

2017

Årsberetning



Indholdsfortegnelse

Forord	2
Jernbanenævnets rolle og opgaver	3
1. Jernbanenævnets væsentligste sager i 2017	4
1.1 Tilsynssager.....	4
1.2 Klagesager.....	9
1.3 Retssager	10
1.4 Udadvendte aktiviteter.....	10
1.5 Øvrigt	11
2. Jernbanenævnets internationale samarbejde 2017	12
2.1 European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	12
2.2 Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC 3)	12
2.3 Independent Regulators Group – Rail (IRG-Rail)	12
3. Jernbanenævnet	13
3.1 Etablering og lovgrundlag.....	13
3.2 Jernbanenævnets sammensætning.....	15
3.3 Jernbanenævnets sekretariat.....	16
3.4 Finansiering og drift.....	16
3.5 Samarbejde med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen	16
Noter	18

Årsberetning 2017

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 sikre, at varer kan blive transporteret.

Jernbanemarkedet er 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. Dette tilsyn varetages af Jernbanenævnet.

Dette er Jernbanenævnets ottende 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 korte resumeer af de sager der er behandlet i 2017. 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!


Jacob Schaumburg-Müller
Konstitueret formand for Jernbanenævnet



Kilde: Colourbox

Jernbanenævnets rolle og opgaver

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 afgive vejledende udtalelser.

Behandling af klagesager

Jernbanenævnet er klageinstans på en række områder indenfor jernbanetransport. En klageberettiget aktør kan således indgive en klage til Jernbanenævnet. Jernbanenævnet har blandt andet behandlet klagesager vedrørende baneafgifter, Banedanmarks kanaltildeling, vilkår for benyttelse af kombiterminaler, m.v.

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 herom eller komme med en vejledende udtalelse.

Offentliggørelse og gennemsigtighed

Jernbanenævnet arbejder for gennemsigtighed for brugere og aktører indenfor jernbanetransportydelse. Nævnet har derfor i 2017 ført tilsyn med blandt andet Banedanmarks netreddegørelse, jernbanevirksomheders information til passagerer om deres rettigheder samt kombiterminalernes offentliggørelse af vilkår for brugernes adgang til og benyttelse af terminalerne med tilhørende faciliteter. Endvidere foretager nævnet med jævne mellemrum undersøgelser blandt brugere og aktører indenfor jernbanetransport.

De afgørelser og vejledende udtalelser der afgives i forbindelse med nævnets tilsyn samt resultaterne af brugerundersøgelserne offentliggøres derfor alle på Jernbanenævnets hjemmeside

Udadvendte aktiviteter

Som led i Jernbanenævnets opgaver skal nævnet foretage regelmæssige høringer/brugerundersøgelser blandt repræsentanter af brugerne af jernbanegodstransport og jernbanepassagertransport.

Formålet med høringerne er at give markedsaktørerne mulighed for at fremsætte deres synspunkter, som Jernbanenævnet i sin egenskab af tilsynsmyndighed herefter kan inddrage i arbejdet med at sikre et effektivt jernbanemarked med sund konkurrence og lige vilkår.

1. Jernbanenævnets sager i 2017

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 retsopfattelse og meddele den pågældende part, 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. Endvidere kan ugentlige tvangsbøder pålægges den, der undlader at opfylde påbud om udlevering af oplysninger eller i øvrigt undlader at efterkomme en afgørelse truffet af nævnet.

Nævnet kan rejse tilsynssager af egen drift og vurderer/overvejer løbende nye emner for tilsyn. Nedenfor gives et kort resumé af de tilsyns- og klagesager, som Jernbanenævnet har behandlet i 2017.

Alle nævnets afgørelser, vejledende udtalelser m.v. kan læses på Jernbanenævnets hjemmeside www.jernbanenaevnet.dk

1.1 Tilsynssager

JN36-00017 opfølgende tilsyn med Banedanmarks Netredegørelse

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

Alle 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 med denne redegørelse er en af nævnets centrale opgaver.

Der er med lovgivningen fastsat en række krav til netredegørelsens indhold. Kravene medvirker til at understøtte jernbanevirksomhedernes lige og ikke-diskriminerende adgang til jernbaneinfrastrukturen, herunder sikre let tilgængelighed af en række nødvendige informationer vedrørende infrastrukturen og vilkårene for brug af denne.

Jernbanenævnet afgav i 2016 en vejledende udtalelse indeholdende en række konkrete anbefalinger om blandt andet ændringer i netredegørelsens struktur samt en række krav om ændringer i netredegørelsens tekst og bilag. Der henvises til den vejledende udtalelse af 24. november 2016 på hjemmesiden www.jernbanenaevnet.dk

I 2017 foretog Jernbanenævnet en opfølgning på den vejledende udtalelse fra 2016 vedr. Banedanmarks netredegørelse for 2017, idet nævnet konstaterede navnlig tre typer af udeståender, blandt andet manglende oversættelser af enkelte bilag, manglende oplysninger i et bilag samt manglende opdatering af henvisningerne til aktuelt gældende retsakter, m.v.

Banedanmark meddelte ved brev af 1. november 2017, at de af Jernbanenævnet påpegede udeståender var bragt i orden.

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

Passagerpulsen (Forbrugerrådet Tænk) offentliggjorde i efteråret 2015 resultaterne af en stor spørgeskemaundersøgelse, som blandt andet viste, at togpassagererne havde et begrænset kendskab til deres rettigheder til kompensation m.v. i tilfælde af togforsinkelser. Som følge heraf og Passagerpulsens efterfølgende henvendelser til Jernbanenævnet indledte nævnet undersøgelser af, hvorvidt DSB overholdt forordningens regler om rejsetidsgaranti og kravet om information til passagererne herom.

DSB iværksatte på den baggrund en række foranstaltninger til at forbedre og korrigere rejsetidsgarantivilkårene samt informationerne herom, blandt andet på DSB's hjemmeside, ved online billetkøb og billetudsalg, på bagsiden af billetterne og på rejsekort, ved brochurer, opslag samt højtalerudkald på stationer og i tog m.v.

Jernbanenævnet afgav vejledende udtalelse af 15. februar 2017, hvori der blev stillet en række yderligere krav om blandt andet udvidelse af rejsetidsgarantiordningen til også at omfatte sammensatte rejser med tog, retten til refusion af billetpris ved forsinkelser samt spørgsmål om forældelse af krav på rejsetidsgaranti, m.v.

DSB meddelte ved mails af 16. og 21. august samt 1. september 2017, at DSB foretog korrektioner og opdateringer af informationerne vedrørende rejsetidsgaranti m.v.

Jernbanenævnet afgav den 27. september 2017 en opfølgende vejledende udtalelse, hvori nævnet på det foreliggende grundlag konkluderede, at DSB nu opfyldte kravene i henhold til jernbanepassagerrettighedsforordningens artikler 16, 17 og 29, jf. nævnets vejledende udtalelse af 15. februar 2017.

JN36-00035 Tilsyn med regnskabsreglementet for DSB

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

I regnskabsreglementet for DSB, § 20, stk. 1, er det 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).

DSB udarbejder derfor et såkaldt strækningsregnskab, som indeholder en nedbrydning af den del af DSB's regnskab, som vedrører offentlige serviceydelser efter forhandlede kontrakter således, at indtægter og udgifter ved at drive hver af de enkelte strækninger fremgår.

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.

Den 29. marts 2017 blev der afholdt møde mellem Jernbanenævnets sekretariat og DSB samt DSB's eksterne revision til afklaring af en række spørgsmål fra Jernbanenævnet om, hvorledes den eksterne revisions kontroller nærmere udføres. På mødet blev det dernæst aftalt, at DSB fremover – i tillæg til den ovenfor nævnte dokumentation – hvert år også skal fremsende protokollater fra den eksterne revision, som nærmere belyser, hvorledes det enkelte års kontrolforanstaltninger nærmere har været udført. Svarene fra DSB og DSB's eksterne revision er sammenfattet i et referat fra mødet, som blev fremsendt (i endelig form godkendt af parterne) til DSB ved mail af 30. juni 2017.

På førnævnte møde den 29. marts 2017 deltog også DSB's interne revision, som redegjorde for den omkostningsfordelingsmodel, som ligger til grund for strækningsregnskabet. DSB's interne revision udleverede på mødet en PowerPoint præsentation med gennemgang af omkostningsfordelingsmodellen.

DSB skal fremsende de ovenfor omtalte redegørelser og erklæringer til Jernbanenævnet senest 10 dage inden DSB's ordinære virksomhedsmøde, det vil sige senest inden udgangen af april, jf. DSB's vedtægter.

På Jernbanenævnets møde den 20. juni 2017 afsluttede nævnet tilsynet for så vidt angår regnskabsåret 2016. Her blev det bemærket, at den formelle overholdelse af regnskabsreglementets bestemmelser ikke var opfyldt.

Driften af Odderbanen har i 2016 leveret et samlet resultat for kontraktperioden som blev et underskud. Efter regnskabsreglementets § 12, stk. 1, skal driften af alle delområder i konkurrenceudsatte aktiviteter hvile økonomisk i sig selv i kontraktperioden og/eller investeringshorisonten. Aktiviteten var imidlertid ophørt for DSB pr. 27. august 2016, hvorfor

Jernbanenævnet ikke fandt anledning til at anmode DSB om en redegørelse efter regnskabsreglementets § 12, stk. 2.

JN36-00038 DSB's forsyningsanlæg/servicefaciliteter med tilknytning til jernbaneinfrastrukturen

Efter anbefaling fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (se afsnit 3.5 om samarbejdet mellem Jernbanenævnet og styrelsen, side 16) indledte Jernbanenævnet et tilsyn med henblik på at undersøge de af DSB ejede servicefaciliteter og forsyningsanlæg med tilknytning til Banedanmarks jernbaneinfrastruktur.

Jernbanenævnet anmodede DSB om at redegøre for, hvorledes DSB opfylder kravene i jernbaneloven og bekendtgørelse 1380/2015 om forvaltning af servicefaciliteter/forsyningsanlæg.

I DSB's svar er der redegjort for, at de kundevedtede servicefaciliteter på stationerne stilles til rådighed for jernbanevirksomhederne i overensstemmelse med bekendtgørelsen.

Med hensyn til selvstændig forvaltning af de produktionsvendte servicefaciliteter er DSB i henhold til jernbanelovens § 6, stk. 1, alene forpligtet til at forvalte servicefaciliteterne særskilt i det omfang DSB har en dominerende stilling på transportmarkedet, hvor faciliteten benyttes. Det bemærkes i den forbindelse, at DSB har en dominerende stilling på passagerområdet.

DSB har redegjort for, at ingen passagervirksomheder aktuelt køber adgang til de produktionsvendte servicefaciliteter, bortset fra salg af olie til Arriva. Det er således alene godsvirksomheder, som ikke er i konkurrence med DSB, som køber ydelser. Jernbanenævnet fandt på denne baggrund, at DSB i henhold til jernbaneloven ikke er forpligtet til at adskille forvaltningen af de produktionsvendte servicefaciliteter fra DSB's øvrige virksomheder.

Hvad angår spørgsmålet om selvstændige regnskaber bemærkede Jernbanenævnet, at DSB skal kunne dokumentere, at taksterne, som jernbanevirksomhederne betaler for benyttelse af de produktionsvendte anlæg med servicefaciliteter, overholder kravene i bekendtgørelsen.

DSB anførte, at der ikke er bestemmelser i jernbaneloven eller i regler udstedt i medfør af loven, som foreskriver, at der skal foreligge hverken særskilte regnskaber for hvert enkelt anlæg eget af DSB.

DSB oplyste, at de på anmodning kan levere de nødvendige regnskabsmæssige oplysninger som dokumentation for prisfastsættelsen på de enkelte serviceydelser. Jernbanenævnet fandt på denne baggrund ikke tilstrækkeligt grundlag for at stille krav til DSB om, at der skal udarbejdes særskilte regnskaber for hvert enkelt anlæg.

Med hensyn til jernbanevirksomhedernes adgang til faciliteterne oplyste DSB, at sporadgangen til de produktionsvendte servicefaciliteter er fri, idet jernbanevirksomhederne opnår sporadgang til faciliteterne efter bestemmelserne om kanaltildeling, som forvaltes af Banedanmark.

DSB oplyste, at det for både anlægget på Otto Busses vej og Klargøringscenter Kastrup vil være forbundet med væsentlige omkostninger, blandt andet til opfyldelse af sikkerhedsmæssige krav m.v. såfremt anlæggene skal gøres tilgængelige for andre

jernbanevirksomheder. DSB har endvidere oplyst, at der ikke har været nogen konkrete anmodninger om adgang til de to anlæg fra andre jernbanevirksomheder.

Jernbanenævnet afgav vejledende udtalelse af 27. september 2017, hvorefter nævnet ikke havde yderligere bemærkninger i forhold til DSB's overholdelse af de gældende regler om markedsadgang, m.v. til servicefaciliteterne. Nævnet bemærkede dog, at den kommende gennemførelsesforordning om servicefaciliteter (se afsnit 3.1 Etablering og lovgrundlag, side 13) forventedes at medføre en række skærpede krav og supplerende krav. Nævnet bemærkede dernæst, at når gennemførelsesforordningen forelå i endelig vedtaget form, skulle DSB påbegynde arbejdet med henblik på at kunne opfylde kravene i gennemførelsesforordningen senest når disse træder i kraft.

Jernbanenævnet forventer at følge op med anmodninger om nærmere oplysninger om, hvorledes DSB overholder gennemførelsesforordningens krav i forhold til de produktionsvendte servicefaciliteter.

JN36-00037 Tilsyn med kombiterminalen i Padborg

Efter kombiterminalbekendtgørelsens § 12 fører Jernbanenævnet tilsyn med terminalforvalterens overholdelse af bekendtgørelsens regler. Terminalforvalteren er i medfør af bestemmelsen forpligtet til at give de oplysninger, nævnet anmoder om som led i tilsynet. Af jernbanelovens § 105 kan nævnet påbyde jernbanevirksomheder at give de oplysninger som er nødvendige for Jernbanenævnets virksomhed.

Jernbanenævnet anmodede om oplysninger og øvrig dokumentation vedrørende fastsættelsen af 2017-takster m.v. for kombiterminalen i Padborg. TX Logistic fremsendte oplysningerne men disse opfyldte på en række punkter ikke kravene i kombiterminalbekendtgørelsen. Nævnet foretog imidlertid en konkret vurdering, hvorefter nævnet fandt, at det væsentligste var at sikre, at kombiterminalen i Padborg opfylder bekendtgørelsens krav for så vidt angår de kommende takstår, det vil sige for takståret 2018 og fremefter. Dette blev besluttet under henvisning til at der ikke foreligger konkrete klager, og at der efter det oplyste kun var én anden bruger udover TX Logistik selv.

Nævnet foretog herefter ikke yderligere sagsbehandling af den modtagne dokumentation vedrørende 2017-taksterne.

I forhold til Jernbanenævnets tilsyn med 2018-taksterne anmodede nævnet om at få fremsendt takstblad med 2018-takster for de enkelte serviceydelser samt forretningsbetingelserne med øvrige vilkår for benyttelse af kombiterminalen. Derudover anmodede nævnet bl.a. om dokumentation for, at de enkelte takster ikke er fastsat højere end omkostningerne med tillæg af en rimelig fortjeneste.

Sagen var fortsat under behandling ved årets udgang og forventes afsluttet i 2018.

JN36-00036 (DB Cargo) 2017-takster for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov

DB Cargo fremsendte i overensstemmelse med kombiterminalbekendtgørelsen forretningsbetingelser og takstblad med oplysninger om 2017-takster m.v. til Jernbanenævnet. Herefter indledte Jernbanenævnet et tilsyn om vilkårene for benyttelse af de to kombiterminaler.

Efter gennemgangen af forretningsbetingelserne stillede nævnet krav om at revidere disse, således, at det blandt andet kom til at fremgå, at jernbanevirksomhederne er berettiget til på egen hånd at foretage håndtering af egne togs såkaldte "almindelige funktioner" i det omfang terminaloperatøren ikke selv er til stede og kan tilbyde at udføre den pågældende ydelse mod betaling af sædvanlig takst. Herudover stillede nævnet krav om, at DB Cargo enten ophæver eller erstatter forretningsbetingelsernes bodsbestemmelse, hvorefter bodsbeløb fastsættes mere nuanceret. Derudover besluttede nævnet, at det i forretningsbetingelserne skulle tilføjes, at brugere af kombiterminalerne har klageadgang til Jernbanenævnet, herunder vedrørende afslag på anmodninger om brug af terminalernes servicefaciliteter og ydelser, ligesom der kan klages over taksterne.

DB Cargo fremsendte herefter udkast til reviderede forretningsbetingelser, som dog alene indeholdt nogle af de ændringer, som Jernbanenævnet stillede krav om, idet DB Cargo rejste indsigelser mod de øvrige.

Nævnet meddelte 11. oktober 2017 påbud om at foretage de resterende ændringer af forretningsbetingelserne samt varslede ugentlige tvangsbøder, jf. jernbanelovens § 107.

DB Cargo har herefter korrigeret forretningsbetingelserne i overensstemmelse med nævnets krav for at undgå tvangsbøder, men samtidigt stævnet nævnet med påstand om, at nævnets krav er uberettigede. I retssagen er der berammet hovedforhandling den 12. juni 2018 ved retten i Glostrup.

Dernæst har Jernbanenævnet anmodet DB Cargo om dokumentation for kombiterminalernes takster. Denne del af sagen var stadig under behandling ved årets udgang og forventes afsluttet i 2018.

JN36-00044 vedrørende hjulafdrejningsbænken i Aarhus

Arriva Tog A/S fremsendte den 13. september 2017 anmodning til Jernbanenævnet om at afklare, hvorvidt DSB's hjulafdrejningsbænk i Aarhus er en servicefacilitet i jernbanelovens forstand, samt hvorvidt sporene ind til hjulafdrejningsbænken er omfattet af jernbaneloven.

Sagen var ved udgangen af 2017 stadig under behandling og forventes færdigbehandlet i 2018.

1.2 Klagesager

JN34-00032 Delafgørelse om opsættende virkning i sag om sporspærring på Københavns Hovedbanegård

DSB klagede til Jernbanenævnet over, at Banedanmark havde varslet sporspærring på Københavns Hovedbanegård i perioden 12. januar til 26. marts 2018 i forbindelse med nedrivningen af Postterminalen. DSB klagede over, at Banedanmark havde varslet sporspærringen i strid med adgangskontraktens varslingsbestemmelser. DSB nedlagde endvidere påstand om, at klagen skulle tillægges opsættende virkning.

Efter § 28 i bekendtgørelsen om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet kan der klages til Jernbanenævnet over manglende opfyldelse af aftaler efter bekendtgørelsens §§ 21-23, herunder blandt andet, hvorvidt beslutninger om sporspærringer overholder bestemmelser i adgangskontrakter om varsling.

Det følger af § 14 i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, at en klage til Jernbanenævnet ikke i sig selv har opsættende virkning. Jernbanenævnet kan imidlertid tillægge en klage opsættende virkning, når der foreligger særlige forhold.

Ved vurderingen om opsættende virkning lagde nævnet navnlig vægt på:

- i. Hvorvidt der forelå en vis sandsynlighed for, at der forelå en væsentlig overtrædelse af gældende regler, som indebar, at det ikke på det foreliggende grundlag kan afvises, at der i forbindelse med den endelige afgørelse om sagens realitet må gives klageren medhold.
- ii. Hvorvidt manglende opsættende virkning ville kunne medføre, at formålet med klagesagen ville kunne forspildes – herunder at der ville kunne blive tale om skadevirkninger, som dels er væsentlige og som dernæst er uoprettelige herunder ikke kun af rent økonomisk karakter.
- iii. Endelig skal en interesseafvejning også tale for opsættende virkning. Klagerens interesse i opsættende virkning skal således efter en samlet vurdering veje tungere end den indklagede parts interesse i det modsatte.

Spørgsmålet om opsættende virkning blev behandlet på nævnets møde den 19. december 2017, hvor nævnet vedtog, at klagen skulle tillægges opsættende virkning, hvorefter Banedanmark ikke var berettiget til at gennemføre sporspærringen som varslet i perioden 12. januar til 26. marts 2018. Ved delafgørelsen blev der lagt vægt på ovennævnte tre hovedkriterier. Vedrørende interesseafvejningen (punkt 3) fremhævede nævnet hensynet til at beskytte DSB og passagererne mod de væsentlige indvirkninger, som den varslede sporspærring ville have - herunder også af ikke økonomisk karakter.

Sagsbehandlingstiden vedr. ovenstående delafgørelse er opgjort til ca. 2 uger, herefter afventede nævnet DSB's meddelelse om, hvorvidt DSB ville fastholde eller trække klagen tilbage. Den 18. april 2018 modtog nævnet meddelelse om, at DSB trak klagen tilbage, hvorefter nævnet ikke foretager sig yderligere.

1.3 Retssager

Den 12. oktober 2017 indgav DB Cargo en stævning mod Jernbanenævnet, idet DB Cargo finder, at et påbud udstedt af nævnet om at korrigere forretningsbetingelserne mangler hjemmel. Sagen er nærmere beskrevet i afsnit 1.1, side 8.

Retten i Glostrup har berammet hovedforhandling den 12. juni 2018.

1.4 Udadvendte aktiviteter

Brugerundersøgelser

Følgende fremgår af § 20 i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet:

"Jernbanenævnet hører regelmæssigt og under alle omstændigheder mindst én gang hvert andet år repræsentanter for brugerne af godstransport og passagertransport på jernbane for at tage hensyn til deres synspunkter vedrørende jernbanemarkedet."

Formålet med høringerne er således at give branchen mulighed for at fremsætte deres synspunkter om de emner, der er omfattet af Jernbanenævnets tilsynsvirksomhed. Derved opnår nævnet et bedre grundlag for at udøve sin tilsynsvirksomhed – herunder i forhold til at påse overholdelsen af gældende regler, som skal sikre velfungerende markeder for jernbanetransporttydelser.

Jernbanenævnet har i 2017 gennemført to brugerundersøgelser, hvor repræsentanter for henholdsvis brugere og udbydere af godstransporttydelser og udbydere af jernbanepassagertransport, er blevet hørt.

Begge høringer er blevet gennemført ved udsendelse af elektroniske spørgeskemaer og resultatet heraf kan læses på Jernbanenævnets hjemmeside www.jernbanenaevnet.dk

Deltagelse i RailCph 2017 (Banekonferencen)

Jernbanenævnets sekretariat modtog en opfordring fra Banebranchen om at lave en præsentation om Jernbanenævnets betydning i forhold til jernbanesektoren og dens aktører. Nævnets formand og sekretariat deltog i konferencen som fandt sted den 15. maj 2017.

Sekretariatet præsenterede Jernbanenævnets opgaver og beføjelser som tilsyn- og klageorgan indenfor passager- og godstransport og fik derved samtidig mulighed for at fremhæve nævnets indsats i forhold til at sikre et velfungerende marked for jernbanetransporttydelser.

1.5 Øvrigt

Henvendelse vedr. passagerernes ret til forfriskninger ved større forsinkelser

Jernbanenævnet modtog den 8. september 2017 en henvendelse fra en passager om, hvorvidt DSB efterlevede passagerrettighedsforordningens artikel 18, som blandt andet foreskriver, at der ved forsinkelser på mere end 60 minutter skal tilbydes et gratis måltid og forfriskning i rimelig forhold til ventetiden, hvis det forefindes eller kan leveres på rimelige vilkår i toget eller på stationen.

Henvendelsen skabte en del medieomtale blandt andet ved en artikel i Politiken den 14. september 2017. Herefter gik også Passagerpuls ind i sagen ved brev af 19. september 2017 med opfordring til Jernbanenævnet om at undersøge, hvorvidt jernbanevirksomhederne lever op til forordningen både i forhold til at informere passagererne om retten til et måltid og forfriskning samt selve effektueringen.

Jernbanenævnet rettede henvendelse til DSB som straks opdaterede deres hjemmeside med oplysninger om, at såfremt man på en rejse er mere end 60 minutter forsinket, tilbyder DSB noget let at spise og drikke. Befinder passageren sig på perronen kan man få refunderet op til 50 kroner for køb af mad og drikke i en af DSB's 7-Eleven kiosker på stationerne. Det er en betingelse, at købet skal være foretaget i forbindelse med rejsen og på dagen for forsinkelsen. Passageren får refunderet beløbet for sit køb ved at indsende en kopi af billetten og kvitteringen.

Jernbanenævnet har fået oplyst, at omtalte passager har indsendt en klage til ABTM. Jernbanenævnet afventer derfor udfaldet af klagesagen hos ABTM.

Sagsbehandlingstiden for selve henvendelsen fra passageren er opgjort til ca. 1 uge. Nævnet forventer senere at gennemføre undersøgelser af de øvrige jernbanevirksomheders overholdelse af forordningen som opfordret af Passagerpuls.

2. Jernbanenævnets internationale samarbejde

Jernbanenævnet samarbejder med tilsvarende klage- og tilsynsorganer (Regulatory Bodies) indenfor 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 2017 været en vigtig del af nævnets arbejde.

2.1 European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

Siden direktiv 2012/34/EU trådte i kraft har medlemsstaternes nationale tilsynsmyndigheder (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 afrapporterer forskellige oplysninger af markedsræssig karakter, m.v.

Jernbanenævnet har i 2017 været repræsenteret ved samtlige møder og deltaget aktivt. Forud for hvert møde har medlemslandene udfyldt et spørgeskema til Kommissionen med relevante emner som efterfølgende er blevet drøftet på møderne. Endvidere indrapporteres de senest behandlede sager og resultaterne heraf m.v. til Kommissionens database DAREBO.

2.2 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 Scan-Med (RFC 3) løber igennem Danmark. På mødet drøftedes en række gennemførte og planlagte tiltag med henblik på at gøre godskorridorerne mere attraktive og konkurrencedygtige som transportform.

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

IRG-Rail (Independent Rail Regulatory Bodies) er et netværk af medlemsstaternes uafhængige nationale tilsynsmyndigheder indenfor jernbanetransport. Netværket blev etableret i 2011. Jernbanenævnet indgår aktivt i dette netværk.

Netværket er primært en platform for informationsudveksling, udveksling af "best practices" og konkret samarbejde Regulatory bodies imellem. Til formålet har der også i 2017 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 2017 deltaget aktivt i IRG-Rails arbejde vedrørende markedsovervågning blandt andet ved levering af data, beskrivelser af markedsforhold og generel udveksling af information om den danske jernbanesektor. Herudover har nævnet løbende og efter nærmere prioritering været aktiv i forhold til øvrige arbejdsgruppers arbejde. Nævnet har blandt andet bidraget til rapporter fra arbejdsgruppen vedrørende infrastruktureafgifter m.v.

3. Jernbanenævnet

3.1 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.

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 m.v.

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

Nævnets opgaver, sammensætning m.v. er nærmere fastlagt i jernbanelovens kapitel 16 og i bekendtgørelse om Jernbanenævnet **(3)** samt ved forskellige supplerende bekendtgørelser indenfor jernbaneområdet.

Det følger af direktivet **(1)**, at Europa-Kommissionen skal vedtage et større antal gennemførelsesretsakter. Med disse fastsættes mere detaljerede regler inden for direktivets rammer. En væsentlig del af disse retsakter har direkte virkning i medlemsstaterne og dermed også for nævnets arbejde.

Senest har Kommissionen på området for jernbane vedtaget gennemførelsesforordning (EU) nr. 2017/2177 **(4)** om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser. Gennemførelsesforordningen opstiller et detaljeret regelsæt for adgang til servicefaciliteter og supplerer samtidig de overordnede regler i direktiv 2012/34/EU **(1)**. Formålet med forordningen er at sikre, at aktørerne i praksis opnår den adgang til servicefaciliteter, som er direktivets målsætning. For at opnå dette stiller forordningen blandt andet krav om, at operatørerne skal offentliggøre information om, hvilke tjenester der tilbydes på faciliteterne, takster og rabatter, m.v. Gennemførelsesforordningen blev endelig vedtaget den 27. september 2017 og træder i kraft den 1. juni 2019.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 869/2014 **(5)** om nye jernbanepassagerruter fastlægger eksempelvis nærmere rammer for nævnets afgørelser om "hovedformål" og "økonomisk ligevægt" i sager, hvor en jernbanevirksomhed søger om adgang til internationale passagerruter. Gennemførelsesforordning (EU) nr. 909/2015 **(6)** er et andet eksempel på en gennemførelsesforordning af væsentlig betydning. Denne fastlægger bestemmelser for beregning af de direkte omkostninger, der påløber som følge af jernbanedriften, og indgår således i grundlaget for nævnets behandling af sager vedrørende jernbaneinfrastrukturafgifter.

Herudover er Jernbanenævnet med forordning nr. 913/2010 **(7)** om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (jernbanegodsforordningen) 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 ved, 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-Hanborg-Innsbruck-Verona-La Spezia-Livorno-Ancona-Taranto-Augusta til Palermo. Korridoren har været i funktion siden 15. november 2015.

Derudover fører Jernbanenævnet 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 (ABTM).

Endvidere er Jernbanenævnet klageinstans i forhold til dele af personbefordringsforordningen, forordning nr. (EF) 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 **(1)** stilles der ydermere krav til tilsynsorganets samarbejde med sikkerheds- og licensmyndigheden, det vil i Danmark sige 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 udveksling af informationer og anbefalinger de to myndigheder imellem.

Derudover følger det af bekendtgørelsen **(3)**, at Jernbanenævnet mindst hvert andet år skal konsultere repræsentanter for brugerne af gods- og passagertransport på jernbane for at høre deres synspunkter vedrørende jernbanemarkedet.

Jernbanenævnet skal som klagemyndighed behandle og træffe afgørelser i konkrete klagesager vedrørende en lang række forhold indenfor jernbanesektoren. Enhver med retlig interesse kan således klage til nævnet over en række afgørelser og beslutninger truffet af eksempelvis Banedanmark, forvaltere af servicefaciliteter og andre aktører.

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.

Nævnet kan påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbanelovområdet at give de oplysninger, som har betydning for nævnets virksomhed, jf. jernbanelovens § 105 (2).

Nævnet kan herudover efter jernbanelovens § 107 (2) 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

3.2 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 (AU), Syddansk Universitet (SU), Københavns Universitet (KU), Copenhagen Business School (CBS) eller Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

Medlemmerne, herunder formanden, beskikkes for perioder af 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 2017 været sammensat på følgende måde:

Nævnensformand

Dommer Line Kornerup

Nævnensmedlemmer

- Prodekan, professor Per Baltzer Overgaard, Aarhus Universitet
- Chefkonsulent Alex Landex, Rambøll
- Vicedirektør Jacob Schaumburg-Müller, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
- Professor Bjarne Kjær Ersbøll, DTU
- Professor Birgit Liin, Juridisk Institut, Aarhus Universitet
- Institutleder Lars Peter Raahave Østerdal, Økonomisk Institut, CBS

Suppleanter

- Lektor Anne-Dorte Bruun Nielsen, Aarhus Universitet
- Professor John A. Christensen, Institut for virksomhedsledelse og økonomi, Syddansk Universitet

- o Professor Claus Holm, Aarhus Universitet
- o Centerleder Henrik Sylvan, RailTech Engineering, DTU (beskikket fra 17. oktober 2017)

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 afgørelser. I 2017 blev disse møder afholdt 7. februar, 20. juni, 19. september, 21. november og 19. december.

3.3 Jernbanenævnets sekretariat

Sekretariatets medarbejdere sidder fysisk placeret i Trafik-, Bygge- og Boligestyrelsen. 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 2017 været bemandedt således:

- o Chefkonsulent/koordinator, cand.jur. Jonas Refn
- o Specialkonsulent, cand.polit. Lars Vinther-Madsen
- o Fuldmægtig, cand.jur. Lene Kjær Thomsen
- o Studentermedhjælp, HA-jur. Lærke Tolstrup (indtil 29. september 2017)

3.4 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 Boligestyrelsen.

3.5 Jernbanenævnets samarbejde med Trafik-, Bygge- og Boligestyrelsen

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

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 årsberetning, hvorfor møderne bør være afviklet senest den 15. januar – efter det pågældende år.

Samarbejdsrådet til denne årsberetning blev afholdt den 10. januar 2018. Her orienterede styrelsen om det nye lovtiltag, hvorefter sikkerhedscertificerede virksomheder i henhold til § 11 i jernbaneloven, fremadrettet kan udføre kørsler på eget ansvar på jernbanenettet, også når de udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere.

Jernbanenævnet orienterede om opfølgningen i forhold til Center for Jernbanes anbefaling fra sidste år (omtalt i Jernbanenævnets årsberetningen for 2016) om at undersøge jernbanevirksomhedernes adgang til at benytte de af DSB ejede forsyningsanlæg, som ligger forskellige steder i landet med tilknytning til jernbaneinfrastrukturen. På baggrund af styrelsens anbefaling besluttede nævnet at rejse en tilsynssag og afgav i den forbindelse en vejledende udtalelse til DSB i 2017 (se resume af sagen (JN36-00038) på side 7).

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

Styrelsens orientering af 10. januar 2018 blev drøftet af Jernbanenævnet på nævnsmødet den 17. april 2018.

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 gennemførelsesforordning (EU) nr. 2177/2017 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser.
- (5) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 869/2014 af 11. august 2014 om nye jernbanepassagerruter.
- (6) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 909/2015 af 12. juni 2015 om bestemmelser for beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften.
- (7) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.
- (8) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (passagerrettighedsforordningen).
- (9) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane m.v. som ændret ved forordning 2338/2016 af 14. december 2016 om åbning af markederne for indenlandsk transport med jernbane, m.v. (PSO-forordningen).

Fotos: udlånt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

ISBN 978-87-90661-72-4

Jernbanenævnet
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk