

Banedanmark  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon 41 78 03 86  
info@jernbanenaevnet.dk  
www.jernbanenaevnet.dk

4. maj 2022  
j.nr. 2021-002673

**Opfølgning på tilsyn med Banedanmarks kanaltildelingsproces, jf. direktiv 2012/34/EU, Bilag VII – Koordinationsprocessen vedrørende sporedlukninger**

**0. Sammenfatning**

I perioden primo 2020 til medio 2021 gennemførte Jernbanenævnet (JBN) tilsyn med Banedanmarks (BDK) kanaltildelingsproces, jf. kravene i direktiv 2012/34, Bilag VII.

På baggrund af en henvendelse fra den svenske jernbanetilsynsmyndighed, Transportstyrelsen, rettede JBN primo 2022 henvendelse til BDK med anmodning om dokumentation for, at BDK havde iagttaget kravene i direktivets Bilag VII om samordning, offentliggørelse, høring, m.v., vedrørende en konkret planlagt sporspærring.

Henvendelsen fra Transportstyrelsen og BDK's besvarelse af 27. januar 2022 giver anledning til en række bemærkninger og anmodninger i forhold til, at BDK i forbindelse med kommende kapacitetsplanlægningsprocesser løbende tilvejebringer og gemmer dokumentation for, at BDK har iagttaget førnævnte krav, som nærmere specificeret i afsnit 3, neden for, hvortil henvises.

JBN vil senere (efter kommende kapacitetstildelingsperioder) vende tilbage med en anmodning til BDK om stikprøvevis udlevering af førnævnte dokumentation.

Sagen er senest behandlet på JBN's møde den 28. april 2022.

I sagens behandling har deltaget:

Nævningsformand: Dommer Lene Sigvardt.

Nævningsmedlemmer: Vicedirektør Jacob Schaumburg-Müller; professor Bjarne Kjær Ersbøll; professor Per Baltzer Overgaard; professor Birgit Liin; centerleder Henrik Sylvan og professor Lars Peter Raahave Østerdal.

## 1. Sagsfremstilling

### Baggrund:

Den 6. februar 2020 indledte Jernbanenævnet (JBN) tilsyn med Banedanmarks kanaltildelingsproces, jf. direktiv 2012/34/EU, Bilag VII (som ændret ved Europa-Kommissionens Delegerede Afgørelse 2017/2075).

Anledningen til tilsynssagen var et spørgeskema modtaget fra Europa-Kommissionen med det formål at få belyst fremdriften i forhold til infrastrukturforvalternes indarbejdelse af de ændrede krav i Bilag VII om kanaltildelingsprocessen.

Spørgeskemaet blev besvaret af JBN over for Europa-Kommissionen den 4. juni 2020.

Besvareelserne i spørgeskemaet byggede i vidt omfang på input fra BDK, blandt andet vedrørende kravene i Bilag VII, punkt 8-17 om planlægningen af midlertidige kapacitetsbegrænsninger, hvorom BDK havde oplyst:

- At BDK ved offentliggørelse i bilag til Netredegørelserne (bilagene 3.5A og 3.5.B) sørger for at overholde kravet i Bilag VII, punkt 8, om *offentliggørelse* af de heri nævnte typer af midlertidige kapacitetsbegrænsninger henholdsvis 24 måneder og 12 måneder før overgangen til ny køreplan.
- At BDK sørger for at *samordne* midlertidige kapacitetsbegrænsninger, som ikke kun påvirker ét net, med andre berørte infrastrukturforvaltere som foreskrevet i Bilag VII, punkt 10-11.

Besvareelserne i spørgeskemaet viste, at der for visse af de øvrige krav i Bilag VII var udeståender for BDK i forhold til at få indarbejdet bilagets ændrede bestemmelser i netredegørelserne og kanaltildelingsprocessen.

Disse udeståender blev drøftet på møder mellem JBN's sekretariat og BDK (jf. sammenfattende referat af møderne af 12. november 2020) hvorefter BDK gennemførte en række tiltag, herunder blandt andet:

- Beskrivelser i 2022 Netredegørelsens punkt 4.5.2 vedrørende proceduren for og betingelserne vedrørende behandling af ansøgninger modtaget efter den ordinære ansøgningsfrist (efter Bilag VII, punkt 3, er den ordinære ansøgningsfrist 12 måneder før overgangen til ny køreplan, men BDK anvender, jf. Netredegørelsens punkt 4.5.1, og kanaltildelingsbekendtgørelsens § 5, en kortere ansøgningsfrist på 8 måneder før overgangen til ny køreplan) og angivelse af en frist for BDK's besvarelse af sådanne ansøgninger.
- Beskrivelse i 2022 Netredegørelsens punkt 4.8.3 af princippet i Bilag VII, punkt 7, om beskyttelse af internationale kanaltildelinger i tilfælde af forsinkelser med op til 18 timer.

- Beskrivelser i 2022 Netredegørelsens punkt 4.3.2 af klassificeringerne af de forskellige typer af kapacitetsrestriktioner (nævnt i Bilag VII, punkt 8, 11, 12 og 16) på grundlag af varigheden og procentvise påvirkninger af trafikken.
- Tilføjelser i procedurerne for, at der internationalt (for ScanMed godskorridoren) drøftes sporspærringer 3 år frem i tid, hvor der (udover infrastrukturforvalterne) også gives mulighed for, at de vigtigste berørte ansøgere inddrages som nævnt i Bilag VII, punkt 9.
- Løbende opdateringer af Netredegørelserne med oplysninger om kommende kapacitetsrestriktioner.
- Tilføjelse i 2022 Netredegørelsens punkt 4.3.2 af ansøgernes krav efter punkt 16 i Bilag VII, til at få forelagt alternativer i tilfælde af de i punkt 16 nævnte kapacitetsrestriktioner.
- Tilføjelser i 2022 Netredegørelsens punkt 4.8.2 af kriterier for at omlægge kanaler i tilfælde, hvor det er nødvendigt.

Sagen blev herefter behandlet af JBN den 18. februar 2021, hvor nævnet besluttede at anmode BDK om at gennemføre følgende yderligere tiltag, jf. JBN's tilsynsbrev af 17. marts 2021:

- I det ovenfor omtalte forum for drøftelse af kapacitetsrestriktioner der påvirker flere netværk (ScanMed godskorridoren) blev BDK anmodet også at give de vigtigste operatører af servicefaciliteter mulighed for at deltage som nævnt i Bilag VII, punkt 9.
- BDK blev anmodet om at bekræfte, at alle former for vedligeholdelsesarbejder på infrastrukturen indgår i kapacitetsplanlægningsprocessen.
- BDK blev anmodet om at få indarbejdet en procedure for offentliggørelse af oplysninger om overskydende kapacitet, jf. direktivets artikel 48, stk. 1.

BDK anførte herefter ved brev af 15. april 2021 som svar på anmodningen om inddragelse af alle former for vedligeholdelsesarbejder i kapacitetsplanlægningsprocessen:

*"Banedanmark bekræfter, at man arbejder for, at ansøgninger om alle former for vedligeholdelsesarbejder på sigt indgår i kapacitetsplanlægningsprocessen, inden ansøgningsprocessen gennemføres. Banedanmark arbejder aktuelt på en model, der kan imødekomme den nævnte proces for kapacitetsplanlægning.*

*Processen er tæt forbundet med TTR-projektet, der indeholder en model for reservation af kapacitet til sporspærringer. Fristen for fuld udrulning af TTR er køreplansåret 2025, dvs. ved udgangen af 2024.*

*Dog forventer Banedanmark at kunne indføre en tilpasset proces inden da, og forventeligt i løbet af 2022."*

4. maj 2022

j.nr. 2021-002673

I BDK's brev af 15. april 2021 anførtes dernæst som svar på anmodningen om offentliggørelse af overskydende kapacitet:

*"Banedanmark ser sig nødsaget til at fastholde den tidligere angivne frist (start 2025) for nævnte procedure, da Banedanmark vurderer, at det er en forudsætning for at kunne indføre den ønskede procedure, at denne er IT-mæssigt understøttet. Det er den ikke på nuværende tidspunkt, men forventes at være det ved indførelsen af IT-systemerne til TTR ved udgangen af 2024, og parallelt med udrulning af IT-landskab i forbindelse med Signalprogrammet.*

*Banedanmark samarbejder med sine europæiske kollegaer via RailNet-Europe på flere IT-systemer, der alle skal bidrage til mere transparens i forbindelse med kapacitetsansøgninger.*

*Banedanmark vil arbejde videre med midlertidige løsninger frem mod 2025, hvor proceduren kan implementeres helt. Banedanmark anmoder således om en udsættelse af fristen for den fuldstændige implementering af proceduren til udgangen af 2024.*

*Afslutningsvis skal det nævnes, at vi i Danmark ikke, som i andre EU-medlemslande, er i den situation, at vi i forbindelse med den årlige tildeling af kapacitet må afvise kapacitetsansøgninger. Som udgangspunkt imødekommes alle ansøgninger, med undtagelse af enkelte natlige godskanaler afvist i K20 på grund af flaskehals-problematikker omkring Ringsted."*

Herefter blev sagen behandlet af JBN den 17. juni 2021, hvorefter nævnet ved brev af 25. juni 2021 til BDK blandt andet meddelte:

- Nævnet fastsatte frist for BDK til senest torsdag den 15. december 2022 at fremsende bekræftelse på, at Banedanmark har indrettet kapacitetstildelingsprocessen således, at alle former for vedligeholdelsesarbejder indgår i kapacitetsplanlægningsprocessen.
- Med henvisning til BDK's bemærkninger tog JBN til efterretning, at BDK arbejder med midlertidige løsninger til offentliggørelse af oplysninger om frigjort kapacitet frem imod at proceduren ultimo 2024 kan blive fuldt ud IT-mæssigt understøttet. BDK blev anmodet om at holde JBN løbende underrettet om fremdriften vedrørende de nævnte tiltag og nævnet ville senere vende tilbage med en endelig frist for opfyldelse af kravet om løbende offentliggørelse af oplysninger om frigjort kapacitet.

Den aktuelle genoptagelse af sagen i forhold til BDK's planlægning af midlertidige kapacitetsbegrænsninger (spornedlukninger):

4. maj 2022  
j.nr. 2021-002673

JBN modtog den 12. og den 23. november 2021 henvendelser fra den svenske jernbaneregulator (Transportstyrelsen) som har ført tilsyn med den svenske infrastrukturforvalter, Trafikverkets, overholdelse af kravene i direktivets Bilag VII.

På et møde den 25. november 2021 med JBN's sekretariat redegjorde Transportstyrelsen nærmere for tilgangen i forbindelse med sit tilsyn.

Transportstyrelsen har haft særligt fokus på kravene i Bilag VII vedrørende midlertidige kapacitetsrestriktioner – og blandt andet undersøgt, hvorvidt Trafikverket har iagttaget kravene om klassifikation af kapacitetsrestriktioner, samt hvorvidt der rettidigt er sket samordning, offentliggørelse og høring, m.v., som nævnt i Bilag VII, punkt 8-11.

Fremgangsmåden for Transportstyrelsens tilsyn har været at undersøge Trafikverkets overholdelse af de nævnte krav dels i forbindelse med interviews med en række centrale medarbejdere hos Trafikverket og dernæst ved ligeledes at anmode om udførlig skriftlig dokumentation for, at Trafikverket rettidigt har foretaget førnævnte samordninger, offentliggørelser og høringer, m.v.

Som led i dette tilsyn har Transportstyrelsen undersøgt, hvorvidt der mellem Trafikverket og Banedanmark var foretaget samordning vedrørende kapacitetsrestriktioner af betydning for begge de nævnte infrastrukturforvalteres net.

I den forbindelse er Transportstyrelsen blevet opmærksomme på nogle tilfælde, hvor det - ifølge Transportstyrelsens oplysninger – så ud til, at BDK ikke havde opfyldt førnævnte krav.

Dette vedrører blandt andet en total nedlukning mellem Slagelse og Korsør fra 17. juli 2022 til 25. juli 2022. Denne nedlukning fremgår af Bilag 3.5A (løbenummer 10) til Banedanmarks Netredegørelse 2022, men nedlukningen fremgår ikke af bilag 3B til BDK's Netredegørelse 2021 (sidstnævnte bilag opregner kapacitetsrestriktioner for køreplan 2022, og bilaget blev ifølge BDK's hjemmeside offentliggjort 11. december 2019).

På baggrund af de nævnte oplysninger anmodede JBN's sekretariat den 19. januar 2022 BDK om at fremsende:

- 1) Dokumentation for, at der som nævnt i Bilag VII, punkt 11, rettidigt (dvs. forud for offentliggørelse efter Bilag VII, punkt 8) er indledt samordning med andre berørte infrastrukturforvaltere om nedlukningen.
- 2) Dokumentation for, at førnævnte samordning er afsluttet senest 13 måneder og 15 dage før overgangen til den aktuelle køreplan, jf. Bilag VII, punkt 11, litra b).

- 3) Dokumentation for, at der senest 24 måneder før køreplansændringen og dernæst senest 12 måneder før køreplansændringen er sket offentliggørelse af nedlukningen som foreskrevet i Bilag VII, punkt 8.
- 4) Dokumentation for, at der rettidigt er foretaget høring af ansøgere og de vigtigste berørte forvaltere af servicefaciliteter som foreskrevet i Bilag VII, punkt 10.

BDK fremsendte herefter den 27. januar 2022 en nærmere redegørelse vedrørende ovennævnte spørgsmål med en række bilag fra planlægningsprocessen. Heraf fremgår blandt andet:

Ad spm. 1):

BDK oplyser, at der ikke foreligger dokumentation for, at der rettidigt er indledt samordning med andre berørte infrastrukturforvaltere om nedlukningen. Det er BDK's opfattelse, at nedlukningen blev drøftet på et møde med Trafikverket den 20. maj 2020, men der foreligger ikke et referat fra mødet, der kan bekræfte dette.

Ad spm. 2):

BDK oplyser, at der ikke foreligger dokumentation for, at samordning om nedlukningen blev afsluttet inden fristen i Bilag VII, punkt 11, litra b. Det er BDK's opfattelse, at nedlukningen blev drøftet på et møde med Trafikverket den 28. oktober 2020, men der foreligger ikke et referat fra mødet, der kan bekræfte dette.

Ad spm. 3)

BDK henviser til, at Netredegørelsen 2021, Bilag 3.5B om "Kapacitetsrestriktioner for køreplan 2022", som blev offentliggjort i december 2019, indeholdt oplysning om en total sperspærring mellem Ringsted og Korsør på 1 uges varighed indenfor perioden juli til august 2022. I kalenderåret 2020 blev dette delt op i to projekter, herunder blandt andet den af Transportstyrelsen nævnte spærring mellem Slagelse og Korsør. Først frem mod 2. offentliggørelsesrunde (12 måneder før køreplansændringen) har BDK arbejdet videre med projektet og i den forbindelse præciseret det præcise tidspunkt for sidstnævnte sperspærring. Sperspærringen mellem Slagelse og Korsør fra den 17. juli til den 25. juli 2022 blev offentliggjort i december 2020 (2022 Netredegørelsen, Bilag 3.5A om "Kapacitetsrestriktioner for køreplan 2022", jf. løbnummer 10). At der ikke i den tidligere Netredegørelse var offentliggjort helt præcise oplysninger om denne sperspærring skyldes det beskrevne planlægningsforløb, hvor de nærmere detaljer for sperspærringen først var fastlagt frem mod 2. offentliggørelsesrunde. Efter BDK's opfattelse stemmer dette overens med direktivets Bilag VII, punkt 8, idet offentliggørelse 24 måneder før køreplansændringen alene skal foretages "i det omfang, de pågældende oplysninger foreligger".

Af 2022 Netredegørelsen, Bilag 3.5A (under løbenummer 8) fremgår dernæst blandt andet en enkeltspørring mellem Slagelse og Korsør fra den 4.-6. juni 2022. BDK oplyser, at dette senere er ændret til en totalspørring i perioden 3.-6. juni 2022. BDK erkender, at dette ikke har været varslet, men blandt andet "grundet arbejdets vigtighed for trafikken på TIB-strækning 1" måtte BDK foretage ændringen uden forudgående offentliggørelse, m.v.

Ad spm. 4)

BDK har fremsendt kopi af høringsbrev af 25. oktober 2019 vedhæftet liste over høringsparter samt den med høringsbrevet udsendte høringsversion af 2021 Netredegørelsens Bilag 3.5B om kapacitetsrestriktioner for køreplan 2022. Endvidere har BDK fremsendt høringsbrev af 6. oktober 2020 vedhæftet liste over høringsparter samt den med høringsbrevet udsendte høringsversion af 2022 Netredegørelsens Bilag 3.5A om kapacitetsrestriktioner for køreplan 2022.

Det fremgår af begge førnævnte høringsbreve, jf. listerne over høringsparter, at disse er sendt til en række forskellige jernbanevirksomheder og operatører af servicefaciliteter som nævnt i direktivets Bilag VII, punkt 10.

Den endelige version af 2022 Netredegørelsen blev offentliggjort 10. december 2020 herunder med Bilag 3.5A om kapacitetsrestriktioner i køreplan 2022. Dette bilag viser en række spørgsørringer, som ikke fremgik af de lister over kapacitetsrestriktioner i køreplan 2022, som var vedhæftet høringsbrevene af 25. oktober 2019 og 6. oktober 2020.

Dette gælder blandt andet en række enkeltspørringer i forårets helligdagsweekender (nævnt under punkt 8 i den endelige version af Bilag 3.5A til Netredegørelsen 2022). BDK oplyser, at det beror på en fejl, at der ikke er foretaget høring om disse.

Spørringen mellem Slagelse og Korsør i perioden 17.-25. juli 2022 fremgik i forbindelse med høringen den 6. oktober 2020, men den var ikke præcist angivet i forbindelse med høringen af 25. oktober 2019.

#### Partshøring:

Efter nævnets behandling af sagen den 10. februar 2022, blev udkast til nærværende tilsynsbrev den 11. februar 2022 sendt i partshøring til BDK, som herefter ved brev af 25. februar 2022 blandt andet meddelte:

*" Banedanmark tager Jernbanenævnets brevudkast til efterretning.*

*Banedanmark medgiver, at processen i forbindelse med koordinering med Trafikverket ikke har fungeret optimalt, og derfor accepterer Banedanmark den af Jernbanenævnet foreslåede proces, som fremgår af punkt 1-5 på pp. 18-19 i Jernbanenævnets brevudkast.*

Banedanmark har ikke bemærkninger til de faktuelle oplysninger i brevet.

4. maj 2022

j.nr. 2021-002673

I forhold til Jernbanenævnets punkt 5, som lyder:

*“Såfremt BDK undtagelsesvist måtte beslutte ikke at følge de frister, der er nævnt i punkt 8, punkt 10, punkt 11, og punkt 12, bør det fremgå af de høringer, som BDK straks skal foretage af ansøgere og de vigtigste berørte forvaltere af servicefaciliteter, jf. Bilag VII, punkt 14, at betingelserne i denne bestemmelse for fravigelse af fristerne er opfyldt, herunder at gennemførelsen af kapacitetsrestriktionen med kortere frister er nødvendig for at genetablere sikker togdrift, at timingen af kapacitetsrestriktionen har ligget uden for BDK’s kontrol, samt at det ville omkostningsineffektivt eller til unødigt skade for aktivets levetid at gennemføre kapacitetsrestriktionen på et senere tidspunkt, der muliggør overholdelse af fristerne. Alternativt, såfremt grundlaget for beslutningen om ikke at anvende fristerne måtte være, at alle berørte ansøgere har erklæret sig indforståede hermed, bør dette præciseres i høringsskrivelserne”*

Bemærker Banedanmark dog følgende:

*I RNE (RailNetEurope) pågår der en diskussion om emnet “Late TCRs” og processen for håndteringen af disse, og der er endnu ikke opnået enighed blandt medlemslandene om fortolkningen. I RNE har man forsøgt at definere en proces for Late TCRs. Udkastet blev præsenteret på et møde i TCR Working Group den 12. oktober 2021 (se punkt 14, p. 15 i vedhæftede fil “Referat fra RNE oktober”). Derudover blev emnet diskuteret på det efterfølgende møde den 2. december 2021 (se punkt 6, p. 7 i vedhæftede fil “Referat RNE december”), hvor der heller ikke blev opnået enighed blandt medlemslandene. Kapitlet om Late TCRs i TCR Handbook blev som følge heraf fjernet, og late TCRs vil blive diskuteret igen i indværende år. Det er derfor ikke klart for Banedanmark, hvilke krav til håndtering af Late TCR’s lovtæksten stiller.*

*Banedanmark er i gang med at udarbejde en proces, der fremover skal sikre tidligere samordning, som Banedanmark definerer som en dialog med naboinfrastrukturforvaltere (ScanMed) og jernbanevirksomheder.*

*Hvis der sker ændringer i projekterne mellem de møder, som Banedanmark afholder i henholdsvis ScanMed-regi og med jernbanevirksomhederne, så vil Banedanmark indkalde til ekstra møder med parterne så hurtigt som muligt.*

*Desuden vil Banedanmark på det næstkommende ScanMed-møde foreslå, at forholdene om indværende og næste år bliver et fast, officielt punkt på dagsordenen til de møder, der afholdes fast to gange om*



året med nabolandenes infrastrukturforvaltere. På nuværende tidspunkt tales der i regi af ScanMed som udgangspunkt udelukkende om Netredeøgørelse og forhold på jernbanen, der ligger mere end to år frem i tid. Hvis indeværende og kommende år imidlertid bliver et fast punkt på dagsordenen, sikres det, at der bliver orienteret om eventuelle ændringer, hvor fristen for indmelding officielt er overskredet, og naboinfrastrukturforvalterne vil således have mulighed for at kommentere på ændringerne.

Banedanmark ønsker desuden en specificering af Jernbanenævnets fortolkning af Anneks VII punkt 14. Jernbanenævnet skriver:

*"(...)jf. Bilag VII. Punkt 14, at betingelserne i denne bestemmelse for fravigelse af fristerne er opfyldte, herunder at gennemførelsen af kapacitetsrestriktionen med kortere frister er nødvendig for at genetablere sikker togdrift, at timingen af kapacitetsrestriktionen har ligget udenfor BDK's kontrol, **samt at det ville** være omkostningsineffektivt eller til unødigt skade for aktivets levetid at gennemføre kapacitetsrestriktionen på et senere tidspunkt, der muliggør overholdelse af fristerne".*

I lovteksten (Anneks VII punkt 14) står der:

*"The infrastructure manager may decide not to apply the periods laid down in points (8) to (12), if the capacity restriction is necessary to re-establish safe train operations, the timing of the restrictions is beyond the control of the infrastructure manager, the application of those periods would be cost ineffective or unnecessarily damaging in respect of asset life or condition, or if all concerned applicants agree."*

Banedanmark tolker lovteksten som værende en opremsning af grunde til, at tidsfristerne kan afviges, hvorimod Jernbanenævnet bruger ordet "samt" (markeret med fed ovenfor), hvilket indikerer, at samtlige forhold skal være opfyldt, før en spærring kan indmeldes efter frist.

Banedanmark takker for muligheden for at afgive bemærkninger til Jernbanenævnets høringsbrev og tager som nævnt brevet og den foreslåede proces til efterretning. Banedanmark skal desuden for god ordens skyld bekræfte, at Banedanmark arbejder videre med at optimere processen og informationen om sporspærringer til jernbanevirksomhederne og vores infrastrukturkollegaer i nabolandene. "

Efter modtagelsen af ovennævnte partshøringssvar fra BDK har sekretariatet rettet henvendelse til den svenske jernbanetilsynsmyndighed, Transportstyrelsen, samt den tyske jernbanetilsynsmyndighed, Bundesnetzagentur (BNetzA).

Både Transportstyrelsen og Bundesnetzagentur har meddelt, at de betragter betingelserne i bilag VII, punkt 14, som 4 sideordnede alternative betingelser.

4. maj 2022  
j.nr. 2021-002673

## 2. Retsgrundlaget

Jernbaneloven<sup>1</sup> indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

*“§ 103. Jernbanenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage.*

[...]

*Stk. 3. Jernbanenævnet fører tilsyn med konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransporttydelser med henblik på at undgå en uhensigtsmæssig udvikling i disse markeder og er nationalt tilsynsorgan i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde og regler til gennemførelse heraf samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.”*

Bekendtgørelsen om Jernbanenævnet<sup>2</sup> indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

*“§ 9. Jernbanenævnet kan på eget initiativ og med forbehold for konkurrencemyndighedernes beføjelser træffe afgørelse om passende foranstaltninger med henblik på at korrigere forskelsbehandling af ansøgere, markedsforvridding og alle andre former for uønsket udvikling på jernbanemarkedet.*

*Stk. 2. Jernbanenævnet kan træffe afgørelse om blandt andet følgende forhold:*

- 1) den foreløbige og endelige udgave af netvejledningen,*
- 2) de kriterier, der er anført i netvejledningen,*
- 3) tildelingsprocessen og dens resultat,*

*...*

- 9) fornyelsesplanlægning, og planlagt eller uplanlagt vedligeholdelse...”*

Bekendtgørelsen om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet<sup>3</sup> indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

---

<sup>1</sup> Lov 2015-05-27 nr. 686 Jernbanelov som ændret ved L 2016-06-08 nr. 658, L 2017-03-29 nr. 285, L 2017-12-19 nr. 1558, L 2018-12-18 nr. 1562, L 2019-03-05 nr. 206, L 2019-05-01 nr. 510, L 2021-03-16 nr. 434 og L 2021-12-14 nr. 2397.

<sup>2</sup> Bekendtgørelse 2021-12-13 nr. 2424 om Jernbanenævnet.

*"Ansøgningsprocedure m.v.*

*§ 2. Ansøgere kan indgive ansøgning om tildeling af kanaler på statens jernbaneinfrastruktur samt jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt og A/S Øresund til Banedanmark.*

*Stk. 2. Ansøgning om tildeling af kanaler på anden jernbaneinfrastruktur end den, der er nævnt i stk. 1, herunder ansøgning om tildeling af kanaler på den danske del af det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet) samt kanaler i andre lande, kan indgives til Banedanmark, der herefter koordinerer ansøgningen med de berørte infrastrukturforvaltere.*

*Stk. 3. Det forhold, at en ansøger ikke på ansøgningstidspunktet opfylder de betingelser, der følger af § 9 i jernbaneloven for at drive jernbanevirksomhed i Danmark, er ikke til hinder for, at ansøgning om tildeling af kanaler kan indgives.*

*Stk. 4. Banedanmark deltager i nødvendigt omfang i samarbejde til varetagelse af den koordinerende funktion ved ansøgninger efter stk. 2.*

*Stk. 5. Banedanmark behandler de forretningsmæssige oplysninger, de modtager i forbindelse med ansøgninger efter stk. 1-2, fortroligt.*

*Stk. 6. En ansøger, som har indgået en rammeaftale, indgiver sin ansøgning i overensstemmelse med aftalen.*

*Stk. 7. Banedanmark kan i henhold til jernbanelovens § 10, stk. 2, fastsætte rimelige, gennemsigtige og ikke-diskriminerende krav til ansøgere, herunder krav om en finansiel garanti, for at sikre, at Banedanmarks legitime forventninger om fremtidige infrastrukturafgifter og udnyttelsen af infrastrukturen, kan opfyldes.*

*§ 3. Banedanmark bekendtgør tidsfristerne for ansøgning om kanaler i Statstidende og på Banedanmarks hjemmeside, [www.bane.dk](http://www.bane.dk), senest 2 år før en tildelingsperiodes begyndelse.*

*Stk. 2. Hver tildelingsperiode varer 1 år, jf. dog § 23 a.*

*§ 4. Banedanmark sikrer senest 11 måneder før en tildelingsperiodes begyndelse, at der er etableret foreløbige internationale kanaler i samarbejde med de relevante myndigheder med ansvaret for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet i andre EU-medlemslande*

---

<sup>3</sup> Bekendtgørelse 2015-11-10 nr. 1245 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v., som ændret ved bkg 2018-12-05 nr. 1445, bkg 2020-06-11 nr. 905 og bkg 2021-06-29 nr. 1485.

og i Norge. Banedanmark sikrer, at disse kanaler respekteres i videst muligt omfang under den resterende del af processen.

4. maj 2022  
j.nr. 2021-002673

§ 5. Banedanmark træffer afgørelse om tildeling af kanaler efter reglerne i § 7 og §§ 14-18 på grundlag af de ansøgninger, der er indkommet 8 måneder før en tildelingsperiodes begyndelse. Senere indkomne ansøgninger kan imødekommes, såfremt der er ledig kapacitet.

§ 6. Banedanmark reserverer senest 7 måneder før en tildelingsperiodes begyndelse kanaler til infrastrukturarbejder under behørig hensyntagen til de indkomne ansøgninger om kanaler på de baneafsnit, hvor der skal foretages infrastrukturarbejder.

§ 7. Banedanmark giver senest 5½ måneder før tildelingsperiodens begyndelse ansøgerne meddelelse om tildelingen af kanaler med forbehold for mindre ændringer og justeringer og sender udkast til køreplan i høring hos alle berørte parter. Høringsfristen er herefter 1 måned.

Stk. 2. Banedanmark meddeler ansøgerne den endelige kanaltildeling senest 3 måneder, før tildelingsperioden begynder.

§ 8. Banedanmark besvarer ansøgninger i løbet af en tildelingsperiode om individuelle kanaler så hurtigt som muligt, dog senest inden 5 arbejdsdage. Banedanmark stiller oplysninger om disponibel overskydende kapacitet til rådighed for alle interesserede parter.

Samarbejde om tildeling af infrastrukturkapacitet på mere end ét jernbanenet

§ 9. Infrastrukturforvalterne samarbejder om effektiv tilvejebringelse og tildeling af infrastrukturkapacitet, der går over mere end ét net. Infrastrukturforvalterne organiserer internationale kanaler, især inden for rammerne af det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet).

§ 10. Infrastrukturforvalterne opretter de nødvendige procedurer for tildeling og organisering af internationale kanaler.

Stk. 2. I den procedure, der er oprettet for at koordinere tildelingen af infrastrukturkapacitet på internationalt plan, inddrages repræsentanter for infrastrukturforvaltere for alle jernbaneinfrastrukturer, hvis tildelingsbeslutninger har betydning for mere end én anden infrastrukturforvalter.

§ 11. De nødvendige repræsentanter for infrastrukturforvaltere uden for Det Europæiske Fællesskab kan inddrages i procedurer for koordineret tildeling af infrastrukturkapacitet på internationalt plan. Europa-Kommissionen underrettes og indbydes til at deltage som observatør.

§ 12. På alle møder og alle andre aktiviteter, der vedrører tildeling af infrastrukturkapacitet til togdrift, der omfatter flere net, træffes beslutningerne udelukkende af repræsentanter for infrastrukturforvaltere.

Stk. 2. Deltagerne i det i § 9 omhandlede samarbejde sikrer, at navne på deltagere, driftsmetoder og alle relevante kriterier, som anvendes ved vurdering og tildeling af infrastrukturkapacitet, gøres offentligt tilgængelige.

§ 13. Infrastrukturforvaltere, der indgår i det i § 9 omhandlede samarbejde, skal vurdere behovet for og om nødvendigt foreslå og organisere internationale kanaler for at lette drift af godstog, som er genstand for en ad hoc-ansøgning, jf. artikel 48 i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.

Stk. 2. Internationale kanaler, der er arrangeret på forhånd, jf. stk. 1, stilles til rådighed for ansøgere gennem enhver af de deltagende infrastrukturforvaltere.

...

Netredegørelse om adgang til infrastrukturen

§ 26

Efter høring af berørte parter offentliggør Banedanmark hvert år en netredegørelse om adgangen til jernbaneinfrastrukturen.

...

Stk. 3. Netredegørelsen, jf. stk. 1 og 2, udarbejdes på grundlag af de retningslinjer, der er nævnt i bilag 1.

...

Bilag 1. Retningslinjer for netredegørelsen om adgang til infrastrukturen

Netredegørelsen skal indeholde oplysninger om følgende forhold, jf. §§ 26 og 27:

...

3. Et afsnit om principperne og kriterierne for kapacitetstildeling. I afsnittet skal der redegøres for de generelle kapacitetskaraktistika ved den infrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder, og for alle restriktioner for dens brug, herunder forventelige behov for kapacitet til vedligeholdelse. Det skal desuden indeholde nærmere oplysninger om procedurer og tidsfrister vedrørende kapacitetstildelingen og indeholde de specifikke kriterier, der skal anvendes, herunder særligt

a) de nærmere vilkår, på hvilke ansøgere kan ansøge om kapacitet fra infrastrukturforvalteren,

b) de krav, der stilles til ansøgere,

c) tidsplanen for ansøgnings- og tildelingsprocessen, de procedurer, der skal følges ved anmodning om oplysninger om tidsplan, og de procedurer, der skal følges ved planlægning af planlagt og uforudset vedligeholdelsesarbejde,

d) de principper, der gælder for samordningsprocessen, og det tvistbi-læggelsessystem, der er oprettet som led i denne proces,

e) de procedurer og kriterier, der anvendes, hvis infrastrukturkapaci-teten er overbelastet,

f) nærmere oplysninger om restriktioner for brugen af infrastruktur, og

g) de omstændigheder, under hvilke der tages hensyn til tidligere ni-veauer for kapacitetsudnyttelse ved fastlæggelsen af prioriteter for tildelingsprocessen.

I dette afsnit redegøres der i enkeltheder for de foranstaltninger, der skal sikre hensigtsmæssig behandling af godstransport, international transport og ad hoc-ansøgninger. Det skal indeholde en skabelon for ansøgninger om kapacitet. Infrastrukturforvalteren skal også offent-lyggøre detaljerede oplysninger om tildelingsprocedurerne for interna-tionale kanaler.”

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fæl-les europæisk jernbaneområde indeholder blandt andet følgende:

”Artikel 43

**Plan for tildelingsprocessen**

1. Infrastrukturforvalteren overholder den i bilag VII fast-satte plan for kapacitetstildelingen.

2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delege-rede retsakter i overensstemmelse med artikel 60 vedrørende visse ændringer af bilag VII. Bilag VII kan således efter høring af alle infrastrukturforvalterne ændres for at tage højde for drifts-mæssige hensyn i tildelingsprocessen. Disse ændringer skal ske på grundlag af, hvad der er nødvendigt i lyset af erfaringerne, for at sikre en effektiv tildelingsproces og afspejle infrastruktur-forvalternes driftsmæssige hensyn.

3. Infrastrukturforvalterne skal være enige med de øvrige berørte og relevante infrastrukturforvaltere om, hvilke internati-onale kanaler der skal tages med i køreplanen, før der indledes konsultationer om udkastet til køreplan. Der skal kun foretages justeringer, hvis det er absolut nødvendigt.

...

Artikel 48

**Ad hoc-ansøgninger**

4. maj 2022

j.nr. 2021-002673

1. *Infrastrukturforvalteren besvarer ad hoc-ansøgninger om individuelle kanaler så hurtigt som muligt, dog senest inden fem arbejdsdage. Eventuelle oplysninger om disponibel overskydende kapacitet stilles til rådighed for alle ansøgere, som måtte ønske at benytte denne kapacitet.*

Artikel 53

**Infrastrukturkapacitet til vedligeholdelsesarbejde**

1. *Ansøgninger om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre vedligeholdelsesarbejde forelægges under planlægningsprocessen.*
2. *Infrastrukturforvalteren tager behørigt hensyn til, hvilke konsekvenser reservering af infrastrukturkapacitet til planlagt vedligeholdelse af spor har for andre ansøgere.*
3. *Infrastrukturforvalteren underretter hurtigst muligt de berørte parter om, at infrastrukturkapaciteten ikke er til rådighed på grund af uplanlagt vedligeholdelsesarbejde.  
Tilsynsorganet kan kræve, at infrastrukturforvalteren gør sådanne oplysninger tilgængelige, hvis det anser det for nødvendigt."*

Direktivets bilag VII som ændret ved Europa-Kommissionens delegerede retsakt af 4 september 2017<sup>4</sup> indeholder følgende bestemmelser:

*PLAN FOR TILDELINGSPROCESSEN (jf. artikel 43)*

- (1) *Køreplanen fastlægges én gang hvert kalenderår.*
- (2) *Overgangen til ny køreplan finder sted ved midnat den anden lørdag i december. Hvis der foretages en tilpasning efter vinteren, eventuelt af hensyn til ændringer i køreplanerne for den regionale passagertrafik, sættes den i værk den anden lørdag i juni og med sådanne andre intervaller mellem disse datoer, som måtte være nødvendige. Infrastrukturforvalterne kan sammen vælge andre datoer og underretter i så fald Kommissionen, hvis den internationale trafik eventuelt berøres.*

---

<sup>4</sup> Som forudsat i præambel 10 til den delegerede retsakt, har bestemmelserne i det reviderede bilag VII direkte virkning i medlemsstaterne og kræver således ikke gennemførelse i national ret.

- (3) *Fristen for indgivelse af ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der skal indarbejdes i køreplanen, er senest 12 måneder før ændringen af køreplanen. Ansøgninger, der modtages efter denne frist, tages også i betragtning af infrastrukturforvalteren.*
- (4) *Senest 11 måneder før ændringen af køreplanen sikrer infrastrukturforvalterne, at der er etableret foreløbige internationale kanaler i samarbejde med andre relevante infrastrukturforvaltere. Infrastrukturforvalterne sikrer, at disse kanaler i videst muligt omfang respekteres under den resterende del af processen.*
- (5) *Infrastrukturforvalteren udarbejder og offentliggør et udkast til køreplan senest fire måneder efter den frist, der er anført i punkt 3.*
- (6) *Infrastrukturforvalteren skal træffe afgørelse om de ansøgninger, der modtages efter den frist, der er anført i punkt 3, i overensstemmelse med en procedure, der offentliggøres i netvejledningen. Infrastrukturforvalteren kan omlægge en tildelt kanal, hvis det er nødvendigt for at sikre, at alle ansøgninger om kanaler i videst muligt omfang imødekommes, og hvis det er godkendt af den ansøger, som har fået tildelt kanalen. Infrastrukturforvalteren ajourfører udkastet til køreplan senest en måned før ændringen af køreplanen for deri at indbefatte alle de kanaler, der er tildelt efter den frist, der er anført i punkt 3.*
- (7) *I forbindelse med tog, der krydser fra et net til et andet og ankommer med en forventet forsinkelse på højst 10 timer og fra den 14. december 2019 højst 18 timer, må infrastrukturforvalteren for det andet net ikke antage, at kanalen er aflyst, eller kræve ansøgning om tildeling af endnu en kanal, herunder hvis det besluttes at tildele en anden kanal, medmindre ansøgeren meddeler infrastrukturforvalteren, at toget ikke vil krydse til det andet net. Infrastrukturforvalteren skal straks oplyse ansøgeren om den ajourførte eller nye kanal, og også, hvis der er tale om en anden kanal, om forbindelsen mellem det pågældende kanalnummer og kanalnummeret på den annullerede kanal.*
- (8) *For så vidt angår midlertidige restriktioner af kapaciteten for jernbanelinjer, f.eks. på grund af infrastrukturarbejder, herunder tilhørende hastighedsbegrænsninger, akseltryk, toglængde, trækraft eller fritrumsprofil («kapacitetsrestriktioner»), af en varighed på mere end syv på hinanden følgende dage og i forbindelse med hvilke mere end 30 % af den an-*



slåede trafikmængde på en jernbanelinje pr. dag annulleres, omdirigeres eller erstattes af andre transportformer, skal de berørte infrastrukturforvaltere offentliggøre alle kapacitetsrestriktioner og de foreløbige resultater af høringen af ansøgerne første gang, i det omfang de pågældende oplysninger foreligger, mindst 24 måneder og anden gang, i en ajourført form, mindst 12 måneder før ændringen af den pågældende køreplan.

- (9) De berørte infrastrukturforvaltere skal også oprette en mekanisme, ved hjælp af hvilken de sammen drøfter de pågældende kapacitetsrestriktioner, hvis kapacitetsrestriktionerne ikke kun påvirker ét netværk, med interesserede ansøgere, de sammenslutninger af infrastrukturforvaltere, der er omhandlet i artikel 40, stk. 1, og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter, når de er offentliggjort for første gang, medmindre infrastrukturforvalterne og ansøgerne er enige om, at der ikke er behov for en sådan mekanisme.. De fælles drøftelser skal bidrage til at udarbejde køreplaner og herunder fastlægge alternative ruter.
- (10) Infrastrukturforvalteren skal, når han første gang offentliggør kapacitetsrestriktioner i overensstemmelse med punkt 8, iværksætte en høring af ansøgerne og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter om kapacitetsrestriktionerne. Hvis det mellem den første og den anden offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner er nødvendigt med en samordning i overensstemmelse med punkt 11, skal infrastrukturforvaltere høre ansøgerne og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter endnu en gang mellem slutningen af denne samordning og den anden offentliggørelse af kapacitetsrestriktionen.
- (11) Inden kapacitetsrestriktioner offentliggøres i overensstemmelse med punkt 8, og hvis kapacitetsrestriktionerne ikke kun påvirker et enkelt net, skal de berørte infrastrukturforvaltere, herunder infrastrukturforvaltere, der vil kunne blive berørt af omdirigering af tog, indbyrdes samordne kapacitetsrestriktioner, som vil kunne indebære en annullering, en omlægning af en kanal eller erstatning med andre transportformer. Samordningen inden anden offentliggørelse skal afsluttes:
- a) senest 18 måneder før ændringen af køreplanen, hvis mere end 50 % af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje pr. dag annulleres, omdirigeres eller erstattes af andre transportformer i en periode på mere end 30 på hinanden følgende dage

- b) *senest 13 måneder og 15 dage før ændringen af køreplansperioden, hvis mere end 30 % af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje pr. dag annulleres, omdirigeres eller erstattes af andre transportformer i en periode på mere end syv på hinanden følgende dage*
- c) *senest 13 måneder og 15 dage før ændringen af køreplansperioden, hvis mere end 50 % af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje pr. dag annulleres, omdirigeres eller erstattes af andre transportformer i en periode på syv på hinanden følgende dage eller mindre. Infrastrukturforvalterne skal, hvis det er nødvendigt, opfordre de ansøgere, der er aktive på de pågældende strækninger, og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter til at deltage i denne samordning.*
- (12) *For så vidt angår kapacitetsrestriktioner af en varighed på syv på hinanden følgende dage eller mindre, der ikke behøver at blive offentliggjort i overensstemmelse med punkt 8 og i forbindelse med hvilke mere end 10 % af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje pr. dag annulleres, omdirigeres eller erstattes af andre transportformer, og som opstår under den efterfølgende køreplansperiode, og som infrastrukturforvalteren får kendskab til senest 6 måneder og 15 dage før ændringen af køreplanen, skal infrastrukturforvalteren høre de berørte ansøgere om de påtænkte kapacitetsrestriktioner og oplyse om de ajourførte kapacitetsrestriktioner mindst fire måneder før ændringen af køreplanen. Infrastrukturforvalteren skal forelægge nærmere oplysninger om de tilbudte kanaler for passagertog senest fire måneder og for godstog senest en måned før begyndelsen af kapacitetsrestriktionen, medmindre infrastrukturforvalteren og de berørte ansøgere er indforstået med en kortere periode.*
- (13) *Infrastrukturforvalterne kan beslutte at anvende strengere tærskler for kapacitetsrestriktioner baseret på lavere procentdele af de anslåede trafikmængder eller kortere varigheder end anført i dette bilag eller at anvende andre kriterier foruden dem, der er anført i dette bilag, på grundlag af en høring af ansøgere og operatører af faciliteter. De offentliggør tærsklerne og kriterier for gruppering af kapacitetsrestriktioner i deres netvejledninger i henhold til punkt 3 i bilag IV.*
- (14) *Infrastrukturforvalteren kan beslutte ikke at anvende de perioder, der er fastsat i punkt 8-12, hvis kapacitetsrestriktio-*

nen er nødvendig for at genetablere sikker togdrift, timingen af restriktionerne ligger uden for infrastrukturforvalterens kontrol, det vil være omkostningsineffektivt eller til unødigt skade, for så vidt angår aktivets levetid eller tilstand, at anvende de pågældende perioder, eller hvis alle de berørte ansøgere er indforståede hermed. I disse tilfælde og i alle andre tilfælde af kapacitetsrestriktioner, der ikke er genstand for høring i overensstemmelse med andre bestemmelser i dette bilag, skal infrastrukturforvalteren straks høre ansøgere og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter.

(15) De oplysninger, der skal gives af infrastrukturforvalteren, når denne handler i overensstemmelse med punkt 8, 12 eller 14, skal omfatte:

- a) den planlagte dato,
- b) tidspunktet på dagen og, så snart det kan fastsættes, tidspunktet for begyndelsen og slutningen af kapacitetsrestriktionen,
- c) det strækingsafsnit, der påvirkes af restriktionen, og,
- d) hvis det er relevant, kapaciteten på alternative strækninger.

Infrastrukturforvalteren offentliggør disse oplysninger eller et link, hvor de kan findes, i sin netvejledning som omhandlet i punkt 3 i bilag IV. Infrastrukturforvalteren skal holde disse oplysninger ajourført.

(16) For så vidt angår kapacitetsrestriktioner, der varer mindst 30 på hinanden følgende dage og påvirker mere end 50 % af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje, skal infrastrukturforvalteren efter anmodning fra ansøgerne under den første høringsrunde forsyne disse med en sammenligning af de forhold, der kan forventes i forbindelse med mindst to alternativer for kapacitetsrestriktioner. Infrastrukturforvalteren skal udarbejde disse alternativer på grundlag af input fra ansøgerne på tidspunktet for deres anmodninger og sammen med dem. Sammenligningen skal for hvert alternativ mindst omfatte:

- a) varigheden af kapacitetsrestriktionen,
- b) de anslåede vejledende infrastrukturafgifter,

- c) *kapaciteten på alternative strækninger,*
  - d) *disponible alternative ruter og*
  - e) *vejledende rejsetider. Før der vælges mellem alternativer for kapacitetsrestriktioner, skal infrastrukturforvalteren høre de berørte ansøgere og tage hensyn til de forskellige alternati- vers følger for de pågældende ansøgere og for brugerne af tjenesterne.*
- (17) *For så vidt angår kapacitetsrestriktioner af en varighed på mere end 30 på hinanden følgende dage og med indvirkning på mere end 50 % af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje, skal infrastrukturforvalteren fastlægge kriteri- er for, hvilke tog inden for hver type togtjenester der bør omdirigeres, under hensyntagen til ansøgerens kommercielle og driftsmæssige begrænsninger, medmindre de pågælden- de driftsmæssige begrænsninger skyldes ansøgerens ledel- sesmæssige eller organisatoriske beslutninger, og uden at det berører målsætningen om infrastrukturforvalterens ned- bringelse af omkostningerne i overensstemmelse med artikel 30, stk. 1. Infrastrukturforvalteren offentliggør i netvejled- ningen disse kriterier sammen med en foreløbig fordeling af den resterende kapacitet til de forskellige typer togtjenester, når han handler i overensstemmelse med punkt 8. Efter af- slutningen af høringen og uden at det berører infrastruktur- forvalterens forpligtelser som omhandlet i punkt 3 i bilag IV, skal infrastrukturforvalteren på grundlag af tilbagemeldin- gerne fra ansøgerne fremlægge en vejledende fordeling af den resterende kapacitet efter type af tjenester for de berør- te jernbanevirksomheder.”*

### **3. Jernbanenævnets bemærkninger om Banedanmarks koordinati- on m.v. af kommende kapacitetsrestriktioner**

Formålet med kravene i direktivets bilag VII til direktiv 2012/34, er navnlig at sikre gennemsigtighed og effektivitet i kanaltildelingsprocessen, ligesom kra- vene skal medvirke til at understøtte en optimal udnyttelse af jernbaneinfra- strukturen.

Jernbanevirksomheder, som måtte ønske at indgive ansøgning om kanaltildeling, bør hurtigst muligt modtage oplysninger om kommende midlertidige kapacitetsrestriktioner, således at de kan tilpasse deres drift og transportbehov i forhold hertil.

Såfremt der allerede forud for den ordinære frist for ansøgninger om kanaler er offentliggjort oplysninger om kommende midlertidige kapacitetsrestriktioner, vil dette normalt reducere behovet for at omlægge allerede tildelte kanaler.

Der bør derfor sikres transparens og fokus omkring overholdelsen af de centrale deadlines i Bilag VII, jf. blandt andet punkterne 8-11.

Efter de centrale deadlines i de nævnte bestemmelser kan der alene indføres midlertidige kapacitetsbegrænsninger, som ikke tidligere er indgået i koordinationsprocessen, såfremt betingelserne herfor i Bilag VII, punkt 14, er opfyldte.

Det ses ikke at have været tilfældet i forhold til blandt andet den ovenfor omtalte sporspærring mellem Slagelse og Korsør fra den 17.-25. juli 2022, jf. BDK's svar af 27. januar 2022 (navnlig besvarelsen af spørgsmål 3), hvor BDK begrundede fravigelserne med manglende færdiggørelse af BDK's interne planlægningsproces.

På denne baggrund af ovennævnte forløb anmodes BDK om – i relation til den fremadrettede koordinationsproces vedrørende midlertidige kapacitetsrestriktioner for kommende køreplansperioder – løbende at tilvejebringe og gemme dokumentation for:

1. At der som nævnt i Bilag VII, punkt 11, rettidigt (dvs. forud for offentliggørelse efter Bilag VII, punkt 8) er indledt samordning med andre berørte infrastrukturforvaltere om de i punkt 8 nævnte typer af kapacitetsrestriktioner.
2. At førnævnte samordninger er afsluttet rettidigt som nævnt i punkt 11, litra a) -c), i forhold til de i disse bestemmelser nævnte typer af kapacitetsrestriktioner.
3. At der senest 24 måneder og 12 måneder før køreplansændringen er sket offentliggørelse af nedlukningerne som foreskrevet i Bilag VII, punkt 8, dvs. i forhold til de i denne bestemmelse nævnte typer af kapacitetsrestriktioner.
4. At der rettidigt er foretaget høring af ansøgere og de vigtigste berørte forvaltere af servicefaciliteter som foreskrevet i Bilag VII, punkt 10.
5. Såfremt BDK undtagelsesvist måtte beslutte ikke at følge de frister, der er nævnt i punkt 8, punkt 10, punkt 11 og punkt 12, bør det fremgå af de høringer, som BDK straks skal foretage af ansøgere og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter, jf. Bilag VII, punkt 14, at betingelserne i denne bestemmelse for fravigelse af fristerne er opfyldte, herunder a) at gennemførelsen af kapacitetsrestriktionen

med kortere frister er nødvendig for at genetablere sikker togdrift, b) at timingen af kapacitetsrestriktionen har ligget udenfor BDK's kontrol, c) det ville være omkostningsineffektivt eller til unødigt skade for aktivets levetid at gennemføre kapacitetsrestriktionen på et senere tidspunkt, der muliggør overholdelse af fristerne. Alternativt, såfremt grundlaget for beslutningen om ikke at anvende fristerne måtte være, at alle berørte ansøgere har erklæret sig indforståede hermed, bør dette præciseres i høringskrivelserne.

Dokumentationen som nævnt ovenfor vil således kunne give JBN og markedets aktører mulighed for efterfølgende at anmode om indsigt i, at de nævnte krav er overholdt herunder at påse, at der ikke er indført midlertidige kapacitetsbegrænsninger for sent i forhold til de foreskrevne deadlines.

Det bør derfor også fremgå udtrykkeligt af den ovenfor nævnte dokumentation, at BDK har klassificeret midlertidige kapacitetsrestriktioner efter de relevante kategorier baseret på varigheden i dage og hvor stor en procentdel af den anslåede trafikmængde pr. dag på den pågældende linje, der vil blive påvirket som nævnt i Bilag VII, punkt 8, punkt 11, punkt 12 og punkt 16 (eller eventuelle strengere tærskler end hvad der fremgår af de nævnte bestemmelser, jf. Bilag VII, punkt 13<sup>5</sup>).

BDK har i sit partshøringssvar anmodet om en præcisering af, hvorvidt de i direktivets bilag VII, punkt 14, fastlagte betingelser for fravigelse af fristerne i punkterne 8, 10, 11 og 12, er alternative eller kumulative.

Jernbanenævnet bemærker hertil, at ordlyden umiddelbart indikerer, at de første 3 betingelser i bilag VII, punkt 14, 1. led, (punkt 5, litra a-c, ovenfor) er kumulative, hvorimod den 4. betingelse (i bilag VII, punkt 4, 2. led efter "eller") er en alternativ betingelse.

Henset til BDK's partshøringssvar og de ovenfor under sagsfremstillingen nævnte tilbagemeldinger fra den svenske og den tyske jernbaneregulator, vil Jernbanenævnet dog ikke aktuelt modsætte sig den af BDK ønskede fortolkning, hvorefter alle 4 betingelser i bilag VII, punkt 14, betragtes som selvstændige alternative og sideordnede betingelser.

Dog tager Jernbanenævnet forbehold for at rejse ovennævnte fortolknings spørgsmål i blandt andet IRG-Rails arbejdsgruppe Access – og såfremt dette giver anledning til ændringer, vender nævnet i givet fald tilbage herom på et senere tidspunkt.

---

<sup>5</sup> Ifølge BDK's input til det under sagsfremstillingen ovenfor nævnte spørgeskema fra Europa-Kommissionen, jf. svaret under skemaets punkt 7.1, havde BDK ikke på daværende tidspunkt, dvs. den 4. juni 2020, besluttet at anvende mere restriktive deadlines efter Bilag VII; punkt 13.

Ved enhver fravigelse (uanset efter hvilken/hvilke af betingelserne i bilag VII, punkt 14) skal der straks ske høring af ansøgerne og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter om fravigelsen herunder med præcisering af grundlaget herfor (jf. punkt 5, ovenfor).

4. maj 2022  
j.nr. 2021-002673

\*

Nærværende tilsynsbrev er meddelt efter jernbanelovens § 103, stk. 3, § 105, samt bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 9.

På Jernbanenævnets vegne



Lene Sigvardt  
Nævningsformand

#### Klagevejledning

Nærværende tilsynsbrev kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 17, stk. 1. Eventuel retssag til prøvelse skal være anlagt inden 8 uger, jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 17, stk. 3.