forberedelsen af sager, planlægning og indkaldelse til nævnsmøderne, samt udmøntning af nævnets beslutninger og afgørelser. Sekretariatet varetager endvidere internationale

opgaver, herunder nævnets forpligtelse til at samarbejde og udveksle erfaringer med tilsvarende tilsynsorganer indenfor EU.

Sekretariatet har i 2016 været bemandet således:

- o Chefkonsulent/Koordinator, cand.jur. Jonas Refn
- o Specialkonsulent, cand.polit. Lars Vinther-Madsen
- o Fuldmægtig, cand.jur. Lene Kjær Thomsen (fra 1. maj 2016)
- o Specialkonsulent, cand.polit. Tina Schelde (10. august – 31. december 2016)
- o Studentermedhjælp, stud.jur. Emilie Andersen (1. januar - 1. august 2016)
- o Studentermedhjælp, HA-jur. Lærke Lagoni Tolstrup (fra 20. september 2016).

Jernbanenævnets sekretariat er pt. normeret med 2 jurister, 1 økonom samt 1 student. Normeringen med 2 økonomer genovervejes efter specialkonsulent Tina Scheldes fratræden pr. 31. december 2016.

1.4 Jernbanenævnets finansiering og drift

Jernbanenævnets bevilling på finansloven er brugerfinansieret. Jernbanenævnets driftsomkostninger dækkes af de jernbanevirksomheder, som nævnet fører tilsyn med, jf. jernbanelovens § 111.

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

1.5 Jernbanenævnets samarbejde med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

I henhold til artikel 56, stk. 3 i direktiv 2012/34/EU **(1)** skal det nationale tilsynsorgan have et tæt samarbejde med den nationale sikkerhedsmyndighed og den licensudstedende myndighed indenfor jernbaneområdet. Det følger derfor af bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 18, at der i Danmark skal indgås samarbejdsaftale mellem Jernbanenævnet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens Center for Jernbane.

Jernbanenævnet og styrelsen indgik således den 10. oktober 2016 en samarbejdsaftale, hvori rammerne for informationsudvekslingen og samarbejdet blev nærmere fastsat. Formålet med samarbejdet er at forhindre skadelig indvirkning på henholdsvis konkurrencen eller sikkerheden på jernbaneområdet.





Der skal afholdes mindst et møde årligt, hvor der deltager mindst én repræsentant for nævnet (tilsynsorganet) og mindst én repræsentant fra styrelsen (jernbanesikkerhedsmyndigheden og den licensudstedende myndighed). Møderne planlægges sådan, at eventuelle anbefalinger kan indgå i Jernbanenævnets kommende årsberetning, hvorfor møderne bør være afviklet senest 15. januar efter det pågældende år.

Første møde blev afholdt den 11. januar 2017. Her fremkom styrelsen med en anbefaling til nævnet om at undersøge, hvorvidt jernbanevirksomhederne har lige adgang til at benytte de af DSB ejede forsyningsanlæg, som ligger forskellige steder i landet med tilknytning til jernbaneinfrastrukturen.

Styrelsen bemærkede i den forbindelse, at der på de nævnte forsyningsanlæg er mulighed for, at tog kan få påfyldt diesel, tømme toiletter m.v. Styrelsen har dog erfaret, at en jernbanevirksomhed har haft problemer med at

opnå adgang til anlæggene, hvilket er baggrunden for styrelsens anbefaling til nævnet om at undersøge dette nærmere.

I henhold til forretningsordenen for Jernbanenævnet skal anbefalinger fra styrelsen behandles på et nævnsmøde. Såfremt nævnet vælger ikke at følge anbefalingen skal nævnet træffe en begrundet beslutning.

Styrelsens anbefalinger af 11. januar 2017 er behandlet af Jernbanenævnet på nævnsmødet den 7. februar 2017, hvor nævnet besluttede at rejse tilsynssag med henblik på nærmere at undersøge og følge op på styrelsens anbefaling.

2. Jernbanenævnets sager i 2016

Nævnets væsentligste opgave som særligt og uafhængigt klage- og tilsynsorgan er dels at markeds- og konkurrenceovervåge jernbanesektoren, dels at sikre en fair og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og til services, der er forbundet hermed.

Tilsynsopgaven omfatter både godstransport og passagertransport med henblik på at undgå en u hensigtsmæssig udvikling på disse markeder. Med tilsynsforpligtelsen har Jernbanenævnet mulighed for at afgive en vejledende udtalelse om nævnets retsop-

fattelse og meddele den forpligtede, hvad denne efter nævnets opfattelse har pligt til at gøre.

I forbindelse med nævnets behandling af sager (klage- eller tilsynssager) kan nævnet påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give de oplysninger, som har betydning for Jernbanenævnets virksomhed. Således kan ugentlige tvangsbøder pålægges den, der undlader at udlevere de oplysninger, som nævnet har bedt om indenfor den fastsatte frist.



Nævnet kan rejse tilsynssager af egen drift og vurderer/overvejer løbende nye emner for tilsyn. Nedenfor gives et kort resumé af tilsyns- og klagesager, som Jernbanenævnet har behandlet i 2016.

2.1 Tilsynssager

JN34-00030 om DSB's regnskabsreglement

I 2015 overtog Jernbanenævnet opgaven fra Transport- og Bygningsministeriet med at føre tilsyn med DSB's overholdelse af regnskabsreglementet for DSB. Således skal nævnet i medfør af jernbanelovens § 104, stk. 2, **(2)** gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner i forhold til jernbanevirksomheder med kontrakt om offentlig tjeneste, som ikke er tildelt efter udbud.

I overensstemmelse hermed er det i regnskabsreglementet, § 20, stk. 1, fastsat, at "Jernbanenævnet fører tilsyn med, at DSB overholder regnskabsreglementet."

Regnskabsreglementet er udformet dels med henblik på at sikre, at DSB's regnskaber giver et detaljeret overblik over DSB's faktiske anvendelse af kontraktbetalingen for offentlige serviceydelser (jf. § 1, stk. 3, og § 2).

Strækningsregnskabet indeholder derfor en nedbrydning af den del af DSB's regnskab, som vedrører offentlige serviceydelser efter forhandlede kontrakter således, at nettoomkostningen ved at drive de enkelte strækninger opgøres.

Dernæst er det et helt centralt formål med regnskabsreglementet at sikre, at der ikke sker krydssubsidiering af konkurrenceudsatte aktiviteter herunder, at transaktioner mellem hovedforretningsområderne sker på markedsvilkår. Med henblik herpå skal der efter regnskabsreglementet udarbejdes de såkaldte "hovedregnskabsopstillinger" med tilhørende redegørelser og erklæringer fra DSB's ledelse og eksterne revisor.



I hovedregnskabsopstillingen opdeles DSB's forretningsaktiviteter i hovedforretningsområderne "Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt" og "Konkurrenceudsatte aktiviteter". Endvidere er der redegørelser for opdelingerne samt redegørelser for den anvendte regnskabspraksis samt en ledelseserklæring fra DSB's direktion i henhold til regnskabsreglementets regler om, at hovedregnskabsopstillingen er udarbejdet i overensstemmelse med den i regnskabsreglementets foreskrevne opdeling, at transaktioner mellem DSB's modervirksomhed og andre er gennemført i overensstemmelse med regnskabsreglementets principper, samt at data og andet informationsgrundlag har været til stede, således at det er muligt at gennemføre kontrol af transaktioner.

Hovedregnskabsopstillingen indeholder afslutningsvist to erklæringer fra DSB's eksterne revisor, som er centrale i forhold til tilsynet.

I den ene revisorerklæring attesteres det, at dokumentationen har været tilgængelig og stikprøvevis er gennemgået samt, at revisor ikke i den forbindelse er blevet bekendt med, at transaktionerne ikke er foretaget i overensstemmelse med bestemmelserne, som skal forhindre krydssubsidiering af konkurrenceudsatte aktiviteter.

I den anden revisorerklæring attesteres det, at revisor har gennemgået hovedregnskabsopstillingen og ikke i den forbindelse er blevet bekendt med, at anvendte principper og metoder ikke er i overensstemmelse med regnskabsreglementet og tilhørende vejledning.

DSB skal fremsende redegørelser og erklæringer til Jernbanenævnet senest 10 dage inden DSB's ordinære virksomhedsmøde, dvs. senest inden udgangen af april, jf. DSB's vedtægter.

På Jernbanenævnets møde den 26. april 2016 fastlagde nævnet nærmere rammer for nævnets varetagelse af tilsynsforpligtelsen. Nævnet afsluttede på samme møde tilsynet for så vidt angår regnskabsåret 2015 ligesom nævnet skitserede en række generelle spørgsmål vedrørende den eksterne revisors kontrolfunktioner, som nævnet ønskede belyst i relation til senere regnskabsår. Efterfølgende har sekretariatet afholdt møde med DSB vedrørende førnævnte spørgsmål den 12. oktober 2016, og et yderligere møde herom skal afholdes i 2017.

JN34-00031 om Banedanmarks jernbaneinfrastrukturafgifter for 2016



Baggrunden for sagen var, at Jernbanenævnet i 2013 delvist tilsidesatte Banedanmarks dagældende jernbaneinfrastrukturafgiftsordning (den såkaldte "tonkilometerafgift") på grund af manglende overholdelse af kravet om fastsættelse af afgiftssatsen på grundlag af marginalomkostningsberegninger.

Som konsekvens af nævnets afgørelse har Banedanmark efterfølgende ændret baneafgiftsordningen med henblik på overholdelse af de gældende krav. Resultatet heraf er en ny baneafgiftsordning, som trådte i kraft 1. januar 2016, og som Jernbanenævnet i 2016 gennemførte undersøgelser af på baggrund af en klage fra DB Cargo.

I den forbindelse fandt nævnet – efter gennemgang af Banedanmarks dokumentation – at Banedanmark i fornødent omfang havde dokumenteret, at satsen på DKK 4,80 for den såkaldte togkilometerafgift var fastsat på grundlag af beregninger af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften (marginalomkostningerne). Dernæst udtalte nævnet, at den omtalte afgiftssats kunne pristalsreguleres efter udviklingen i det generelle pris- og lønindeks som forudsat af Banedanmark frem til 2020, hvorefter afgiftssatsen skal fastsættes på ny på grundlag af en ny marginalomkostningsberegning.

JN36-00017 om Banedanmarks Netredegørelse 2017

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 jernbaneinfrastrukturen, samt vilkårene 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 vedrørende adgang til og betaling for servicefaciliteter, gennemsigtige kriterier for adgangen til og fordelingen af infrastrukturkapacitet, principper for afgiftsfastlæggelse, krav til sikring af optimal udnyttelse af infrastrukturen, m.v.

Efter gennemgangen af Banedanmarks netredegørelse for 2017 fandt nævnet, ved vejledende udtalelse af 24. november 2016, at netredegørelsen i vidt omfang opfylder de krav som følger af artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, jf. direktivets bilag IV (1), samt bekendtgørelse 1245/2015, §§ 26-27 og bekendtgørelsens bilag 1.

Jernbanenævnet fandt dog grundlag for at fremsætte en række krav og anbefalinger til Banedanmark om at supplere oplysningerne i netredegørelsen, herunder navnlig oplysningerne i bilagene. For så vidt angår den engelske udgave af netredegørelsen, udtalte nævnet, at alle bilagene skulle oversættes til engelsk og fremadrettet offentliggøres rettidigt. Derudover fandt nævnet, at netredegørelsen skulle korrigeres og opdateres for så vidt angår links og henvisninger til gældende retsakter m.v.

Ved årets udgang arbejdede Banedanmark fortsat på at få foretaget de nævnte ændringer af netredegørelsen, og sagen forventes endelig afsluttet i 2017.

JN36-00025 om DSB's overholdelse af jernbanepassagerrettighedsforordningens artikler 16, 17 og 29.

Efter henvendelser fra Forbrugerrådet Tænk, Passagerpulsen indledte Jernbanenævnet i slutningen af 2015 undersøgelser af, hvorvidt DSB overholdt jernbanepassagerrettighedsforordningens rejsetidsgarantiregler og kravet om information til passagererne herom.

DSB iværksatte på den baggrund en række foranstaltninger til at forbedre og korrigere rejsetidsgarantivilkårene og informationerne til passagererne, herunder for så vidt angår informationerne på henholdsvis DSB's hjemmeside, ved online billetkøb og billetudsalg, på bagsiden af billetter og på rejsekort, ved brochurer, opslag og højtalerudkald på stationer samt i tog m.v.



Jernbanenævnet har fortsat i løbet af 2016 stillet en række spørgsmål til DSB, blandt andet i forbindelse med yderligere undersøgelsesresultater modtaget fra Passagerpuls. Sagen verserede fortsat ved årets udgang, men forventes afsluttet i 2017 i relation til DSB, hvorefter nævnet vil føre tilsyn vedrørende de samme spørgsmål over for de øvrige jernbanevirksomheder, som udfører persontransport i Danmark.

JN36-00034 om DSB's forvaltning af stationer og servicefaciliteter

I henhold til jernbanelovens § 6 (og lov-bemærkningerne til bestemmelsen), skal forvalteren af en servicefacilitet, herunder stationer med tilhørende faciliteter, være organiseret uafhængigt af jernbanevirksomhed med dominerende stilling på jernbanemarkedet og have adskilte regnskaber. DSB er både stationsforvalter i jernbanelovens forstand og dominerende jernbanevirksomhed.

Jernbanenævnet anmodede ved brev af 24. februar 2016 DSB om at redegøre for, hvorledes DSB som stationsforvalter agtede at efterleve kravene om uafhængig forvaltning, særskilte regnskaber og prissætning som fremgår af jernbanelovens § 6 og bekendtgørelsen om modtagepligt på stationer **(10)**.

DSB svarede, at en række servicefaciliteter på stationerne stilles vederlagsfrit til rådighed, hvilket blandt andet gælder adgangen til stationer, almindelige ventefaciliteter, billetsalgsudstyr og rejsekortudstyr, m.v.

På tilsvarende vis stiller Banedanmark vederlagsfrit en række andre faciliteter til rådighed såsom elektronisk passagerinformation, togviserskilte og højtalerinformation, ligesom Banedanmark stiller en række produktionsvendte servicefaciliteter til rådighed for andre jernbanevirksomheder. Det drejer sig om forsyningsanlæg, vaskeanlæg, vandforsyning til toiletter og toilettømningsanlæg.

2.2 Klagesager

JN34-00021 om dokumentationskrav mv. i forbindelse med fastsættelse af takster for kombiterminaler

Carlsberg Danmark A/S klagede tilbage i 2014 over Trafikstyrelsens ændrede afgørelse af 4. juni 2014 om godkendelse af DB Cargos takster for løft af trailere og containere 2014 for kombiterminalerne Høje Taastrup og Taulov.





Klagesagen har været længe under behandling navnlig som følge af, at DB Cargo i en længere periode ikke imødekom Jernbanenævnets anmodninger om at udlevere oplysninger vedrørende den påklagede takst, og at nævnet derfor måtte meddele påbud og varsle tvangsbøder m.v. over for DB Cargo, før nævnet

modtog oplysningerne.

Hovedparten af DB Cargos dokumentation m.v. for takstfastsættelsen i klagesagen modtog Jernbanenævnet den 19. januar 2016 (fulde produktkalkuler med formler, forklaringer vedrørende fordelingsnøgler, data vedrørende antallet af udførte serviceydelser m.v.) samt den 21. april 2016 (interne regnskaber for kombiterminalerne med redegørelser for opgørelse af omkostningsposter m.v.).

Jernbanenævnet udsendte den 1. juli 2016 afgørelsesudkast i høring hos klagesagens parter og ved mail af 15. august 2016 tilbagekaldte Carlsberg klagen.

Jernbanenævnet færdigbehandlede sagen som tilsynssag på sit møde den 27. september 2016 og afgav en vejledende udtalelse vedrørende enkelte spørgsmål i sagen af betydning for fremtidige sager om kombiterminaltakster - herunder om de dokumentationskrav, som terminaloperatøren skal opfylde.

Udtalelsen indeholder således en gengivelse af de krav om fremsendelse af en række forskellige oplysninger og dokumentation, som nævnet stillede som led i klagesagsbehandlingen. Endvidere er gengivet en række afgørelser om partshøring af klager om den nævnte dokumentation (truffet inden klagen blev tilbagekaldt). Endelig indeholder udtalelsen vejledende bemærkninger særligt i relation til spørgsmålet om opfyldelse af kombiterminalbekendtgørelsens krav vedrørende regnskabsmæssig adskillelse, herunder at den i bekendtgørelsens § 8, stk. 4, nævnte erklæring fra en statsautoriseret revisor skal afgives efter standarden ISAE 3000, jf. den del af bestemmelserne i denne standard, som vedrører erklæringsopgaver med en høj grad af sikkerhed.

JN34-00031a om delvis afvisning af klage vedrørende Banedanmarks jernbaneinfrastrukturafgifter for 2015

Jernbanenævnet afviste en klage vedrørende Banedanmarks jernbaneinfrastrukturafgiftsordning for 2015 med henvisning til, at den dagældende frist for indgivelse af klage til Jernbanenævnet var overskredet.

Klagen vedrørte også Banedanmarks jernbaneinfrastrukturafgiftsordning for 2016. Denne del af klagen behandlede nævnet som en tilsynssag, jf. referatet af sag JN34-00031 oven for.

2.3 Øvrigt

Brugerundersøgelser

Som noget nyt skal Jernbanenævnet foretage en høring af repræsentanter for brugerne af jernbanegods- og passagertransport med henblik på at give branchen mulighed for at fremsætte deres synspunkter om jernbanemarkedet.

Kravet om sådanne høringer følger af direktiv 2012/34/EU, artikel 56, stk. 7, som er implementeret ved bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 20.

På nævnsrådet den 22. november 2016 blev det af nævnet besluttet at gennemføre høringen som en brugerundersøgelse ved hjælp af et spørgeskema. Samtidig blev det besluttet at høre gods- og passagersiden hver for sig, således, at brugerundersøgelsen først bliver fremsendt til relevante repræsentanter for brugere af jernbanegods-transport.

Det overordnede formål med brugerundersøgelsen er at forbedre nævnets tilsynsindsats ved at søge oplysninger om markedets funktion og opnå kendskab til eventuelle ulovlige forhold. Samtidig forventes det, at undersøgelsen vil forbedre aktørernes kendskab til Jernbanenævnet og nævnets funktioner.

Spørgeskemaet er udarbejdet efter drøftelser i nævnet samt med inspiration fra andre medlemslande/Regulatory Bodies som allerede har foretaget tilsvarende brugerundersøgelser.

Jernbanenævnet forventer at gennemføre brugerundersøgelserne i løbet af 2017 – herunder også i forhold til passagertransport.

Ny forretningsorden for Jernbanenævnet

På nævnsrådet den 4. marts 2016 blev en ny forretningsorden for Jernbanenævnet vedtaget. Den nye forretningsorden giver blandt andet formanden beføjelse til at træffe forskellige mindre væsentlige afgørelser og beslutninger på nævnets vegne



med henblik på at effektivisere arbejdet og forkorte sagsbehandlingstider. Endvidere tager den nye forretningsorden højde for kravet om, at nævnet skal samarbejde med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen samt kravet om, at nævnsmedlemmerne skal underskrive årlige loyalitets- og interesseerklæringer (habilitetserklæringer), m.v.

Den nye forretningsorden for Jernbanenævnet trådte i kraft 15. marts 2016.



3. Jernbanenævnets internationale samarbejde

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 jernbaneområdet.

Den internationale del af Jernbanenævnets opgaveportefølje, herunder de konkrete forpligtelser til internationalt samarbejde og koordinering, har atter i 2016 har været en vigtig del af nævnets arbejde.

3.1 European Network of Regulatory Bodies (ENRB)

Siden direktiv 2012/34/EU trådte i kraft har medlemsstaternes Regulatory Bodies samarbejdet indenfor Europa Kommissionens regi. Der afholdes 3-4 møder årligt, og Kommissionen benytter disse til at følge op på blandt andet porteføljen af klagesager, tilsynssager, udtalelser m.v. i den enkelte medlemsstat. De repræsenterede lande udveksler erfaringer indenfor konkrete sagsområder, og til Kommissionen afrapporteres forskellige oplysninger af markeds-mæssig karakter m.v.



Jernbanenævnet har i 2016 været repræsenteret ved alle møderne og deltaget aktivt. Til hvert møde har medlemsstaternes Regulatory Bodies udfyldt et spørgeskema til Kommissionen med afrapporteringer om de senest behandlede sager, resultaterne heraf, m.v. I 2016 har medlemslandene drøftet blandt andet infrastrukturafgifter, tilsynsorganernes funktioner generelt, herunder samarbejdet mellem Regulatory Bodies, samarbejdet med landenes sikkerheds- og licensmyndigheder, implementering af direktivreglerne, m.v.

3.2 Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC 3)

Jernbanenævnet har deltaget i et arbejdsgruppemøde hos Kommissionen med repræsentanter fra tilsynsorganerne i de øvrige medlemsstater. Mødet vedrørte de 9 jernbanegodskorridorer, som er etableret i henhold til banegodsforordningen. Den ene af disse korridorer Scand-Med (RFC 3) løber

igennem Danmark. På mødet drøftedes blandt andet resultatet af en tilfredshedsundersøgelse foretaget blandt brugerne af godskorridorerne. Disse viste god tilfredshed med at benytte korridoren. Endvidere drøftedes en række gennemførte og planlagte tiltag til at gøre godskorridorerne mere attraktive og konkurrencedygtige som transportform. Yderligere drøftedes blandt andet Kommissionens forslag til gennemførelsesretsakt om servicefaciliteter samt Kommissionens overvejelser om en eventuel revision af godsforordningen, m.v.

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

Et netværk af uafhængige Rail Regulatory Bodies (IRG-Rail) blev etableret i 2011, som Jernbanenævnet indgår i.

IRG-Rail er primært en platform for informationsudveksling, udveksling af "best practices" og konkret samarbejde Regulatory Bodies imellem. Til formålet har der også i 2016 været etableret arbejdsgrupper, der blandt andet arbejdede med forhold omkring liberaliseringen af passagermarkedet, infrastrukturafgifter, adgangsforhold især vedrørende jernbanegodskorridorer og adgang til og afgifter for servicefaciliteter, forhold forbundet med nye retsakter eller initiativer foreslået fra Europa-Kommissionen, samt generelle forhold omkring markedsovervågning, konsultation af brugerne af jernbanemarkedet, m.v.

Jernbanenævnet har i 2016 deltaget aktivt i IRG-Rails arbejde vedrørende markeds-
overvågning blandt andet ved levering af data, beskrivelser af markedsforhold og ge-
nerel udveksling af information om den danske jernbanesektor. Herudover har næv-
net løbende og efter nærmere prioritering været aktiv i forhold til øvrige arbejdsgrup-
pers arbejde. Nævnet har blandt andet leveret oplysninger til rapporter fra arbejds-
gruppen vedrørende infrastrukturafgifter.



NOTER – Jernbanenævnets lovgrundlag

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, som ændret ved direktiv 2016/2370 af 14. december 2016 om åbning af markederne for indenlandsk passagertransport, m.v.
- (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 jernbanepassagerruter.
- (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 jernbanelovnet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.
- (7) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europa-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 m.v. som ændret ved forordning 2016/2338 af 14. december 2016 om åbning af markederne for indenlandsk transport med jernbane, m.v.
- (10) Bekendtgørelse nr. 1380 af 1. december 2015 om modtagepligt på stationer.

Fotos: udlånt af *Trafik-, Byg- og Boligstyrelsen*

ISBN 978-87-90661-67-0

Jernbanenævnet
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk