

2020

Årsberetning



Indholdsfortegnelse

Forord	2
Jernbanenævnes rolle og opgaver	3
1. Jernbanenævnets sager i 2020	4
1.1 Tilsynssager	4
1.1.1 Passagerrettigheder.....	4
1.1.2 Markedsadgang.....	7
1.1.3 Servicefaciliteter	8
1.2 Ansøgningssager.....	13
1.3 Retssager.....	14
1.4 Henvendelser.....	15
2. Jernbanenævnets internationale samarbejde	16
2.1 European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	16
2.2. Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3)	16
2.3 Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	17
3. Jernbanenævnet	18
3.1 Lovgrundlag.....	18
3.2 Jernbanenævnets sammensætning	21
3.3. Jernbanenævnets sekretariat	21
3.4 Finansiering og drift	22
3.5 Jernbanenævnets samarbejde med Trafikstyrelsen.....	22
Noter – Jernbanenævnets lovgrundlag	23

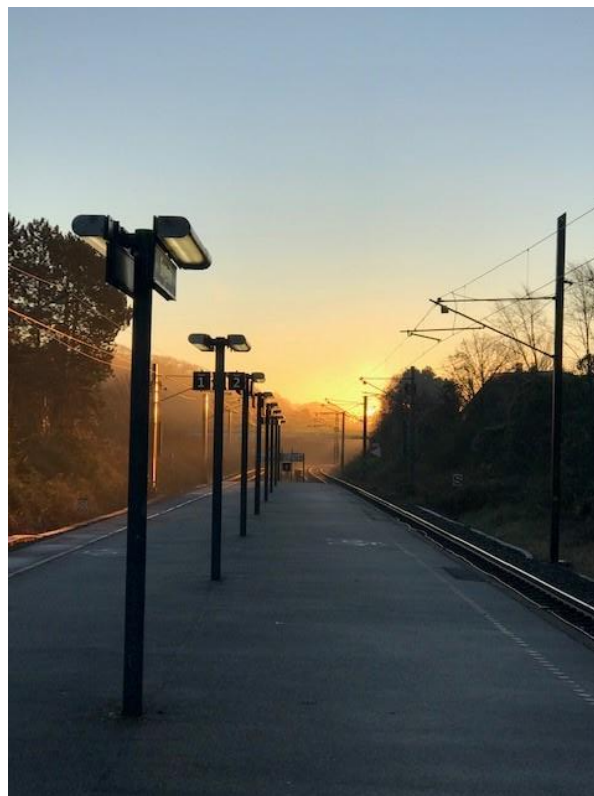
Forord

Jernbaneområdet er både komplekst og spændende at beskæftige sig med, fordi det er en vigtig del af det indre marked, der er med til at sikre den fri bevægelighed for personer og varer.

Der er mange regler, der skal iagttages både nationalt og internationalt, og hver enkelt aktør har ansvaret for at efterleve disse på korrekt vis. For at sikre at markederne for jernbanetransportydelse fungerer så effektivt som muligt, og at der er en hensigtsmæssig udvikling med gennemsigtighed, fair konkurrence og rimelige vilkår for anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen i Danmark, er det nødvendigt, at der føres tilsyn med, at aktører efterlever reglerne. Blandt andet bliver dette tilsyn varetaget af Jernbanenævnet.

Året 2020 har været præget af Corona-krisen og har udgjort en hidtil uset udfordring for transportsektoren, herunder også for jernbanesektoren. Jernbanenævnet har taget hensyn til dette, bl.a. ved at være imødekommende i forhold til behov for udsættelse af frister i de forskellige tilsynssager.

Dette er Jernbanenævnets 11. 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 færdigbehandlet samt igangværende sager. For yderligere oplysninger om Jernbanenævnet og de omtalte sager henvises til nævnets hjemmeside www.jernbanenaevnet.dk



Privatfoto

God læsning!

Med venlig hilsen

Lene Sigvardt
Formand for Jernbanenævnet

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. 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 indenfor 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. Nævnet kan også på eget initiativ eller i forbindelse med en henvendelse rejse konkrete tilsynssager og træffe

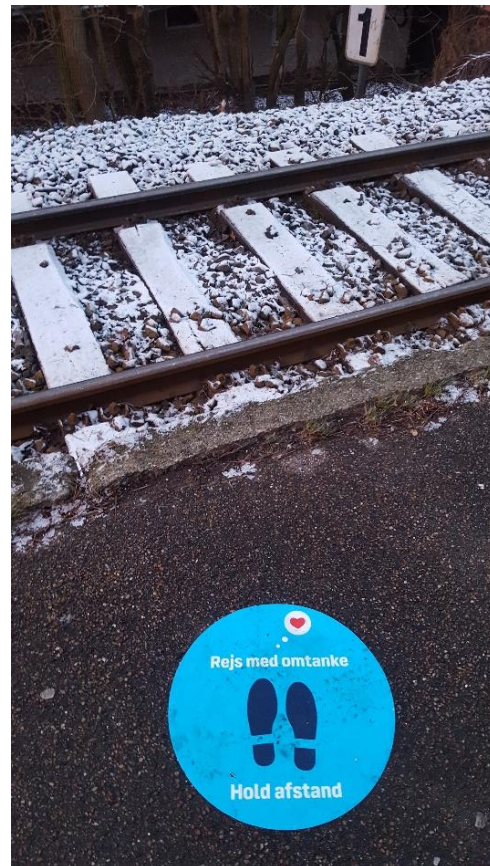
afgørelser herom eller afgive vejledende udtalelser.

*

Offentliggørelse og gennemsigtighed

Jernbanenævnet arbejder for gennemsigtighed indenfor jernbanesektoren. Nævnet har derfor i 2020 ført tilsyn med blandt andet jernbanevirksomhedernes information til passagererne om deres rettigheder vedrørende rejsetidsgaranti samt operatører af jernbanerelaterede servicefaciliteters offentliggørelse af og vilkår for brugerens adgang til og betaling for brugen af de enkelte serviceydelser.

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



Privatfoto

1. Jernbanenævnets sager i 2020

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 serviceydelse, 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- og 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 sager, som Jernbanenævnet har behandlet i 2020.

1.1. Tilsynssager

1.1.1. Passagerrettigheder

Jernbanenævnet indledte i 2018 en tilsynsrække med henblik på at undersøge, hvorvidt jernbaneselskaberne overholder bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder om rejsetidsgaranti samt information herom ved forsinkelser eller aflysninger.

Tilsyn er gennemført for så vidt angår DSB, Arriva, og Nordjyske Jernbaner og er beskrevet i tidligere årsberetninger. I det følgende er beskrevet de seneste tilsyn med henholdsvis Midtjyske Jernbaner og Lokaltog A/S.

JN36-00049 Tilsyn med Midtjyske Jernbaners overholdelse af passagerrettighedsforordningen – Information til rejsende om rejsetidsgarantireglerne ved forsinkelser/aflysninger

Den 28. februar 2019 påbegyndte Jernbanenævnet tilsynet med Midtjyske Jernbaner (MJBA). Nævnet gennemgik blandt andet MJBA's hjemmeside og anmodede herefter om, at der blev foretaget en række opdateringer og ændringer, således at rejsetidsgarantivilkårene blev tydeliggjort og dermed opfyldte forordningens krav. MJBA skulle blandt andet sikre, at hjemmesiden kom til at indeholde klar information om rejsetidsgarantireglerne for togpassagerer, herunder om passagerens krav på refusion og omlægning af rejsen. Også retten til kompensation samt togpassagerens ret til et gratis måltid og forfriskning ved forsinkelser skulle fremgå af hjemmesiden.

Endvidere anmodede nævnet om, at der blev udarbejdet udkast 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

MJBA gennemførte alle tiltag med undtagelse af udarbejdelse af brochurerne. MJBA gjorde gældende, at det var u hensigtsmæssigt at udarbejde brochurer, da MJBA ikke sælger egne billetter til deres tog. I stedet blev det aftalt, at MJBA opsatte rammer til plakater med oplysninger om rejsetidsgaranti. Den 31. juli 2020 bekræftede MJBA, at der var opsat plakater i alle togene. Sagen blev afsluttet den 21. august 2020.

*

JN36-00076 Tilsyn med Lokaltog A/S' overholdelse af passagerrettighedsforordningen – Information til rejsende om rejsetidsgarantireglerne ved forsinkelser/aflysninger

Den 27. juni 2020 påbegyndte Jernbanenævnet tilsyn med Lokaltog A/S. Nævnet gennemgik blandt andet Lokaltogs hjemmeside www.lokaltog.dk og anmodede om, at der blev foretaget en række opdateringer og ændringer på hjemmesiden vedrørende rejsetidsgarantivilkårene med henblik på opfyldelse af forordningens krav.

Nævnet ønskede blandt andet uddybende oplysninger om Lokaltogs formidling af de nødvendige oplysninger i henhold til forordningens artikel 29 om information til passagerer om deres rettigheder, herunder information om rejsetidsgaranti ved togforsinkelser og formidlingen af denne.

Herudover anmodede nævnet om, at Lokaltog tilføjede oplysninger om passagerernes krav på refusion og omlægning af rejsen jf. forordningens artikel 16, da disse ikke fremgik af hjemmesiden.

Nævnet anmodede yderligere om, at både information til passagerne om deres ret til kompensation for billetprisen i tilfælde af togforsinkelser i henhold til artikel 17, samt at information om Lokaltogs pligt til at tilbyde passagerne et gratis måltid og forfriskning i tilfælde af mere end 60 minutters forsinkelse jf. artikel 18 blev gjort tilgængelig for passagererne.

Den 28. august 2020 modtog sekretariatet Lokaltogs svar på ovenstående, hvori Lokaltog meddelte, at de ville udarbejde tiltag, der kunne imødekomme nævnets anmodninger.

Efterfølgende har sekretariatet noteret, at Lokaltog har opdateret www.lokaltog.dk med oplysninger om passagerers mulighed for at søge om rejsetidsgaranti i overensstemmelse med forordningens artikel 17 ved hjælp af en formular på hjemmesiden. Endvidere fremgår procentsatserne, der ydes kompensation ud fra, nu tydeligt på hjemmesiden. Information om passagerernes ret til refusion på udgifter op til 50 kr. til et måltid

og forfriskning er også gjort tilgængelig på hjemmesiden.

Lokaltog fremsendte i forbindelse med opsætningen af nye køreplaner for 2021 et udkast til sekretariatet om uddybende og konkret information til passagerne om deres rettigheder i forbindelse med forsinkelse og aflysning. De nye køreplansopslag indeholder udover den forbedrede information om rejsegaranti også kontaktinformation på henholdsvis Ankenævnet for Bus, Tog og Metro samt på Jernbanenævnet. Her findes også en henvisning til refusionsformularen.

Tilsynet var fortsat under behandling ved årets udgang, men forventes afsluttet i 2021.

*



JN36-00057 Opfølgende tilsyn med DSB vedrørende information og kompensation til togpasagerer ved forsinkelser og aflysninger

I februar 2020 indledte Jernbanenævnet et tilsyn med DSB og Banedanmark på baggrund af

Rigsrevisionens beretning fra maj 2019 (15/2018) om "Information og kompensation til togpassagerer ved forsinkelser og aflysninger". I den fremgik det, at der var behov for forbedret information til togpassagerer ved forsinkelser og aflysninger samt at DSB ville gennemføre konkrete tiltag, blandt andet med henblik på at øge og forbedre informationen til passagererne vedrørende rejsetidsgaranti. Da Banedanmark på en række togstationer varetager informationen til passagererne om blandt andet forsinkelser via højttalere og skærme, deltog Banedanmark også på det afholdte møde den 4. marts 2020. Mødets formål var at drøfte DSB's og Banedanmarks opfølgning på Rigsrevisionens beretning og eventuelt andre tiltag som opfølgning på Jernbanenævnets tidligere tilsynssager.

På mødet drøftedes det, at de interne servicekvalitetsstandarder for højttalerudkald og informationer på skærme i toge og på perroner alle bør tilføjes krav om, at der informeres om rejsetidsgarantireglerne ved større forsinkelser. Endvidere drøftedes det, at DSB's kvalitetsstyringsystem bør opdateres således, at der kommer tilstrækkelig fokus på at sikre, at kravene om information om rejsetidsgarantireglerne opfyldes. DSB tilsluttede sig, at informationen til passagererne om rejsetidsgarantiregler skal forbedres. Den Fælles Trafikinformationsenhed (DFT), der udgøres af medarbejdere fra både DSB og Banedanmark, indtager her en væsentlig koordinerende rolle i formidlingen af trafikinformation til de rejsende.

Endvidere drøftedes det, hvorledes informationen i øvrigt kan målrettes bedre i forhold til kundernes akutte behov. Blandt andet drøftedes nye informationsredskaber, som DSB i øjeblikket arbejder med, hvor passagererne vil kunne modtage push-notifikationer via en ny app, som er ved at blive udviklet.

Endvidere drøftedes det, at der bør foretages logging af højttalerudkaldene med henblik på at muliggøre mere effektiv intern kontrol med, at servicekvalitetsstandarderne overholdes. Aktuelt

foretager DSB intern kontrol med standarderne for højttalerudkald gennem stikprøver.

DSB og Banedanmark foreslog, at nævnet afventer den opfølgning, der er igangsat på baggrund af Rigsrevisionens beretning. Sekretariatet tilsluttede sig dette, men understregede, at der ikke nødvendigvis er fuldstændigt sammenfald mellem Rigsrevisionens henstillinger og nævnets krav.

Som aftalt på mødet i marts 2020 fremsendte DSB i september 2020 de gældende interne servicestandarder for information over højttalere og på skærme i toge og på stationer. Rigsrevisionen besluttede at udskyde deres opfølgning på sagen til 2021 med henblik på at give DSB og Banedanmark yderligere tid til at fremvise de forventede effekter af de igangsatte initiativer. Det skyldtes blandt andet, at DSB grundet Covid-19-situationen var ude af stand til at gennemføre målinger vedrørende kundernes tilfredshed. Derfor havde DSB ikke haft mulighed for at dokumentere en mulig positiv effekt af initiativerne på kundernes tilfredshed. Derfor besluttede nævnet også at udskyde opfølgningsmødet til ultimo februar 2021, idet det blev aftalt, at DSB og Banedanmark i de følgende måneder ville arbejde videre med at implementere de forskellige initiativer vedrørende forbedret information om rejsetidsgarantireglerne. Sagen var således fortsat under behandling ved årets udgang og forventes afsluttet i 2021.

*



1.1.2. Markedsadgang

Jernbanenævnet er tildelt tilsynsforpligtelsen med adgangen til jernbaneinfrastrukturen for at sikre gennemsigtighed, ligebehandling og i øvrigt at modvirke uhensigtsmæssige markedsvilkår. Læs mere om markedsadgang på vores hjemmeside www.jernbanenaevnet.dk/da/Markedsadgang

JN36-00058 Tilsyn med Banedanmarks kanaltildelingsproces

I februar 2020 påbegyndte Jernbanenævnet et tilsyn med Banedanmarks kanaltildelingsproces. Anledningen var, at Jernbanenævnet modtog et spørgeskema fra EU-Kommissionen vedrørende kanaltildelingsprocessen, herunder navnlig med hensyn til midlertidige kapacitetsrestriktioner, jf. bilag VII til direktiv 2012/34/EU som ændret ved Kommissionens delegerede beslutning 2017/2075 af 4. september 2017.

Jernbanenævnet videresendte spørgeskemaet til Banedanmark, der er ansvarlig for kanaltildelingsprocessen. Efter modtagelsen af Banedanmarks bemærkninger tilbagesendte Jernbanenævnet det besvarede spørgeskema til EU-Kommissionen. Samtidig varslede Jernbanenævnet opfølgning over for Banedanmark i forhold til de dele af spørgsmålene, som viste, at Banedanmark endnu ikke efterlevede dele af de ændrede regler i bilag VII.

I september 2020 holdt sekretariatet og Banedanmark et møde, efter at Banedanmark over sommeren havde haft mulighed for at indarbejde de ændrede bestemmelser i medfør af direktivets bilag VII i kanaltildelingsprocessen. På mødet blev de sidste udeståender diskuteret, og sekretariatet havde en række forslag til ændringer og tilføjelser til Banedanmarks netredegørelse, der indeholder betingelserne for adgangen til den infrastruktur, som Banedanmark forvalter.

Det omhandlede blandt andet præcisering af frister for Banedanmarks behandling af ansøgninger

samt nærmere definition af "ad hoc-ansøgninger", m.v.

Direktivets bilag VII stiller desuden krav om, at alle relevante parter gives mulighed for at blive inddraget i planlægningen af kapacitetsrestriktioner, herunder også operatører af jernbanerelaterede servicefaciliteter, så sporændringer koordineres i internationalt samarbejde. Banedanmark tilkendegav, at dette vil ske fremadrettet. Der har efterfølgende været drøftelser med Banedanmark om opfyldelsen af dette krav. Endvidere drøftedes kravet om, at Banedanmark i tilfælde af kapacitetsrestriktioner skal oplyse ansøgere om alternative muligheder. Dette er efterfølgende blevet skrevet ind som en retningslinje i Banedanmarks netredegørelse.

Banedanmark forklarede, at der hersker divergerende opfattelser af fortolkningen af direktivets artikel 53, stk. 1, hvorefter ansøgninger om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre vedligeholdelsesarbejder skal indgå i kapacitetsplanlægningsprocessen også i situationen, hvor Banedanmark selv udfører vedligeholdelsesarbejder og i givet fald ville skulle indgive en ansøgning til sig selv.

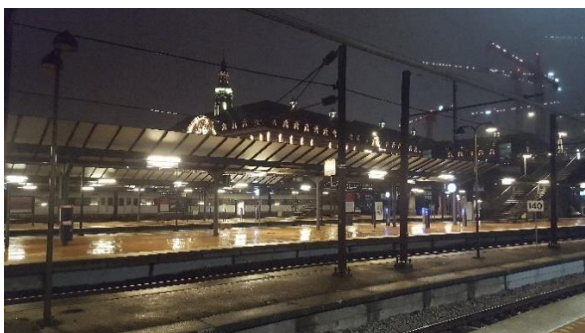
Jernbanenævnets sekretariat forelagde spørgsmålet for Kommissionen, der meldte tilbage, at alle ansøgninger om kapacitet til vedligeholdelsesarbejder er omfattet af det nævnte direktivkrav. Formålet med bestemmelsen er, at der bliver taget højde for kapacitetsbegrænsninger så tidligt som muligt i kanaltildelingsprocessen, således at man så vidt muligt undgår behovet for at omlægge tildelt kapacitet. Banedanmark noterede sig Kommissionens synspunkt og ville drøfte, hvordan processen kan implementeres. Jernbanenævnet afventer en bekræftelse på, at processen med inddragelse af alle ansøgninger er blevet indarbejdet.

Jernbanenævnet afventer desuden Banedanmarks tilbagemelding på en tidshorisont for, hvornår processen med at implementere direktivets krav om at offentliggøre oplysninger om frigjort kapacitet som følge af, at en ansøger har

givet afkald på en tildelt kanal, kan forventes indarbejdet.

Sagen var fortsat under behandling ved årets udgang, men forventes afsluttet i løbet af 2021.

*



Privatfoto

JN36-00077 Overbelastet infrastruktur, overholder Banedanmark kravene om udarbejdelse af analyser og planer

I september 2020 påbegyndte Jernbanenævnet af egen drift tilsyn med Banedanmarks overholdelse af kravene vedrørende overbelastet infrastruktur, jf. bekendtgørelsen om kanaltildeling.

Den 9. september 2020 fremsendte Jernbanenævnet således en anmodning til Banedanmark om at fremsende kopi af de seneste beregninger og beslutninger om, hvorvidt dele af infrastrukturen skal erklæres for overbelastet, jf. bekendtgørelsens § 16, hvorefter Banedanmark skal erklære de dele af infrastrukturen for overbelastet, hvor det enten ikke har været muligt at imødekomme alle ansøgninger om infrastrukturkapacitet, eller hvor der i fremtiden må forventes knaphed på infrastrukturkapacitet.

Anmodningen indebar også fremsendelse af en kopi af Banedanmarks senest udarbejdede kapacitetsanalyse efter bekendtgørelsens § 17, hvoraf det følger, at Banedanmark skal udarbejde en kapacitetsanalyse senest 6 måneder efter, at den pågældende infrastruktur er erklæret for overbelastet. Endvidere blev Banedanmark anmodet om

at fremsende de seneste kapacitetsforbedringsplaner efter bekendtgørelsens § 18, hvoraf det fremgår, at Banedanmark skal udarbejde en kapacitetsforbedringsplan, som skal godkendes af transportministeren og efterfølgende sendes i høring hos brugerne.

Den 24. september 2020 fremsendte Banedanmark svar til sekretariatet, herunder den senest udarbejdede kapacitetsanalyse fra 2009, kapacitetsforbedringsplanen fra 2011 samt Banedanmarks notat af 2. juli 2020 om beregningsmetoden. Materialet gav anledning til en række anmodninger til Banedanmark.

Tilsynet var endnu ikke afsluttet ved årets udgang, men forventes afsluttet i løbet af 2021.

*

1.1.3. Servicefaciliteter

Jernbanenævnet er tildelt tilsynsforpligtelsen med blandt andet, hvorvidt takster for brug af serviceydelser på kombiterminaler overholder kravene i kombiterminalbekendtgørelsen samt hvorvidt operatører af jernbanerelaterede serviceydelser overholder kravene om offentliggørelse af servicefacilitetsbeskrivelser, jf. gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter.



JN36-00055 Tilsyn med kombiterminaltakster
2020 – DB Cargo

Jernbanenævnet indledte den 30. september 2019 tilsyn med DB Cargo Scandinavia A/S' 2020-takster for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov. Herefter blev der afholdt møder og ført 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 nødvendige dokumentation fra DB Cargo, bortset fra en redegørelse for DB Cargos rabatordning vedrørende serviceløft og depotløft. Gennemgangen af DB Cargos dokumentation viste, at visse af 2020-taksterne var fastsat højere end foreskrevet i kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1, hvorefter taksterne alene må dække omkostningerne med tillæg af en rimelig fortjeneste. Nævnet anmodede derfor DB Cargo om at nedregulere disse takster.

DB Cargo anførte en række indsigelser imod individuel regulering for hver enkelt terminal og hver enkelt serviceydelse samt imod at være forpligtet til at oplyse faste takster for et år ad gangen, ligesom DB Cargo fremførte indsigelser imod Jernbanenævnets kompetence til at træffe afgørelser som tilsynsmyndighed, m.v.

Nævnet traf afgørelse i sagen på nævnsmødet den 30. april 2020, hvor DB Cargo ikke fik medhold i indsigelserne, idet nævnet ikke fandt grundlag for at fravige hidtidig praksis efter kombiterminalbekendtgørelsen.

På samme nævnsmøde besluttedes det at varsle påbud til DB Cargo om nedregulering af de takster, som var fastsat højere end foreskrevet i bekendtgørelsens § 7, stk. 1, ligesom det blev besluttet at varsle påbud om, at DB Cargo skulle fremsende en redegørelse for rabatordningen vedrørende depotløft og serviceløft. Afgørelsen blev fremsendt til DB Cargo den 5. maj, og fristen for fremsendelse af reviderede takstblade og

redegørelser for rabatordninger blev fastsat til den 14. maj 2020.

DB Cargo fremsendte inden fristen nye takstblade med nedregulerede takster samt en redegørelse for rabatordningen vedrørende depotløft og serviceløft.

Den 14. juni 2020 stævnedes DB Cargo Jernbanenævnet med påstand om, at nævnets påbud af 5. maj 2020 om at nedregulere 2020-taksterne, fremsende og offentliggøre nye takstblade samt fremsende oplysninger og beregninger vedrørende rabatordninger, var ugyldigt.

*

JN36-00079 Tilsyn med kombiterminaltakster
2021 – DB Cargo

Jernbanenævnet indledte den 18. september 2020 tilsyn med DB Cargos 2021-takster for kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup.

DB Cargo blev således anmodet om at fremsende fuld dokumentation for 2021-taksterne, herunder takstblade med eksakte takster for samtlige udbudte serviceydelser på kombiterminalerne.

Den 30. oktober fremsendte DB Cargo de væsentligste dele af den for tilsynet nødvendige dokumentation.

Sagen var fortsat under behandling ved årets udgang.

*

JN36-00059 Tilsyn med DSB's vedligeholdelsesfaciliteter og forsyningsanlæg – overholdelse af gennemførelsesforordning 2177/2017

I februar 2020 påbegyndte Jernbanenævnet et tilsyn med DSB's overholdelse af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU)2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser. Jernbanenævnet anmodede DSB om at fremsende

oplysninger om DSB's servicefaciliteter samt links til servicefacilitetsbeskrivelser med det i gennemførelsesforordningens foreskrevne indhold. Som svar på anmodningen fremsendte DSB oplysninger om og en oversigt over deres produktionsvendte servicefaciliteter og værkstedsfaciliteter.

Da der var en række udeståender i forhold til opfyldelse af kravene i gennemførelsesforordningen, modtog DSB frist til senest den 26. februar 2021 at have oprettet servicefacilitetsbeskrivelser for alle DSB's vedligeholdelsesfaciliteter og forsyningsanlæg indeholdende alle de i gennemførelsesforordningen foreskrevne oplysninger.

Sagen forventes afsluttet i 2021.

*

JN36-00074 Tilsyn med DSB's regnskabsreglement 2020 for regnskabsåret 2019

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 bl.a. udformet 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 mellem konkurrenceudsatte og ikke-

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 mellem konkurrenceudsatte og ikke-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 2020 tilsyn med DSB's regnskabsreglement for så vidt angår regnskabsåret 2019. Den 18. februar modtog sekretariatet DSB's årsrapport for 2019, som også indeholdt strækningsregnskabet samt hovedregnskabsopstillingen for 2019. Regnskaberne for DSB's datterselskaber blev løbende fremsendt, efter de blev godkendt på generalforsamlingerne i de forskellige selskaber. For en række af disse virksomheder var årsrapporterne dog forsinkede, og for to af disse datterselskaber ville der ikke foreligge nogen årsrapport for 2019, da disse først blev stiftet i slutningen af 2019 og første regnskabsår løber til og med den 31. december 2020. Desuden drejede forsinkelserne sig om to andre datterselskaber, Selskabet af 23.12.2014 A/S samt BSD ApS. Mens førstnævntes årsrapport for 2019 blev modtaget i slutningen af maj 2020, modtog sekretariatet årsrapporten for sidstnævnte i slutningen af juni. Datterselskabet DSB Deutschland GmbH var i 2019 sat under

likvidation, og i den senere korrespondance blev sekretariatet meddelt, at årsrapporten for denne efter tysk lov skulle udarbejdes inden årets udgang, hvorfor den forventedes modtaget primo 2021.

På nævnsrådet den 18. juni 2020, hvor tilsynet med DSB's regnskabsreglement blev behandlet, var årsrapporterne for BSD ApS og DSB Deutschland GmbH derfor udeladt. Med det forbehold, at de manglende fremsendte årsrapporter, som ville blive fremsendt efterfølgende, ikke ville give anledning til yderligere betragtninger, bemærkede nævnet ved brev af 18. juni 2020 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 strækningsregnskabet er ledsaget af redegørelser samt ledelseserklæring med det i regnskabsreglementets § 17, stk. 1-2 og stk. 4, foreskrevne indhold.
- At strækningsregnskabet 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. Strækningsregnskabet er offentliggjort på DSB's hjemmeside.
- At den eksterne revisions erklæring vedrørende transaktionsdokumentationen ifølge revisorredøgørelsen blandt andet er afgivet på grundlag af de eksterne revisors kontrolhandlinger i relation til:
 - o 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 2019, 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 stikprøvevis 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 2019, forelå transaktionsdokumentation for i alt 18 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 stikprøvevis 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 2019 har udarbejdet delområderegnskaber for 2 aktivitetsområder. Den eksterne revision har gennemgået de 2 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 til 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.

Sagen forventes endeligt afsluttet i begyndelsen af 2021.

*

Generelt tilsyn på danske havne med overholdelse af gennemførelsesforordning 2177/2017

I februar 2020 påbegyndte Jernbanenævnet et tilsyn med danske havne- og shippingvirksomheders overholdelse af gennemførelsesforordning 2177/2017 om jernbanerelaterede servicefaciliteter. Jernbanenævnets sekretariat kontaktede danske havnevirksomheder med henblik på at få fastslået hvilke virksomheder, der udfører jernbanerelaterede opgaver på havnene og dermed som udgangspunkt er omfattet af forordningens krav. En række virksomheder, der udfører aktiviteter med relation til løft af gods mellem vej/skib og jernbane, blev herefter anmodet om at fremsende dokumentation for overholdelse af gennemførelsesforordningen.

Operatørerne af de nævnte servicefaciliteter blev således anmodet om at udarbejde og offentliggøre servicefacilitetsbeskrivelser, jf. gennemførelsesforordningens artikler 4-6.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder (DSHV) fremsendte på vegne af flere af sine medlemsvirksomheder et brev med en række indsigelser imod gennemførelsesforordningens krav. Blandt andet fremførtes det, at DSHV's



medlemmer typisk ikke har jernbanerelaterede tjenesteydelser som hovedaktivitet, og at forordningens krav om f.eks. beskrivelse af udbudte tjenester samt offentliggørelse af priser og rabatter vil være forbundet med store omkostninger uden at være til gavn for brugerne. Den 8. oktober 2020 afholdte sekretariatet et møde med DSHV, hvor indsigelserne drøftedes.

Herefter modtog Jernbanenævnet forskellige anmodninger om udsættelser, ligesom to virksomheder ansøgte om fritagelse for visse af bestemmelserne i gennemførelsesforordningen. Disse sager er nærmere beskrevet neden for under afsnittet om ansøgnings-sager.

Tilsynet var ikke afsluttet ved årets udgang, men forventes afsluttet i 2021.

*



1.2. Ansøgnings-sager

JN6-00008 Ansøgning om fritagelse for visse af bestemmelserne i gennemførelsesforordning 2177/2017 om servicefaciliteter – H. Daugaard

Den 16. december 2020 modtog Jernbanenævnet fra transport- og logistikvirksomheden H. Daugaard en ansøgning om fritagelse for visse af bestemmelserne i Kommissionens gennemførelsesforordning 2017/2177 om jernbanerelaterede servicefaciliteter. Af forordningens artikel 2 fremgår det, at operatører af servicefaciliteter kan ansøge om at blive fritaget for anvendelsen af forordningens bestemmelser med undtagelse af artikel 4, stk. 2, litra a)-d) og litra m) samt artikel 5.

Der kan således ikke ansøges om fritagelse fra de grundlæggende krav til operatørerne om offentliggørelse af en servicefacilitetsbeskrivelse med en række informationer. Af forordningens indledende betragtninger fremgår det, at operatører

af servicefaciliteter af mindre betydning for at undgå, at de pålægges urimeligt store byrder, kan fritages for samtlige eller visse ikke-obligatoriske bestemmelser i forordningen, hvis

- Servicefaciliteten ikke har strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion
- Servicefaciliteter drives på et konkurrencepræget marked med en række konkurrenter, som leverer sammenlignelige tjenesteydelser
- Anvendelsen af forordningen på negativ vis kan indvirke på servicefacilitetsmarkedets funktion

I ansøgningen beskriver H. Daugaard, at den fulde anvendelse af forordningen, herunder dens procedurer for ansøgning, besvarelse, koordinering, m.v. vil være en meget stor økonomisk byrde for virksomheden og samtidig også medføre en negativ effekt på konkurrencedygtigheden for de jernbanerelaterede ydelser, H. Daugaard tilbyder, herunder omlæsning af gods. Derfor vil der ifølge H. Daugaard være risiko for, at jernbanetransport flyttes over på andre transportformer, hvilket efter virksomhedens opfattelse potentielt kan have en negativ effekt på servicefacilitetsmarkedet og jernbanemarkedet i Danmark.

Jernbanenævnet vil i løbet af 2021 behandle H. Daugaards ansøgning.

JN6-00009 Ansøgning om fritagelse for visse af bestemmelserne i gennemførelsesforordning 2177/2017 om servicefaciliteter – Aalborg Stevedore Company

Ligeledes modtog Jernbanenævnet den 21. september 2020 ansøgning fra Aalborg Stevedore Company (ASC) om fritagelse for dele af forordningens bestemmelser.

ASC anmodede endvidere om udsættelse af deadline for udfærdigelse af en servicefacilitetsbeskrivelse til begyndelsen af 2021, hvilket blev imødekommet af nævnet. ASC påpegede i ansøgningen om fritagelse, at den lave udnyttelsesgrad

og de beskedne mængder på deres jernbaneservicefacilitet medfører, at ASC ikke har en strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion. Desuden er det ASC's opfattelse, at det gods, virksomheden håndterer, kan finde andre transportformer, hvorfor de jernbanerelaterede ydelser drives på et stærkt konkurrencedrevet transportmarked. Endelig giver ASC udtryk for, at den fulde anvendelse af forordningen, herunder procedurer for ansøgning, besvarelse, koordinering, m.v., vil have en negativ effekt på konkurrencedygtigheden for virksomhedens jernbanerelaterede ydelser. Dette kan efter ASC's vurdering skubbe jernbanetransport over på andre transportformer, hvilket vil have en negativ effekt på både servicefacilitetsmarkedet og på jernbanemarkedet i Danmark.

Jernbanenævnet vil i løbet af 2021 ligeledes tage stilling til ASC's ansøgning.

*

1.3. Retssager

Højesterets dom afsagt den 15. juni 2020

DB Cargo anlagde retssag mod Jernbanenævnet den 12. oktober 2017 med påstand om ugyldighed af Jernbanenævnets påbud om, at DB Cargo Scandinavia A/S skulle ændre sine forretningsbetingelser for så vidt angår jernbanevirksomheders ret til at disponere på egen hånd i kombiterminalerne og brugernes muligheder for at klage til nævnet. Retten i Glostrup afsagde dom i sagen i juli 2018, hvorved Jernbanenævnet blev frifundet. DB Cargo ankede dommen til Østre Landsret, som i 2019 omgjorde byrettens afgørelse bl.a. med den begrundelse, at Jernbanenævnet ikke som tilsynsmyndighed efter jernbanelovens § 103, stk. 3, havde hjemmel til at træffe bindende afgørelser. Landsretten fandt på denne baggrund, at Jernbanenævnet havde været uberettiget til at træffe den i sagen omhandlede afgørelse af 11. oktober 2017. Jernbanenævnet fik Procesbevillingsnævnets tilladelse til at indbringe sagen for

Højesteret. Den 15. juni 2020 afsagde Højesteret dom og stadfæstede Landsrettens dom, dog med ændret begrundelse, idet Højesteret indledningsvist fastslog, at Jernbanenævnet har kompetence til at træffe bindende afgørelser som tilsynsmyndighed.

Højesteret lagde herefter til grund, at afgørelsen af 11. oktober 2017 kunne være truffet i medfør af jernbanelovens § 103, stk. 3, jf. artikel 56, stk. 9, i direktiv 2012/34/EU, og § 4 i bekendtgørelse om Jernbanenævnet, men at nævnets afgørelse ikke i tilstrækkelig grad afspejlede kriterierne i disse bestemmelser.



*

Østre Landsrets dom afsagt den 19. oktober 2020

Retten i Glostrup afsagde 6. december 2019 dom i retssagen anlagt af DB Cargo Scandinavia A/S for at få omgjort Jernbanenævnets afgørelse om, at DB Cargo skulle fremsende dokumentation for deres 2018-takster for kombiterminaler i Taulov og Høje Taastrup.

DB Cargo fremførte en række indsigelser, herunder bl.a:

- At kombiterminalbekendtgørelsens bestemmelser ikke omfattede alle serviceydelserne på de to terminaler.
- At DB Cargo ikke var forpligtede til at offentliggøre faste takster.
- At DB Cargo ikke var bundet af bekendtgørelsens krav om, at taksterne

fastsættes for et år ad gangen. DB Cargo anførte således, at taksterne generelt kunne hæves i løbet af takståret.

- At Jernbanenævnet ikke var berettiget til at kræve dokumentation for overholdelse af kravet i bekendtgørelsens § 7, stk. 1 (hvorefter taksterne ikke må overstige stykomkostningerne med tillæg af en rimelig fortjeneste) for hver enkelt serviceydelse, men alene for terminalerne samlet set.
- At Jernbanenævnet ikke var berettiget til at anvende det senest afsluttede regnskabsår som grundlag for takstfastsættelsen.

Jernbanenævnet blev frifundet på alle punkter, hvorefter DB Cargo ankede sagen til Østre Landsret.

Den 19. oktober 2020 afsagde Landsretten dom, der stadfæstede byrettens dom.

Landsretten fandt ikke grundlag for at tilside sætte Jernbanenævnets vurdering af, at de oplysninger, nævnet havde anmodet DB Cargo om at fremsende, var nødvendige for tilsynet med DB Cargos takster for jernbanevirksomheders brug af DB Cargos kombiterminaler. Jernbanenævnet var dermed berettiget til at kræve oplysninger med den af Jernbanenævnet forudsatte høje grad af detaljering, da disse var nødvendige for nævnets tilsynsvirksomhed, herunder særligt at sikre, at der ved takstfastsættelsen ikke har været forskelsbehandling.

DB Cargo har anmodet Procesbevillingsnævnet om tilladelse til at indbringe sagen for Højesteret. Procesbevillingsnævnets afgørelse herom forventes at foreligge i 2021.

*

1.4. Henvendelser

JN72-00001 Henvendelse fra Kommissionen vedrørende Passagerrettighedsforordning 1371/2007

Transportministeriet modtog i september 2020 EU-Kommissionens pilotprojektsag 9690/20/MOVE om forpligtelsen til at sikre overholdelse af passagerrettigheder for alle transportformer under COVID-19 krisen. Herefter blev Jernbanenævnet anmodet om at bistå med besvarelse af spørgsmål, der angik jernbaneområdet og jernbanevirksomhedernes overholdelse af dele af bestemmelserne i forordning 1371/2007 (togpassagerrettighedsforordningen). En del af spørgeskemaet omhandlede artikel 28, hvorefter jernbanevirksomhederne skal opstille servicekvalitetsstandarder og indføre et kvalitetsstyringsystem til opretholdelse af servicekvaliteten, herunder overvåge deres eget præstationsniveau på grundlag af servicekvalitetsstandarderne. Desuden skal jernbanevirksomhederne hvert år offentliggøre en rapport om servicekvalitetsniveauet sammen med årsberetningen, som skal gøres tilgængelig på Det Europæiske Jernbaneagenturs websted (ERAS).

På baggrund af Kommissionens henvendelse gennemgik sekretariatet ERAS' websted og kunne konstatere, at tre jernbanevirksomheder i Danmark ikke efterlevede dette krav i forordningen.

Alle tre virksomheder blev herefter anmodet om at få dette forhold bragt i orden, hvilket skete inden for en måned. Sagen blev afsluttet den 23. oktober 2020.

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 2020 været en vigtig del af nævnets arbejde, jf. nedenfor.

*



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 inden for konkrete sagsområder af fælles betydning og afrapporterer forskellige oplysninger af markedsræssig karakter, m.v.

Jernbanenævnet har i 2020 været repræsenteret ved samtlige møder og deltaget aktivt. Ved hvert møde holder medlemslandene typisk et 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 banelinjenet 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 køber 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 er et netværk, der blev etableret i 2011 og består af medlemsstaternes uafhængige nationale tilsynsmyndigheder inden for jernbanetransport. Netværket er primært en platform for

informationsudvikling, udveksling af "best practices" og konkret samarbejde 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 2020 var der således etableret 6 arbejdsgrupper. Arbejdsgrupperne fremgår nedenfor med deres engelske betegnelser:

Access

Arbejdsgruppen fokuserer på adgangen til jernbaneinfrastruktur og arbejder for at mindske markedsbarrierer og adgangs begrænsninger samt for at fremme konkurrence, der tilgodeser kundernes behov og forbedrer kvaliteten af jernbaneydelser. Arbejdsgruppens formål er at sikre europæisk koordinering og udvikling af ensartede tilgange til spørgsmål om fortolkning af lovgivningen, særligt inden for jernbanegodstransport. Ambitionen er i øvrigt at understøtte EU-lovgivningens formål om, at infrastrukturen skal være tilgængelig på en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde for alle jernbanevirksomheder.

Access to Service Facilities

Arbejdsgruppen arbejder med de problemstillinger, der omhandler adgangen til servicefaciliteter. Hensigten er at udvikle en fælles forståelse af adgangsbetingelserne. Nationale "best practise"-erfaringer udveksles for at sikre europæisk harmonisering. Der arbejdes for gennemsigtig og lige adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede serviceydelser.

Charges

De nationale organer er pålagt at sikre ligebehandling på jernbanemarkedet og i særdeleshed kontrollere, at principperne for opkrævning af gebyrer/takster for brug af jernbaneinfrastruktur er korrekt anvendt. Arbejdsgruppens sigte er at udvikle en ensartet forståelse af principperne og søge fælles europæiske anbefalinger, der sikrer

korrekt nationalt tilsyn med opkrævning af gebyrer/takster.

Charges for Service Facilities

Denne arbejdsgruppe hører under ovenstående Charges-arbejdsgruppe og arbejder specifikt med at sammenligne servicefaciliteters gebyr/takstpraksis med henblik på at skabe et overblik over administrativ praksis i medlemslandene. Arbejdsgruppen faciliterer diskussion og deling af erfaringer og analyser.

Emerging Legislative Proposals

Arbejdsgruppen beskæftiger sig med forslag til og overvejelser om kommende europæisk lovgivning, der adresserer spørgsmål angående liberaliseringen og forbedringen af markedsstrukturen i det europæiske jernbanemarked. Arbejdsgruppen udarbejder input herom til den europæiske lovgivningsproces.

Market Monitoring

De nationale tilsynsmyndigheder overvåger konkurrencesituationen på markedet for jernbanerelaterede ydelser. Arbejdsgruppen opsætter retningslinjer for udførelsen af denne markedsovervågning, og disse indikatorer anvendes af de nationale organer, blandt andet til den obligatoriske høring af repræsentanter for brugerne af gods- og passagertransport hvert andet år. På baggrund af data fra national markedsovervågning offentliggør arbejdsgruppen en generel europæisk rapport om markedets udvikling.

Jernbanenævnet bidrager aktivt både ved deltagelse i møder og ved skriftlige input, eksempelvis besvarelse af spørgeskemaer og indsamling af data samt bidrag til arbejdsgruppen.

For yderligere information om arbejdsgrupperne under IRG-Rail og arbejdsgruppernes publikationer henvises til IRG-Rails hjemmeside www.irg-rail.eu.

*



3. Jernbanenævnet

Jernbanenævnet blev etableret i 2010 som en statslig, uafhængig klage- og tilsynsmyndighed. Jernbanenævnets forpligtelser er forankret i en række EU-retsakter (direktiver, forordninger samt gennemførelsesforordninger), der vedrører jernbanesektorens liberalisering og markedsadgang samt national lovgivning.

Nævnets hovedopgave er navnlig markeds- og konkurrenceovervågning af jernbanesektoren, herunder at sikre en lige og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og serviceydelser, 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 inden for 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 4. jernbanepakke blev direktivet **(3)** ændret ved direktiv 2016/2370 **(4)** om åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med

jernbane m.v. Med 4. jernbanepakke blev markedet for den nationale passagertogdrift i 2020 åbnet, og dermed har både private som offentlige aktører over hele EU mulighed for at byde ind på nationale strækninger.

Det følger endvidere af direktiv 2012/34/EU **(3)**, at Europa-Kommissionen skal vedtage et større antal gennemførelsesakter. 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 2019 trådte Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 **(5)** om adgangen til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser i kraft. Gennemførelsesforordningen opstiller et detaljeret regelsæt for adgangen 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 gennemsigtige og lige vilkår for adgangen til servicefaciliteter. 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. Operatører af servicefaciliteter kan dog ansøge Jernbanenævnet om at blive fritaget for visse dele af gennemførelsesforordningen. Til vurdering af sådanne ansøgninger har IRG-Rail udarbejdet et vejledende dokument, hvori kriterierne for behandling af fritagelsesansøgningerne er gennemgået. Vejledningen findes på Jernbanenævnets hjemmeside www.jernbanenaevnet.dk

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2015/909 **(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 (EU) nr. 2010/913 **(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 tilsynsmyndigheder fra de øvrige medlemslande, hvorigennem godskorridoren Scan-Med (*RFC3*) løber. 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

Herudover fører nævnet tilsyn med jernbanevirksomhedernes overholdelse af forordning (EF) nr. 1371/2007 **(8)** om passagerers rettigheder og forpligtelser (*passagerrettighedsforordningen*). Formålet er at beskytte togpassagerernes rettigheder i EU, især i de tilfælde, hvor rejsen bliver afbrudt eller forsinket. Derudover er formålet at sikre kvaliteten og effektiviteten af jernbanevirksomhedernes passagertrafik. Nævnet kan i den forbindelse behandle klager vedrørende jernbaneselskabernes overholdelse af forordningen, som falder uden for afgørelseskompetencen for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro (ABTM).

Endvidere er Jernbanenævnet klageinstans i forhold til dele af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1370/2007 **(9)** om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej. Klageadgangen er her delt mellem Klagenævnet for Udbud og Jernbanenævnet. De klager som Jernbanenævnet kan behandle, omhandler beslutninger om indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening med jernbanen uden forudgående udbud.

Som led i 4. jernbanepakke er forordningen blevet ændret ved forordning (EU) 2016/2338 **(10)** af 14. december 2016 for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk personbefordring.

I direktiv 2012/34/EU stilles der ydermere krav til tilsynsmyndighedens samarbejde med sikkerheds- og licensmyndigheden, det vil i Danmark sige samarbejdet mellem Jernbanenævnet og Trafikstyrelsen. Mere herom i afsnit 3.5.

Jernbanenævnet har derudover en pligt til at hvert andet år at gennemføre høringer af udvalgte dele af branchen om jernbanemarkedets funktion.

Jernbanenævnet skal som klagemyndighed behandle og træffe afgørelser i konkrete klagesager vedrørende en lang række forhold inden for 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 bekendtgørelse om Jernbanenævnet **(2)**, hvorved nævnet meddeler den forpligtede, fx 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)** inden for 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 databeskyttelsesforordningen **(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 led i udøvelsen af nævnets virksomhed. Der henvises til nævnets hjemmeside for yderligere oplysninger.



Privatfoto

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 inden for jernbaneteknik, jernbanesikkerhed, samfundsøkonomi og jura, herunder konkurrence- og forbrugerret.

Medlemmerne og 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 udførelsen af nævnets beslutninger. Formanden varetager desuden den faglige ledelse af nævnssekretariatet.

Jernbanenævnet var i 2020 sammensat med følgende medlemmer:

Formand

- 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 Danmarks Tekniske Universitet

- Birgit Liin, professor ved Juridisk institut, Aarhus Universitet
- Lars Peter Raahave Østerdal, institutleder ved Økonomisk Institut, Copenhagen Business School
- Henrik Sylvan, centerleder ved Danmarks Tekniske Universitet

Suppleanter

- Claus Holm, professor ved Aarhus Universitet
- Pernille Wegener Jessen, professor ved Juridisk Institut, Aarhus Universitet (tiltrådt den 18. april 2020)
- Christian Kronborg, lektor og viceinstituteder ved Syddansk Universitet (tiltrådt den 6. maj 2020)

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 Trafikstyrelsen. Sekretariatet er uafhængigt af styrelsen således, at sekretariatet i faglig henseende alene arbejder efter instruktion fra nævnensformanden.

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 nævnensformanden 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 inden for EU.

Sekretariatet har i 2020 været bemandedet med følgende medarbejdere:

- Jonas Refn, cand.jur., chefkonsulent og koordinator
- Lars Vinther-Madsen, cand.polit., specialkonsulent
- Lene Claudia Kjær Thomsen, cand.jur., fuldmægtig
- Daniel Enslev, stud.scient.pol., studentermedhjælper (fratrådte 31. december 2020)



3.4. 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 Trafikstyrelsen.

3.5. Jernbanenævnets samarbejde med Trafikstyrelsen

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 bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, at der i Danmark skal indgås en samarbejdsaftale mellem Jernbanenævnet og Trafikstyrelsen.

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 2020 blev der afholdt møde den 11. januar 2021, hvor styrelsen blandt andet orienterede om de seneste juridiske tiltag som følge af 4. jernbanepakke. Endvidere orienterede styrelsen om, at der i løbet af 2020 er blevet udstedt licens- og sikkerhedscertifikater til nye aktører (hovedsagelig entreprenører der udfører arbejde på infrastrukturen). Der kom derudover 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, senest ændret 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 jernbaneområde (omarbejdning), med senere ændringer
- (4) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 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) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser
- (6) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/909 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 banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport
- (8) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser
- (9) 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
- (10) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/2338 af 14. december 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk personbefordring med jernbane
- (11) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske person 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 og privat

Jernbanenævnet

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

info@jernbanenaevnet.dk

www.jernbanenaevnet.dk