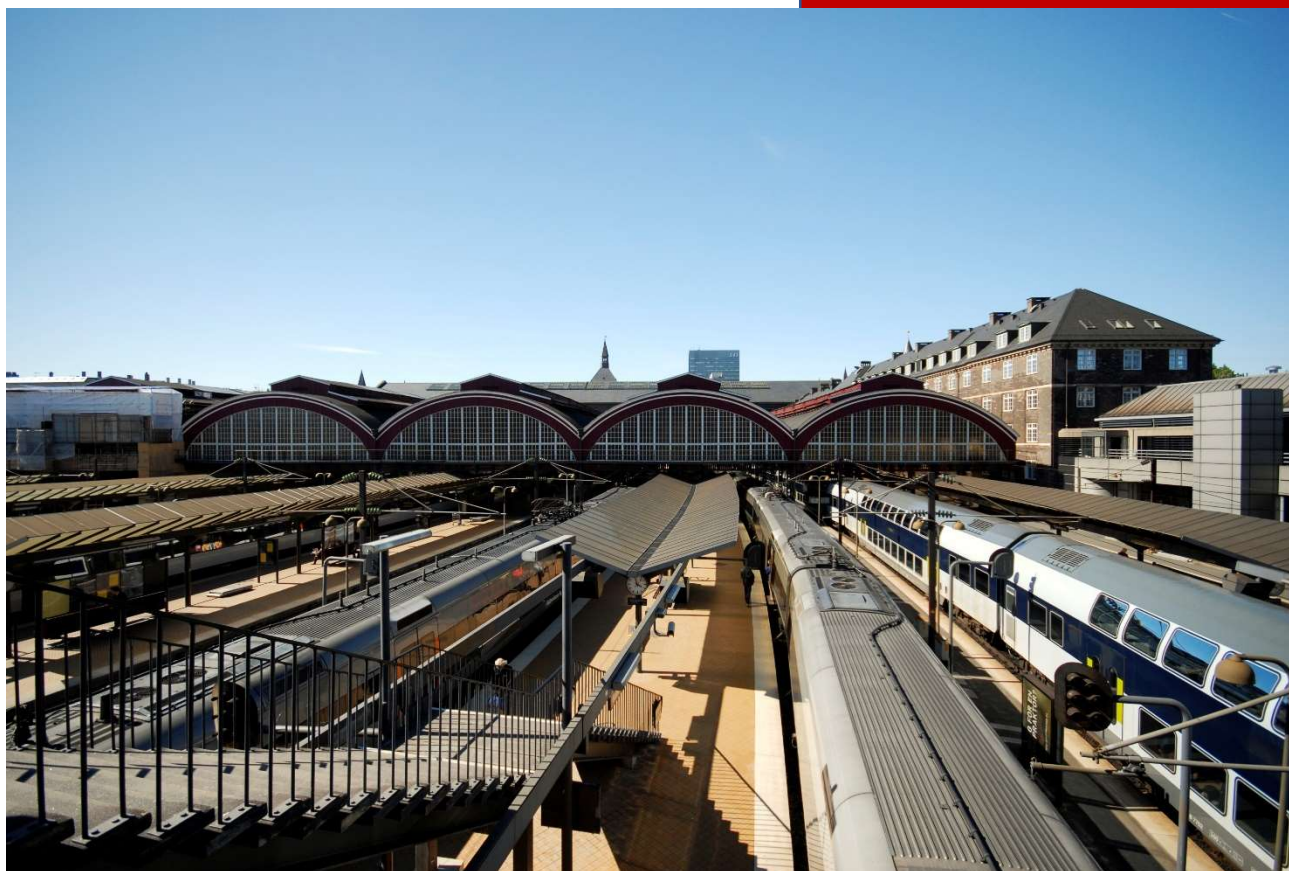


2019

Årsberetning



Indholdsfortegnelse

Forord	2
Jernbanenævnets rolle og opgaver.....	3
1. Jernbanenævnets sager i 2019.....	4
1.1 Tilsynssager	4
1.2 Klagesager	11
1.3 Retssager.....	12
1.4 Udadvendte aktiviteter.....	14
2. Jernbanenævnets internationale samarbejde.....	15
2.1 European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB).....	15
2.2 Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3).....	16
2.3 Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail).....	16
3. Jernbanenævnet.....	17
3.1 Lovgrundlag	17
3.2 Jernbanenævnets sammensætning.....	20
3.3 Jernbanenævnets sekretariat.....	21
3.4 Jernbanenævnets finansiering og drift.....	22
3.5 Jernbanenævnets samarbejde med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen	22
Noter – Jernbanenævnets lovgrundlag.....	23

Forord

Markederne for jernbanetransport er på en gang både komplekse og dynamiske områder at beskæftige sig med men samtidigt spændende, fordi det er en vigtig del af det indre marked, der er med til at sikre den fri bevægelighed for personer og varer.

Men der er mange regler der skal iagttages både nationalt og internationalt, og mange aktører har ansvaret for at efterleve disse på korrekt vis. For at sikre at jernbanemarkederne 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 aktørerne efterlever reglerne. Blandt andet bliver dette tilsyn varetaget af Jernbanenævnet.

Året har budt på flere udfordrende sager for Jernbanenævnet, eksempelvis er en ny gennemførelsesforordning om adgang til servicefaciliteter trådt i kraft, hvorefter operatører af servicefaciliteter blandt andet skal offentliggøre servicefacilitetsbeskrivelser med en række oplysninger vedrørende hver enkelt servicefacilitet, m.v. Som hjælp til operatørerne af servicefaciliteter har nævnet i 2019 udarbejdet en vejledning vedrørende de krav, operatørerne skal opfylde, blandt andet efter den nævnte gennemførelsesforordning. Derudover har Jernbanenævnet fortsat sit tilsyn med jernbaneselskabernes overholdelse af togpassagerernes rettigheder ved forsinkelser og aflysninger.

2019 har generelt båret præg af et godt og konstruktivt samarbejde med aktørerne på markederne. Enkelte sager har dog for nævnet været væsentlig mere tids- og ressourcekrævende, hvilket har været tilfældet for nævnets tilsyn med de af DB Cargo drevne kombiterminaler i Høje Taastrup og Taulov. DB Cargo har anfægtet en række af nævnets fortolkninger af gældende regler, herunder i forbindelse med retssager anlagt ved domstolene. I 2019 verserede der således 3 retssager anlagt af DB Cargo mod Jernbanenævnet. Ingen af disse var endeligt afgjort ved udgangen af 2019.

Dette er Jernbanenævnets 10. årsberetning. Nævnet 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, samt igangværende sager. For yderligere oplysninger om Jernbanenævnet og de omtalte sager henvises til nævnets nye hjemmeside www.jernbanenaevnet.dk

God læsning!


Lene Sigvardt
Formand for Jernbanenævnet



Jernbanenævnets rolle og opgaver

Fortolkning af lovgivningen

Lovgivningen inden for 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. Endvidere kan nævnet meddele påbud og udstede administrative tvangsbøder i det omfang, det måtte være nødvendigt for at gennemtvinge konkrete afgørelser.

Behandling af klagesager

Jernbanenævnet er klageinstans på en række områder inden for jernbanetransport.

En klageberettiget aktør kan indgive klage til Jernbanenævnet vedrørende eksempelvis Banedanmarks kanaltildeling og øvrige vilkår for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, ligesom der kan klages over vilkårene for benyttelse af kombiterminaler samt vedrørende jernbanevirksomheders overholdelse af togpassagerrettighedsforordningen, 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 på eget initiativ eller i forbindelse med en henvendelse rejse konkrete tilsynssager og træffe afgørelser herom eller afgive vejledende udtalelser.

Offentliggørelse og gennemsigtighed

Jernbanenævnet arbejder for gennemsigtighed inden for jernbanesektoren. Nævnet har derfor i 2019 ført tilsyn med blandt andet jernbanevirksomhedernes information til passagererne om deres rettigheder vedrørende rejsetidsgaranti samt kombiterminalernes offentliggørelse af og vilkår for brugernes adgang til og benyttelse af kombiterminalerne med tilhørende faciliteter.

Afgørelser og vejledende udtalelser, der afgives i forbindelse med nævnets tilsyn, offentliggøres alle på Jernbanenævnets hjemmeside www.jernbanenaevnet.dk.



1. Jernbanenævnets sager i 2019

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 serviceydelser, der er forbundet hermed.

Tilsynsopgaven omfatter både godstransport og passagertransport med henblik på at undgå en u hensigtsmæssig udvikling på disse markeder.

I forbindelse med nævnets behandling af sager (tilsyns- eller klagesager) kan nævnet træffe afgørelser, afgive vejledende udtalelser samt 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 et påbud om udlevering af oplysninger eller i øvrigt undlader at efterkomme en afgørelse truffet af nævnet.

Nedenfor gives et kort resumé af de tilsyns- og klagesager, som Jernbanenævnet har behandlet i 2019.

1.1 Tilsynssager

JN36-00054 Jernbanenævnets tilsyn med DSB's overholdelse af regnskabsreglementet

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.

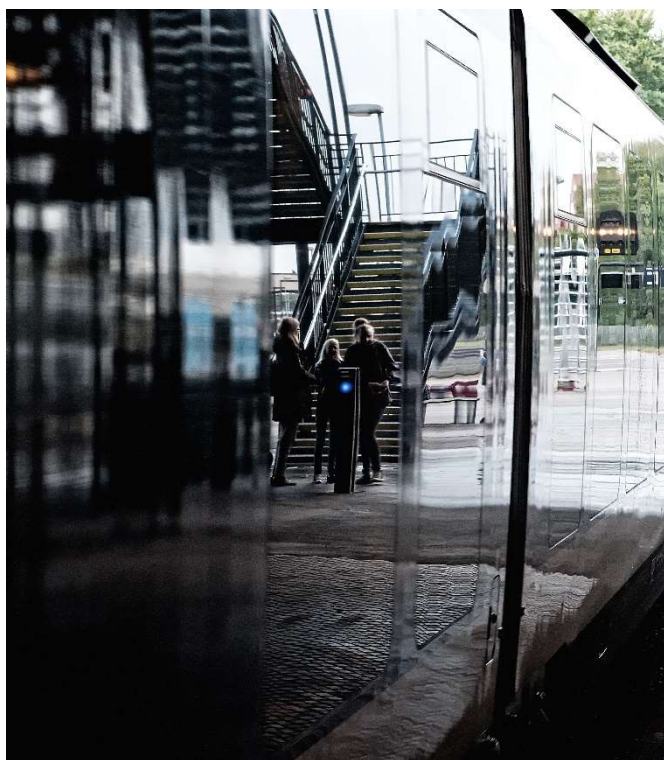
I regnskabsreglementet for DSB, § 20, stk. 1, fremgår det, at Jernbanenævnet fører tilsyn med, at DSB overholder regnskabsreglementet.

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. regnskabsreglementets § 1, stk. 3, og § 2).

DSB udarbejder 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 omkostninger ved at drive hver af de enkelte strækninger fremgår.

Dernæst er det et 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 som skal sikre, 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 transaktionerne.



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.

Efter Jernbanenævnets anmodning udarbejder den eksterne revision endvidere – i tillæg til de oven for nævnte erklæringer – for hvert regnskabsår en redegørelse med en overordnet beskrivelse af det udførte arbejde og resultaterne heraf. Redegørelsen indeholder således en nærmere gennemgang af den eksterne revisions kontrolhandlinger i forbindelse med dels gennemgangen af DSB's transaktionsdokumentation og dernæst kontrolhandlingerne i relation

til hovedregnskabsopstillingens opdeling mellem konkurrenceudsatte aktiviteter og offentlige serviceydelser.

Jernbanenævnet gennemførte i 2019 tilsyn med DSB's regnskabsreglement for så vidt angår regnskabsåret 2018.

I forbindelse med tilsynet stillede Jernbanenævnet en række spørgsmål til DSB, blandt andet vedrørende forskellige afvigelser mellem resultaterne for de enkelte selskaber, som fremgik af henholdsvis selskabernes årsrapporter og hovedregnskabsopstillingen. Dette gav anledning til følgende bemærkning, jf. Jernbanenævnets brev af 24. juni 2019 til DSB:

"Der skal som udgangspunkt være overensstemmelse mellem det resultat, som fremgår af årsrapporten for det pågældende selskab og det resultat, som er nævnt i hovedregnskabsopstillingen for det samme selskab.

Såfremt der fremadrettet, dvs. fra og med regnskabsåret 2019, undtagelsesvist måtte være afvigelser, dvs. hvis et resultat for et selskab i hovedregnskabsopstillingen afviger fra det i selskabets årsrapports opgjorte resultat, anmodes DSB om at sørge for, at det tydeligt fremgår af hovedregnskabsopstillingen, hvordan det afvigende resultat er fremkommet."

I øvrigt konstateredes det i forbindelse med tilsynet, jf. Jernbanenævnets brev af 24. juni 2019 til DSB:

- At hovedregnskabsopstillingen indeholder den fornødne opdeling af DSB's aktiviteter og er ledsaget af redegørelser og en ledelseserklæring med det i regnskabsreglementets § 17, stk. 1 og stk. 4, foreskrevne indhold.
- At revisorerklæringerne i forbindelse med hovedregnskabsopstillingen har det i regnskabsreglementets § 15 foreskrevne indhold, og at DSB på hjemmesiden har offentliggjort erklæringerne, jf. regnskabsreglementets § 21, stk. 3
- At strækingsregnskabet er ledsaget af redegørelser samt ledelseserklæring med det i regnskabsreglementets § 17, stk. 1-2, og stk. 4, foreskrevne indhold.
- At strækingsregnskabet indeholder redegørelser for de samlede omkostninger og indtægter for hvert togsystem tillige med nøgletal for nettoomkostning pr. person- og togkilometer, jf. regnskabsreglementets § 21, stk. 1-2. Strækingsregnskabet er offentliggjort på DSB's hjemmeside.
- At den eksterne revisions erklæring vedrørende transaktionsdokumentationen ifølge revisorredøgørelsen blandt andet er afgivet på grundlag af de eksterne revisorers kontrolhandlinger i relation til:
 - At DSB i fornødent omfang har udarbejdet transaktionsdokumentation. Ved stikprøver har den eksterne revision således efterprøvet DSB's vurderinger af, hvorvidt der skulle udarbejdes transaktionsdokumentation.
 - At der for samtlige dokumenterede transaktioner foreligger notat med relevante oplysninger, vurderinger og konklusioner fra DSB i relation til overholdelse af regnskabsreglementet.
 - At der for så vidt angår koncerneksterne transaktioner i 2018 forelå transaktionsdokumentation for i alt 23 transaktioner. Heraf har den eksterne revision udtaget 8 transaktioner til stikprøvevis kontrol, hvor den eksterne revision i hvert enkelt tilfælde har gennemgået DSB's dokumentationsnotater og vurderet, hvorvidt den eksterne revision kunne tilslutte sig DSB's konklusioner vedrørende overholdelse af regnskabsreglementet, herunder også de forudsætninger, kriterier og

vurderinger, der er lagt til grund for DSB's konklusioner. Herudover er der foretaget stikprøvevise kontroller til kontrakt og bogføring for verifikation af væsentlige forhold, gennemgang af DSB's beregninger i notaterne, herunder stikprøvevis afstemning til DSB's bogføring.

- At der for så vidt angår koncerninterne transaktioner i 2018 forelå transaktionsdokumentation for i alt 19 transaktioner. Heraf har den eksterne revision udtaget 7 transaktioner til stikprøvevis kontrol, hvor den eksterne revision i hvert enkelt tilfælde har gennemgået DSB's dokumentationsnotater og vurderet, hvorvidt den eksterne revision kunne tilslutte sig DSB's konklusioner vedrørende overholdelse af regnskabsreglementet, herunder også de forudsætninger, kriterier og vurderinger, der er lagt til grund for DSB's konklusioner. Herudover er der foretaget stikprøvevise kontroller til kontrakt og bogføring for verifikation af væsentlige forhold, gennemgang af DSB's beregninger i notaterne, herunder stikprøvevis afstemning til DSB's bogføring.
- At den eksterne revisions erklæring vedrørende hovedregnskabsopstillingens opdeling i henholdsvis konkurrenceudsatte aktiviteter og offentlige serviceydelser ifølge revisorredegørelsen blandt andet er afgivet på grundlag af den eksterne revisions kontrolhandlinger i relation til:
 - Afstemning af hovedregnskabsopstillingen i forhold til årsrapporten.
 - Gennemgang af hovedregnskabsopstillingens fordeling mellem konkurrenceudsatte aktiviteter og offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt.
 - Gennemgang af delområderegnskaberne, som skal sikre den regnskabsmæssige adskillelse. Den eksterne revision har tilsluttet sig, at DSB for 2018 har udarbejdet delområderegnskaber for 3 aktivitetsområder. Den eksterne revision har gennemgået de 3 delområderegnskaber ved stikprøvevis gennemgang m.v. på kontoniveau med henblik på sikring af, at det enkelte delområderegnskab er retvisende.
 - Gennemgang af DSB's opgørelse af ejerafkast herunder afstemning af bogføringen og gennemgang af de underliggende beregninger til forelagt dokumentation.
 - Kontrol af at hovedregnskabsopstillingen er konsistent i forhold til den gennemgåede transaktionsdokumentation og den eksterne revisions viden, som i øvrigt er opnået i forbindelse med arbejdet vedrørende erklæringerne efter regnskabsreglementets § 15.

Jernbanenævnet havde ikke på det foreliggende grundlag yderligere bemærkninger vedrørende regnskabsåret 2018.

*

JN36-00049 Tilsyn med Midtjyske Jernbaners overholdelse af passagerrettighedsforordningen – Rejsetidsgaranti og information ved forsinkelser/aflysninger

Jernbanenævnet indledte i 2018 en tilsynsrække, med henblik på at undersøge, hvorvidt jernbaneselskaberne overholder togpassagerrettighedsforordningens bestemmelser om rejsetidsgaranti samt hvorvidt kravene om information til passagererne i tilfælde af forsinkelser/aflysninger bliver opfyldt. Tilsyn er således foretaget hos DSB, Arriva og Nordjyske Jernbaner.



Den 28. februar 2019 påbegyndte Jernbanenævnet tilsyn med Midtjyske Jernbaner (MJBA). Nævnet gennemgik blandt andet MJBA's hjemmeside og anmodede den 2. maj 2019 om, at der blev foretaget en række ændringer på MJBA's hjemmeside vedrørende rejsetidsgarantivilkårene med henblik på opfyldelse af forordningens krav, herunder:

At MJBA's hjemmeside kommer til at indeholde klar information om rejsetidsgarantireglerne for togpassagerer (art.29), herunder om passagerernes krav på refusion og omlægning af rejsen (art.16), kompensation (art. 17) samt om togpassagerernes ret til et gratis måltid og forfriskning ved forsinkelser over 60 minutter (art.18).

Herefter anmodede MJBA ved mail af 21. maj 2019 om udsættelse med at foretage de nævnte ændringer af hjemmesiden.

Sagen blev behandlet på Jernbanenævnets møde den 18. juni 2019, hvor nævnet meddelte MJBA frist for at fremsende tekstforslag til de ovenfor nævnte ændringer af hjemmesiden senest den 1. oktober 2019.

Endvidere blev MJBA anmodet om at fremsende udkast til tekster til:

- Brochurer til udlevering ved billetudsalg med information til passagererne om rejsetidsgarantireglerne.
- Opslag på stationer med information til passagererne om rejsetidsgarantireglerne og om håndhævelsesmulighederne.
- Interne driftsinstruktioner til togførerne om information ved højttalerudkald om rejsetidsgarantireglerne ved større forsinkelser.

- Information om rejsetidsgarantireglerne på bagsiden af print-selv-billetter og andre billetter.

Den 1. oktober 2019 modtog Jernbanenævnet en række af de oven for nævnte oplysninger fra MJBA.

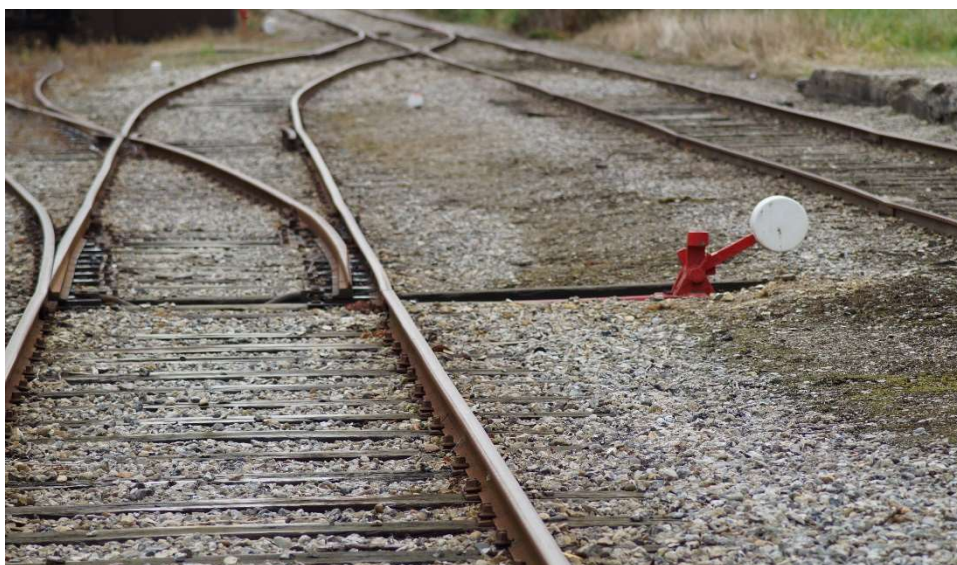
Sagen forventes afsluttet i 2020.

*

JN6-00007 Ansøgning om fritagelse for bestemmelser i gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter – DB Cargo

DB Cargo indgav den 29. maj 2019 en ansøgning til Jernbanenævnet om fritagelse af kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov for en række bestemmelser i gennemførelsesforordning 2017/2177 om servicefaciliteter.

Efter gennemgangen af ansøgningen og sagens omstændigheder meddelte Jernbanenævnet den 17. oktober 2019 afslag på ansøgningen efter gennemførelsesforordningens artikel 2, stk. 2.



Den 30. oktober 2019 blev der på anmodning af DB Cargo afholdt et møde mellem Jernbanenævnets formand, sekretariat og DB Cargo om sagen. Som opfølgning på mødet fremsendte DB Cargo den 28. november 2019 en nærmere begrundet genoptagelsesanmodning med supplerende oplysninger.

Den 9. december 2019 meddelte Jernbanenævnets formand, at sagsbehandlingen var genoptaget i forhold til visse bestemmelser.

Sagen blev afsluttet i 2020, hvor DB Cargo frafaldt ansøgningen.

*

JN36-00036 Tilsyn med kombiterminaltakster for 2018 – DB Cargo

I 2017 påbegyndte Jernbanenævnet tilsynssager vedrørende 2018-taksterne for de af DB Cargo drevne kombiterminaler i Høje Taastrup og Taulov, ligesom et tilsvarende tilsyn blev påbegyndt i forhold til den af TX-Logistik drevne kombiterminal i Padborg.

TX Logistik opfyldte samtlige dokumentationskrav. Sagen med DB Cargo havde et længere forløb, hvor Jernbanenævnet meddelte en række påbud til DB Cargo med henblik på at få DB Cargo til at opfylde dokumentationskravene.

Jernbanenævnet besluttede ikke at kræve nedregulering af 2018-taksterne, idet nævnet – for at give DB Cargo bedre muligheder for at indrette sig på kravene efter kombiterminalbekendtgørelsen - valgte i stedet at rette tilsynets fokus mod 2019-taksterne, jf. neden for. Tilsynssagen vedrørende 2018-taksterne blev afsluttet ved brev af 14. februar 2019 til DB Cargo.

Forinden havde DB Cargo anlagt retssag med påstand om ugyldighed af Jernbanenævnets tilsynsafgørelser, idet DB Cargo på en række punkter anfægtede nævnets fortolkninger af dokumentationskravene efter kombiterminalbekendtgørelsen.

Ved dom af 6. december fra Retten i Glostrup 2019 blev Jernbanenævnet frifundet på alle punkter (dommen er nærmere omtalt neden for i afsnittet om retssager). DB Cargo har anket dommen til Østre Landsret, hvor sagen forventes afsluttet i 2020.

*

JN36-00052 Tilsyn med kombiterminaltakster for 2019 – DB Cargo

Den 28. november 2018 indledte Jernbanenævnet et tilsyn med DB Cargos 2019-takster for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov.

Efter en række drøftelser og anmodninger til DB Cargo om opfyldelse af dokumentationskravene meddelte Jernbanenævnet på sit møde den 12. februar 2019 påbud og varsel om tvangsbøder til DB Cargo på grund af manglende offentliggørelse af takstblade på dansk samt manglende afstemninger i DB Cargos produktkalkuler.

På nævnsmødet den 12. februar 2019 traf Jernbanenævnet beslutning om metoden til fastlæggelse af niveauet for rimelig fortjeneste. Den rimelige fortjeneste blev fastsat med udgangspunkt i oplysninger fra Danmarks Statistik om gennemsnitlige overskudsgrader i transportbranchen for de seneste 5 år.

Den 29. marts 2019 havde Jernbanenævnet modtaget alle dele af den for tilsynet nødvendige dokumentation fra DB Cargo.

En gennemgang af dokumentationen viste, at visse af 2019-taksterne var fastsat højere end stykomkostningerne med tillæg af rimelig fortjeneste, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk.1.

Sagen blev behandlet på nævnsmødet den 18. juni 2019 og dernæst på nævnsmødet den 12. september 2019, hvor påbud om nedregulering af visse af DB Cargos 2019-takster blev udstedt. Jernbanenævnet bestemte, at nedreguleringerne skulle have virkning fra 1. oktober 2019.

Den 1. oktober 2019 fremsendte DB Cargo de ændrede takstblade samt offentliggjorde disse på hjemmesiden.

Den 18. november 2019 anlagde DB Cargo retssag mod Jernbanenævnet vedrørende gyldigheden af nævnets afgørelse af 1. oktober 2019 ved Retten i Glostrup, hvor sagen ved årets udgang afventede berømmelse af hovedforhandling.

Jernbanenævnet har ført tilsvarende tilsyn med TX Logistiks 2019-takster. Dette tilsyn blev afsluttet inden udgangen af 2018, idet TX Logistik opfyldte dokumentationskravene til fastsættelse af 2019-takster og frivilligt tilpassede disse takster, således at kombiterminalbekendtgørelsens bestemmelser var overholdt.

*

JN36-00055 Tilsyn med kombiterminaltakster for 2020 – DB Cargo

Jernbanenævnet besluttede den 20. juni 2019 at følge op på tilsynet med DB Cargos 2019-takster med et tilsvarende tilsyn vedrørende DB Cargos 2020-takster.

Den 30. september 2019 anmodede Jernbanenævnet DB Cargo om at fremsende fuld dokumentation for 2020-taksterne.

Herefter blev der afholdt møder og ført øvrige drøftelser mellem nævnet og DB Cargo for at få tilvejebragt den dokumentation, som var nødvendig for nævnets stillingtagen til taksterne.

Den 25. november 2019 havde Jernbanenævnet modtaget de væsentligste dele af den for tilsynet nødvendigt dokumentation fra DB Cargo, idet DB Cargo dog manglede at fremsende en nærmere begrundelse og beregninger for DB Cargos rabatordning vedrørende depotløft og serviceløft.

Sagen var fortsat under behandling ved årets udgang.

1.2 Klagesager

JN36-00053 Klage vedrørende togpassagerrettighedsforordningens handicapregler

Den 20. december 2018 modtog Jernbanenævnet en henvendelse i en klagesag, hvori Ankenævnet for Bus, Tog og Metro allerede havde truffet afgørelse.

Sagen omhandlede en række specifikke togrejser, hvortil der var købt billetter, og hvor DSB ifølge klagen ikke opfyldte sine forpligtelser efter togpassagerrettighedsforordningens bestemmelser om handicappedes adgang til at medbringe handicapcykler og assistance hertil.

Jernbanenævnet behandlede sagen på sit møde den 12. februar 2019, hvor nævnet afviste at realitetsbehandle klagen, idet sagen henhørte under Ankenævnet for Bus, Tog og Metros afgørelseskompetence. Afvisningsafgørelsen indeholder blandt andet følgende principielle bemærkninger om afgrænsningen mellem henholdsvis Jernbanenævnets og Ankenævnet for Bus, Tog og Metros afgørelseskompetence i forhold til klagesager om togpassagerrettighedsforordningen:

”Jernbanenævnet kan alene realitetsbehandle klager, såfremt de formelle klagebetingelser er opfyldt – herunder blandt andet kravet efter bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 2, hvorefter nævnet i forhold til togpassagerrettighedsforordningen alene kan behandle klager, som falder uden for Ankenævnet for Bus, Tog og Metros (ABTM) afgørelseskompetence.

Det følger af ABTM's vedtægter, jf. § 2, stk.1, at ankenævnets afgørelseskompetence bl.a. er begrænset til civile tvister mellem passagerer og trafikskaber.

Begrebet civile tvister er ikke nærmere defineret i hverken ABTM's vedtægter eller bekendtgørelsen om Jernbanenævnet. Der ses heller ikke at foreligge nogen offentliggjort praksis fra ABTM, som udtrykkeligt tager stilling hertil.

Jernbanenævnet bemærker, at begrebet "civilretlig" tvist som udgangspunkt må forstås således, at der skal være tale om en tvist af en sådan karakter, at passageren ville kunne anlægge et søgsmål ved de almindelige domstole herom, herunder at passageren skal have den fornødne retlige interesse, som er en forudsætning for anlæg af et sådant civil søgsmål.

Dette forudsætter, at der skal være tale om en konkret og aktuel tvist i forhold til spørgsmål, hvor passagerens krav overfor jernbanevirksomheden ved domstolene kan gøres gældende enten som et krav om betaling af et pengebeløb eller som en anerkendelsespåstand.

Klagen i nærværende sag vedrører konkrete togrejser, hvortil klageren havde købt billetter og klageren gør gældende, at DSB ikke i forbindelse med disse planlagte rejser opfyldte sine forpligtelser efter togpassagerrettighedsforordningen (reglerne om handicappedes adgang til at medbringe cykler og assistance hertil).

Der ses på denne baggrund at være tale om en konkret og aktuel tvist mellem klageren og DSB, hvor klageren opfylder kravet om retlig interesse, som er en af forudsætningerne for anlæg af et civil søgsmål ved domstolene, hvor klagerens krav – hvis de øvrige betingelser for anlæg af et sådant civil søgsmål også opfyldes – i givet fald ville kunne gøres gældende som en anerkendelsespåstand og/eller som et krav om økonomisk kompensation.

Hvorvidt klageren ville kunne få medhold ved domstolene i et sådant søgsmål mod DSB, er et helt andet spørgsmål – som ligger uden for Jernbanenævnets beføjelser at tage stilling til.

Efter det anførte er der i nærværende sag tale om en civilretlig tvist, som ligger inden for ABTM's afgørelseskompetence, hvilket ABTM også indirekte har lagt til grund ved at realitetsbehandle klagen og træffe afgørelse i sagen.

Da klagen ligger inden for ABTM's afgørelseskompetence, følger det af bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 2, at Jernbanenævnet ikke har hjemmel til at behandle klagen, som derfor afvises."

Sagen blev drøftet og afsluttet, den 12. februar 2019.

*

1.3 Retssager

DB Cargo anlagde retssag mod Jernbanenævnet den 12. oktober 2017 med påstand om ugyldighed af Jernbanenævnets påbud om fremsendelse af reviderede forretningsbetingelser, som blandt andet afspejlede jernbanevirksomhedernes ret til at foretage egen håndtering inde

på kombiterminalernes områder. Retten i Glostrup afsagde dom i sagen den 10. juli 2018, hvorved Jernbanenævnet blev frifundet.

DB Cargo ankede dommen til Østre Landsret, som afsagde dom den 11. juli 2019. Østre Landsret omgjorde byrettens afgørelse, idet retten fandt, at Jernbanenævnet manglede kompetence til at træffe afgørelse som tilsynsmyndighed i henhold til de danske regler, idet artikel 56, stk. 9, 3. pkt., i direktiv 2012/34/EU, som omhandler nævnets afgørelseskompetence som tilsynsmyndighed, efter landsrettens opfattelse ikke var tilstrækkeligt tydeligt implementeret i dansk ret.



Jernbanenævnet ansøgte

Procesbevillingsnævnet om tilladelse til at indbringe sagen for Højesteret, blandt andet med henvisning til, at førnævnte direktivbestemmelse er implementeret ved § 4 i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet. Procesbevillingsnævnet meddelte anketilladelse den 8. oktober 2019, og sagen er berammet til hovedforhandling i Højesteret den 8. juni 2020.

Procesbevillingsnævnets anketilladelse indebærer, at retskraften af landsrettens dom af 11. juli 2019 er ophævet. Dette betyder, at Jernbanenævnets afgørelse fortsat står ved magt.

*

Den 23. november 2018 anlagde DB Cargo endnu en retssag mod Jernbanenævnet med påstand om blandt andet ugyldighed af Jernbanenævnets afgørelse af 28. september 2018 om fremsendelse af dokumentation for DB Cargos 2018-takster for kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup.

DB Cargo anfægtede en række af Jernbanenævnets fortolkninger af kombiterminalbekendtgørelsen, herunder:

- At alle kombiterminalernes serviceydelser er omfattet af kombiterminalbekendtgørelsens regulering.
- At kombiterminalernes takstblad skal indeholde takster for alle serviceydelser angivet med eksakte beløb.
- At DB Cargo skulle fremsende tidsstudier som dokumentation for fordelingsnøgler i produktkalkulerne.
- At produktkalkulerne skal baseres på de senest afsluttede interne regnskaber på tidspunktet for takstfastsættelsen.
- At hver enkelt af kombiterminalernes serviceydelser skal overholde kravet i kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1, hvorefter taksten ikke må overstige omkostningerne med tillæg af rimelig fortjeneste.

Retten i Glostrup afsagde dom i sagen 6. december 2019, hvorved Jernbanenævnet blev frifundet på alle punkter.

DB Cargo har herefter anket dommen til Østre Landsret, hvor sagen forventes behandlet på skriftligt grundlag i 2020.

*

DB Cargo har den 18. november 2019 anlagt en yderligere retssag mod Jernbanenævnet ved Retten i Glostrup med påstand om ugyldighed af Jernbanenævnets afgørelse af 18. september 2019 om nedregulering af visse af DB Cargos 2020-takster for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov.

Sagen afventer berømmelse af hovedforhandling.

1.4 Udadvendte aktiviteter

Høring - godstransport

Det følger af § 20 i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, at:

"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. "



Det overordnede formål med høringen er at forbedre nævnets tilsynsindsats ved at søge oplysninger om markedet, eksempelvis diskrimination, ulovlige forhold eller andet. Samtidig forventes det, at høringerne vil forbedre aktørernes kendskab til Jernbanenævnet og nævnets funktioner.

Jernbanenævnet gennemførte i oktober 2019 en høring med fokus på godstransport. Høringen blev foretaget ved fremsendelse af et elektronisk spørgeskema på både dansk og engelsk til 35 aktører. Spørgsmålene var

udarbejdet på baggrund af drøftelser i nævnet og omhandlede blandt andet adgangsvilkårene til infrastrukturen, adgangen til kombiterminalerne i Høje Taastrup, Taulov og Padborg, samt andre jernbanerelaterede servicefaciliteter, herunder forsyningsanlæg, m.v.

Jernbanenævnet modtog besvarelser af spørgeskemaet fra to forskellige markedsaktører.

Den ene aktør angiver at benytte den af DB Cargo drevne kombiterminal i Taulov, og giver udtryk for, at terminalens hjemmeside indeholder tilstrækkeligt klare oplysninger om serviceydelser, takstblad og forretningsbetingelser, m.v.

Den anden aktør angiver ikke, hvilken facilitet eller jernbanerelateret serviceydelse der benyttes, men giver udtryk for, at de oplever, at servicefacilitetsbeskrivelsen ikke indeholder tilstrækkelige og klare oplysninger. Samtidig nævnes det, at der inde på facilitetens område er ringe adgang til at foretage egen håndtering af togenes almindelige funktioner.

Antallet af besvarelser af høringen er meget lavt, hvilket også var tilfældet ved Jernbanenævnets tidligere høring.

Jernbanenævnet noterer blot, at ingen af de adspurgte jernbanevirksomheder har givet udtryk for utilfredshed med Banedanmarks kanaltildelingsproces.

2. Jernbanenævnets internationale samarbejde

Jernbanenævnet samarbejder med tilsvarende klage- og tilsynsmyndigheder (Regulatory Bodies) i de øvrige EU-medlemslande.

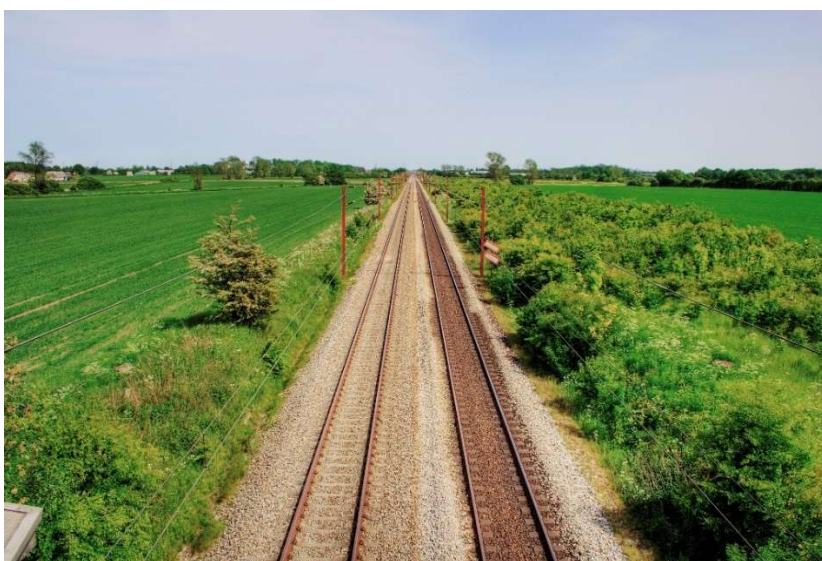
Efter EU's regler skal de nationale tilsynsmyndigheder samarbejde om beslutninger af fælles betydning og udveksle informationer i øvrigt om deres praksis vedrørende regulering af jernbaneområdet.

Den internationale del af Jernbanenævnets opgaveportefølje, herunder de konkrete forpligtelser til internationalt samarbejde og koordinering, har atter i 2019 været en vigtig del af nævnets arbejde, jf. neden for.

2.1 European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

Siden direktiv 2012/34/EU trådte i kraft, har medlemsstaternes nationale tilsynsmyndigheder (Regulatory Bodies) samarbejdet i forbindelse med regelmæssige møder, som koordineres af Kommissionen. Der afholdes 2-3 møder årligt, og Kommissionen benytter disse til at følge op på blandt andet porteføljen af klagesager, tilsynssager, afgørelser og udtalelser m.v. i den enkelte medlemsstat. De repræsenterede lande udveksler erfaringer indenfor konkrete sagsområder af fælles betydning og afrapporterer forskellige oplysninger af markedsmæssig karakter, m.v.

Jernbanenævnet har i 2019 været repræsenteret ved samtlige møder og deltaget aktivt. Ved hvert møde holder medlemslandene typisk oplæg om relevante sager/emner som efterfølgende bliver drøftet. Endvidere foretages løbende indrapportering af de senest behandlede sager og resultaterne heraf m.v. til Kommissionens database DAREBO.



2.2 Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3)

Jernbanenævnet er tilsynsmyndighed i henhold til forordning nr. 913/2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (jernbanegodsforordningen).

Forordningen fastsætter regler for etablering og organisering af internationale jernbanegodskorridorer. Danmark tilhører korridor 3, den såkaldte Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3), der løber fra Oslo/Stockholm, gennem Danmark og videre helt ned til Palermo. Mere information om godskorridoren findes på www.rne.eu

Med forordningen er Jernbanenævnet tillagt en række specifikke forpligtelser og beføjelser vedrørende markedsovervågning, tilsyn og klagesagsbehandling i relation til godskorridoren.

Tilsynsmyndighederne i EU er forpligtet til effektivt at koordinere og samarbejde om opgaveløsningen, hvorigennem den berørte internationale kanal for godstog løber. Dette indebærer blandt andet, at tilsynsmyndighederne samarbejder om at overvåge konkurrencesituationen i korridoren, og navnlig sikrer en ikke-diskriminerende adgang til korridoren, samt at tilsynsmyndighederne fungerer som appelinstans. Til sikring af dette samarbejde har tilsynsmyndighederne i RFC3, herunder Jernbanenævnet, i 2015, indgået en samarbejdsaftale.

Jernbanenævnet deltager løbende i møder vedrørende godskorridoren og indgår aktivt i samarbejdet med andre tilsynsmyndigheder.

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

IRG-Rail (*Independent Rail Regulatory Bodies*) er et netværk der blev etableret i 2011 og består af medlemsstaternes uafhængige nationale tilsynsmyndigheder indenfor jernbanetransport. Netværket er primært en platform for informationsudveksling, udveksling af "best practices" og konkret samarbejde mellem tilsynsmyndighederne imellem. Jernbanenævnet indgår aktivt i netværket og deltager i netværkets arbejdsgrupper.

Arbejdsgrupperne er etableret af netværket af tilsynsmyndighederne som arbejdsgrupperne også refererer til. I 2019 var der etableret 6 arbejdsgrupper: *Adgang til jernbaneinfrastrukturen; Adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede serviceydelser; Infrastrukturafgifter; Servicefacilitets afgifter; Lovgivning; Markedsovervågning.*

Jernbanenævnet bidrager aktivt både ved deltagelse i møder og ved skriftlige input, eksempelvis besvarelse af spørgeskemaer og indsamling af data samt bidrag til brug for Kommissionens overvejelser vedrørende udarbejdelse af forslag til ændringer af gældende regler. Arbejdsgruppen for Markedsovervågning publicerer hvert år en rapport, som beskriver udviklingen indenfor jernbanetransport i de enkelte medlemslande.

For yderligere information henvises til IRG-Rails hjemmeside www.irg-rail.eu

3. Jernbanenævnet

Jernbanenævnet blev etableret i 2010, som en statslig, uafhængig klage- og tilsynsmyndighed (Regulatory Body). Jernbanenævnets forpligtelser er dels forankret i en række EU-retsakter (direktiv, forordning 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 serviceydelse der er forbundet hermed.

3.1 Lovgrundlag

Nævnets opgaver og sammensætning m.v. er nærmere fastlagt i jernbanelovens kapitel 16 **(1)** og i bekendtgørelse om Jernbanenævnet **(2)** samt ved supplerende bekendtgørelser indenfor jernbaneområdet.

Det grundlæggende direktiv på europæisk plan er direktiv 2012/34/EU **(3)** om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde som trådte i kraft 15. december 2012. Direktivet er implementeret i dansk ret ved jernbaneloven samt en række bekendtgørelser udstedt med hjemmel i loven. Som en del af EU's 4. jernbanepakke, blev direktivet ændret ved direktiv 2016/2370 **(4)** om åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane m.v. 4. jernbanepakke er den sidste i en række jernbanepakker, der består af direktiver og forordninger, som har til formål at harmonisere og liberalisere jernbanemarkedet i EU. Denne sidste jernbanepakke består af en politisk del og en teknisk del og har blandt andet som formål at åbne markedet for den nationale passagertogdrift for private aktører/selskaber fra år 2020. Når der således åbnes op for, at private aktører/selskaber over hele EU skal kunne byde ind på de nationale strækninger, kræver det en harmonisering af de forskellige systemer. Derfor indføres der i disse år fælles standarder og fælles godkendelser for adgang for nye operatører.

Det følger endvidere af direktiv 2012/34/EU **(3)**, 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 medlemslandene og dermed også for nævnets arbejde.



I 2017 vedtog Kommissionen gennemførelsesforordningen (EU) 2017/2177 **(5)** om adgangen 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 **(3)**. 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 trådte i kraft den 1. juni 2019. Dog kunne operatørerne allerede fra 1. januar 2019 ansøge om at blive fritaget for anvendelsen af visse bestemmelser i forordningen. IRG-Rail har udarbejdet et vejledende dokument om kriterierne for behandling af sådanne ansøgninger. Jernbanenævnet har på baggrund heraf formuleret en vejledning med udgangspunkt i IRG-Rails vejledende dokument. Vejledningen findes på Jernbanenævnets hjemmeside www.jernbanenævnet.dk

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 869/2014 **(6)** 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. 2015/909 **(7)** 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 (EU) nr. 913/2010 **(8)** 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 tilsynsmyndigheder fra de øvrige medlemslande, hvorigennem den berørte internationale kanal for godstog løber.

Nævnets forpligtelser vedrører godskorridoren Scan-Med (RFC3). Korridoren strækker sig helt fra Oslo og går via Stockholm-Trelleborg-Malmø-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia-Livorno-Ancona-Taranto-Augusta til Palermo. Korridoren har været i funktion siden 15. november 2015. For yderligere information om godskorridoren henvises til afsnit 2.2 i årsberetningen eller til nævnets hjemmeside: www.jernbanenaevnet.dk

Derudover fører Jernbanenævnet tilsyn med jernbanevirksomhedernes overholdelse af forordning (EF) nr. 1371/2007 **(9)** om passagerers rettigheder og forpligtelser

(jernbanepassagerrettighedsforordningen). Formålet er at beskytte togpassagerernes rettigheder i EU, især i tilfælde hvor rejsen bliver afbrudt eller forsinket samt at forbedre kvaliteten og effektiviteten af jernbaneselskabernes passagertrafik. Nævnet kan i den forbindelse behandle klager vedrørende jernbaneselskabernes overholdelse af forordningen, som i øvrigt falder uden for afgørelseskompetencen for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro (ABTM).

Endvidere er Jernbanenævnet klageinstans i forhold til dele af personbefordringsforordningen, forordning (EF) nr. 1370/2007 **(10)**, også kaldet PSO-forordningen. 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 **(3)** stilles der ydermere krav til tilsynsmyndighedens samarbejde med sikkerheds- og licensmyndigheden, det vil i Danmark sige samarbejdet mellem Jernbanenævnet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (Kontoret for Jernbane og Marked), jf. herom i afsnit 3.5.

Jernbanenævnet har derudover en pligt til hvert andet år at konsultere repræsentanter for brugerne af gods- og passagertransport på jernbane for at høre branchens synspunkter vedrørende jernbanemarkedet. Forpligtelsen fremgår af direktivet **(3)** og er implementeret i § 20 i bekendtgørelse om Jernbanenævnet **(2)**. Det overordnede formål med høringen er at forbedre nævnets tilsynsindsats ved at søge oplysninger om markedet, eksempelvis diskrimination, ulovlige forhold m.v.

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.

For så vidt angår tilsyn kan nævnet enten træffe afgørelse om passende foranstaltninger, jf. § 4 i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, hvorved nævnet meddeler den forpligtede, f.eks. jernbanevirksomheden, hvad denne på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.

Nævnet kan påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give de oplysninger, som har betydning for nævnets virksomhed, jf. jernbanelovens § 105 **(1)**.

Herudover har nævnet efter jernbanelovens § 107 **(1)** mulighed for at pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at udlevere oplysninger efter § 105 **(1)** indenfor den frist, som Jernbanenævnet har givet, eller undlader at efterkomme en påbudsafgørelse truffet af nævnet.

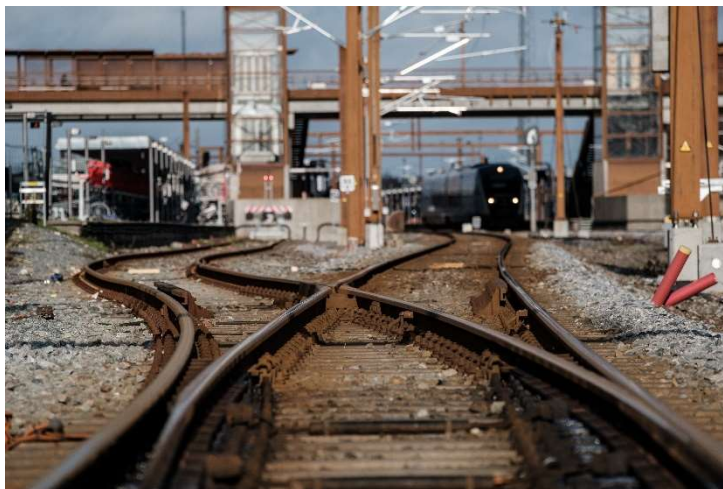
Jernbanenævnets arbejde udføres i øvrigt efter en forretningsorden, som er offentliggjort på nævnets hjemmeside: www.jernbanenaevnet.dk

Den 25. maj 2018 trådte den nye databeskyttelsesforordning **(11)** i kraft. Reglerne i forordningen skal i højere grad sikre beskyttelse af personer i forbindelse med behandling af personoplysninger. Jernbanenævnet behandler indkomne personoplysninger i overensstemmelse med reglerne i forordningen og databeskyttelsesloven og den øvrige lovgivning. Jernbanenævnet behandler kun personoplysninger i det omfang, at det er nødvendigt som et led i udøvelsen af nævnets virksomhed. Der henvises til nævnets hjemmeside for yderligere oplysninger herom: www.jernbanenaevnet.dk

3.2 Jernbanenævnets sammensætning

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

Udover nævnets formand, som skal være dommer, består nævnet af seks medlemmer samt et antal suppleanter, som udpeges af erhvervsministeren efter høring af transportministeren. 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) og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.



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

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. Endvidere drager formanden omsorg for eksekvering/udførelsen af nævnets beslutninger. Formanden varetager desuden den faglige ledelse af nævnssekretariatet.

Jernbanenævnet har i 2019 været sammensat på følgende måde:

Konstitueret nævnsformand frem til den 31. juli 2019

- Per Baltzer Overgaard, professor og prodekan ved Aarhus Universitet

Ny formand tiltrådt pr. 1. august 2019

- Lene Sigvardt, dommer ved Retten i Næstved

Nævnsmedlemmer

- Per Baltzer Overgaard, professor og prodekan ved Aarhus Universitet
- Jacob Schaumburg-Müller, vicedirektør i Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
- Bjarne Kjær Ersbøll, professor ved DTU
- Birgit Liin, professor ved Juridisk Institut, Aarhus Universitet
- Lars Peter Raahave Østerdal, institutleder ved Økonomisk Institut, CBS
- Henrik Sylvan, centerleder ved DTU

Suppleanter

- Anne-Dorte Bruun Nielsen, lektor emeritus ved Juridisk Institut, Aarhus Universitet
- Claus Holm, professor ved Aarhus Universitet
- John A. Christensen, professor ved Syddansk Universitet

Efter forretningsordenen skal der afholdes cirka 5 nævnsmøder om året, hvor nævnet har mulighed for at drøfte sager, træffe beslutninger og afgørelser.

3.3 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 tilsynsmyndigheder indenfor EU.

Sekretariatet har i 2019 været bemandedt således:

- Jonas Refn, cand.jur., chefkonsulent/koordinator
- Lars Vinther-Madsen, cand.polit., specialkonsulent
- Lene Claudia Kjær Thomsen, cand.jur., fuldmægtig
- Daniel Enslev, stud.scient.pol., studentermedhjælper (tiltrådt pr. 1. november 2019)



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. Finansieringen er defineret ved en fast afgift pr. kørt togkilometer i Danmark.

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

3.5 Jernbanenævnets samarbejde med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

I henhold til artikel 56, stk. 3 i direktiv 2012/34/EU skal den nationale tilsynsmyndighed 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 Boligstyrelsen (Kontoret for Jernbane og Marked).

Formålet med samarbejdet er at forhindre en skadelig indvirkning på henholdsvis konkurrencen og sikkerheden på jernbaneområdet.



Der skal afholdes mindst et møde årligt med deltagelse af mindst én repræsentant for nævnet (tilsynsmyndigheden) 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.

Som opfølgning på samarbejdsåret 2019 blev der afholdt møde den 7. januar 2020, hvor styrelsen blandt andet orienterede om de sikkerhedsmæssige tiltag i forhold til godstransport i forlængelse af den store togulykke på Storebæltsbroen. Endvidere orienterede styrelsen om, at der i løbet af 2019 er blevet udstedt enkelte licens- og sikkerhedscertifikater til nye aktører (entreprenører). Dernæst drøftedes spørgsmål vedrørende jernbanelovens anvendelsesområde, m.v. Der fremkom ikke konkrete anbefalinger.

Noter – Jernbanenævnets lovgrundlag

- (1)** Lov nr. 686 af 27. maj 2015 Jernbaneloven, med senere ændringer
- (2)** Bekendtgørelse nr. 1136 af 22. september 2015 om Jernbanenævnet, med senere ændringer, senest ved bekendtgørelse nr. 1530 af 13. december 2019.
- (3)** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneanråde (omarbejdning), med senere ændringer
- (4)** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) nr. 2016/2370 af 14. december 2016 om ændring af direktiv 2012/34/EU for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen
- (5)** Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser
- (6)** Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 869/2014 af 11. august 2014 om nye jernbanepassagereruter
- (7)** Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2015/909 af 12. juni 2015 om bestemmelser for beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften
- (8)** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport
- (9)** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser
- (10)** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70
- (11)** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse)

Fotos: Colourbox

ISBN: 978-87-90661-64-9

Jernbanenævnet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk