

2024

JERNBANENÆVNETS ÅRSBERETNING



Indholdsfortegnelse

Forord	1
Jernbanenævnets opgaver	2
1. Året der gik	3
1.1. Tilsynssager	3
1.1.1. Passagerrettigheder	3
1.1.2. Markedsadgang	5
1.1.3. Servicefaciliteter	9
1.1.4. Kanaltildeling	10
1.1.5. Infrastrukturafgifter	12
1.1.6 DSB's regnskabsreglement	13
1.2. Klagesager	15
1.3. Retssager	16
2. Jernbanenævnets internationale arbejde	18
2.1. European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	18
2.2. Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3)	19
2.3. Independent Regulator's Group – Rail (IRG-Rail)	20
3. Jernbanenævnets samarbejde med den nationale sikkerhedsmyndighed	23
4. Jernbanenævnet	24
4.1. Lovgrundlag	24
4.2. Klagesagsbehandling	26
4.3. Jernbanenævnets sammensætning	27
4.4. Jernbanenævnets sekretariat	28
4.5. Finansiering og drift	29
Noter – Jernbanenævnets lovgrundlag	30

Forord

Dette er Jernbanenævnets 15. årsberetning, som offentliggøres på nævnets hjemmeside, jf. jernbanelovens § 108. Formålet med beretningen er at give et overblik over årets væsentligste aktiviteter, afgørelser og tilsyn samt at belyse eventuelle aktuelle tendenser og udfordringer, der præger markedet for jernbanetransport-ydelser.

Jernbanereguleringen er et komplekst område, hvor EU spiller en central rolle gennem direktiver, forordninger og vejledninger. Reguleringen sigter mod at skabe et velfungerende europæisk jernbanemarked med særligt fokus på at højne interoperabiliteten, sikre rettighederne for passager og jernbanevirksomheder samt at optimere udnyttelsen af infrastrukturen.

I 2024 har Jernbanenævnet behandlet en række sager samt videreført tilsyn med blandt andet jernbanevirksomhedernes overholdelse af togpassagerrettighedsforordningen. Derudover har nævnet behandlet spørgsmål vedrørende jernbanevirksomhedernes adgang til og vilkårene for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen.

En af de særligt aktuelle udfordringer – både i Danmark og i en række andre EU-medlemslande – har vist sig at være mangel på depotsporskapacitet. Udover at have behandlet konkrete sager herom, har sekretariatet også på nævnets vegne deltaget i en særligt nedsat arbejdsgruppe under IRG-Rail om depotspor, som blandt andet har udarbejdet en spørgeskemaundersøgelse samt afholdt en række møder med europæiske kollegaer samt aktører. Dette arbejde blev påbegyndt i 2024 og forventes afsluttet i 2025.

Tilsynet med takster på de danske kombiterminaler er et af Jernbanenævnets arbejdsområder, som gennem en årrække har givet særlige udfordringer, navnlig i forbindelse med, at operatøren af kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov har indbragt nævnets afgørelser for domstolene. Dette er nu afklaret med Højesterets principielle dom af 17. januar 2024 til Jernbanenævnets fordel, som er nærmere omtalt i afsnit 1.3 nedenfor.

Nærmere beskrivelser af Jernbanenævnets opgaver og beføjelser i forhold til at understøtte et velfungerende marked for jernbanetransport-ydelser samt nævnets konkrete afgørelser findes på [Jernbanenævnets hjemmeside](#).

God læsning!

Jernbanenævnets opgaver

Fortolkning af lovgivningen

En af Jernbanenævnets centrale opgaver er at fortolke de regler, der hører under nævnets kompetence som klage- og tilsynsmyndighed.

Gennem afsagte afgørelser i klage- og tilsynssager bidrager nævnet med fortolkninger af retsgrundlaget, som skal sikre, at reglerne i praksis anvendes i overensstemmelse med både EU-reglerne og national ret. Fortolkningerne sker navnlig under hensyn til reglernes formål og med respekt af blandt andet grundlæggende principper om beskyttelse af partsrettigheder.

Udover at sikre, at afgørelserne er materielt korrekte, påser nævnet, at behandlingen af konkrete klagesager sker i overensstemmelse med både de særlige sagsbehandlingsregler på jernbaneområdet og almindelige forvaltningsretlige regler.

De relevante retsakter er samlet på nævnets hjemmeside www.jernbanenaevnet.dk, og de væsentligste er i hovedtræk omtalt nedenfor, jf. afsnit 4.1.

Klage- og tilsynssager

Jernbanenævnet fungerer som uafhængig klagemyndighed i de sager, hvor lovgivningen foreskriver adgang til at påklage trufne afgørelser til nævnet.

Klageadgangen giver jernbanevirksomheder mulighed for at opnå en hurtig afklaring i tilfælde af uenighed med førsteinstansens afgørelse.

Det er en forudsætning for behandling af en klage, at visse formelle betingelser er opfyldt, jf.

klagevejledningen på nævnets hjemmeside samt neden for i afsnit 4.2.

Overvågning og tilsyn udgør ligeledes bærende elementer i Jernbanenævnets arbejde for at understøtte et velfungerende marked for jernbanetransportydelse.

Jernbanenævnet har mulighed for på eget initiativ, eventuelt på baggrund af en konkret henvendelse eller oplysninger modtaget i forbindelse med nævnets markedsundersøgelser, m.v., at rejse konkrete tilsynssager og træffe afgørelser om aktørernes overholdelse af reglerne.

Tilsyn af egen drift prioriteres i forhold til de områder, hvor behovet for tilsyn skønnes at være størst.

Ved vurderingen af, om der er grundlag for at indlede et konkret tilsyn af egen drift, lægges der navnlig vægt på, hvorvidt der kan være tale om manglende overholdelse af gældende regler, som ikke er af underordnet betydning.

Håndhævelse af nævnets afgørelser i klage- og tilsynssager

Nævnet kan påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give de oplysninger, som er nødvendige for nævnets sagsbehandling.

Manglende efterlevelse af nævnets afgørelser kan sanktioneres med ugentlige tvangsbøder.

Offentliggørelse og gennemsigtighed

Alle nævnets afgørelser i klage- og tilsynssager offentliggøres på nævnets hjemmeside. Dette giver således markedets aktører mulighed for at

holde sig orienterede om nævnets praksis og eventuelt også selv at reagere ved at gøre opmærksom på eventuelle overtrædelser – og dermed bidrage til en forbedret og mere ensartet håndhævelse af reglerne.

1. Året der gik

I det følgende er gengivet resumeer af de væsentligste sager, som nævnet har behandlet i 2024.

1.1. Tilsynssager

1.1.1. Passagerrettigheder

Jernbanenævnet fører tilsyn med, at jernbanevirksomhederne overholder reglerne i togpassagerrettighedsforordningen.

Udover at føre tilsyn af egen drift, kan Jernbanenævnet ligeledes behandle klager vedrørende togpassagerrettighedsforordningen, som falder uden for Ankenævnet for Bus, Tog og Metros afgørelseskompetence.

I 2024 afsluttede nævnet tilsynet med DSB's overholdelse af togpassagerrettighedsforordningens regler vedrørende personer med handicap og nedsat mobilitet, og derefter indledtes et tilsvarende tilsyn med GoCollective, jf. nedenfor.



Hellerup Station

DSB's efterlevelse af reglerne om handicappedes rettigheder i medfør af togpassagerrettighedsforordningen (forordning 2021/782) – j.nr. 2023-140278

Den reviderede togpassagerrettighedsforordning (2021/782) trådte i kraft den 7. juni 2023 og indeholder skærpede regler om blandt andet handicappedes rettigheder. Jernbanenævnet indledte en tilsynsrække for at påse jernbanevirksomhedernes efterlevelse af forordningens bestemmelser på handicapområdet.

Tilsynet blev den 18. august 2023 indledt overfor DSB, som er den største aktør og varetager den landsdækkende koordinering af handicapservicen mellem jernbanevirksomhederne.

Under sagens behandling har der været omfattende korrespondance og møder mellem sekretariatet og DSB.

DSB har gennemført en række tiltag til forbedring af tilgængeligheden, forbedrede muligheder for billetkøb og bestilling af assistance i medfør DSB's selvbetjeningsløsninger, forbedret information til passagererne og håndtering af klager samt uddannelse af togpersonale. En nærmere beskrivelse af alle de nævnte tiltag fremgår af sagsfremstillingen i Jernbanenævnets tilsynsafgørelse af 12. april 2024.

Et eksempel på førnævnte er, at DSB har foretaget en række forbedringer i forhold til billetkøb via DSB's mobilapplikation, idet DSB dog fortsat arbejder med visse udfordringer i forhold til at nå en højere grad af tilgængelighed i henhold til WCAG-standarden, herunder i forhold til enhåndsbetjening, skærmrotation, m.v.

Som et andet eksempel kan nævnes, at DSB har arbejdet på at gøre brochuren om handicapservice mere tilgængelig for handicappede, blandt andet ved at erstatte ikoner og billeder med prosa, så den bliver anvendelig i oplæsningsprogrammer. Ligeledes er kontrasterne ændret med henblik på at imødekomme svagtseendes behov. Under tilsynssagens behandling foretog DSB en række forbedringer af brochuren. Blandt andet fremgik det ved en fejl af brochuren, at førerhunde ikke måtte medtages på 1. klasse. Dette blev rettet af DSB.

Ledsagerordningen, hvorefter handicappede kan rejse med ledsager til reduceret pris samt DSB's rejseplan for dør til dør rejser, kan også nævnes som eksempler på forbedring af handicappedes rejsemuligheder.

DSB's betjente billetsalg er indrettet på at give tilgængelighed for handicappede.

DSB's billetautomater er installeret før 2007 og derfor ikke omfattet af forordningens krav, men automaterne er udviklet i tæt samarbejde med handicaporganisationerne. Automaterne kan således anvendes af handicappede og kan tilgås fra siden af kørestolsbrugere. DSB arbejder på et udbud af nye automater, som fuldt ud vil overholde forordningens krav om tilgængelighed.

Den særlige fælles refusions-/kompensationsformular, jf. gennemførelsesforordning 2024/949, trådte i kraft 2. juli 2024. Denne er nu blevet taget i brug af DSB.

Yderligere har DSB oprettet det såkaldte handicappanel bestående af repræsentanter fra handicaporganisationer, jernbanevirksomheder, Bannedanmark, Transportministeriet og Ældresagen. Panelet mødes tre gange om året og drøfter tiltag til at forbedre servicen for handicappede.

Forordning 1300/2014 foreskriver, at mindst 10 pct. i hvert togsæt og enkeltvogn skal være markeret som fortrinsvis forbeholdt personer med handicap/nedsat mobilitet. DSB's materiel blev idriftsat før 1. januar 2015, hvorfor det ikke skal leve op til forordningens krav. Dog er der opsat mærkater om forbeholdte pladser til personer med handicap i DSB's IC3 og IR4-tog (2 pct. af sæderne) samt dobbeltdækkervogne (10 pct. af sæderne). Der er ikke opsat mærkater i IC4-tog. DSB forventer, at der vil være opsat mærkater i S-togene inden udgangen af 2026.

Sagen blev behandlet af Jernbanenævnet den 29. februar 2024, jf. nævnets tilsynsafgørelse af 12. april 2024. Nævnet anmodede DSB om at foretage yderligere opdateringer af brochuren om handicapservice, herunder med beskrivelse af håndteringen af handicapservice i forbindelse med driftsforstyrrelser, indsættelse af link til klagevejledningen samt oplysning om 24 timers

fristen for bestilling af handicapservice i forbindelse med udlandsrejser. Desuden blev DSB anmodet om at oplyse de årlige antal af bestilte handicapassistanter, der er blevet udført korrekt som planlagt, i de rapporter om servicekvalitetsniveauet, som skal offentliggøres efter forordningens artikel 29, stk. 2.



Dybbølsbro, København

GoCollectives efterlevelse af reglerne om handicappedes rettigheder i medfør af togpassagerrettighedsforordningen (forordning 2021/782) – j.nr. 2024-220562

Jernbanenævnet indledte den 25. november 2024 tilsyn med GoCollectives overholdelse af

togpassagerrettighedsforordningens bestemmelser vedrørende rettigheder for handicappede og personer med nedsat mobilitet.

Under behandlingen af tilsynssagen har der været en omfattende korrespondance samt afholdt møde mellem sekretariatet og GoCollective.

Sagen var fortsat under behandling ved årets udgang.

1.1.2. Markedsadgang

Jernbanenævnet er klage- og tilsynsmyndighed i forhold til adgangen til jernbaneinfrastrukturen med henblik på at sikre transparens og ligebehandling samt for at undgå andre former for u hensigtsmæssig markedsudvikling.

Banedanmarks samordningsmekanismer (j.nr. 2023-161551)

Jernbanenævnet indledte den 17. november 2023 et tilsyn med Banedanmarks overholdelse af kravene om samordningsmekanismer, jf. § 5 i bekendtgørelsen om Banedanmarks opgaver og beføjelser.

Sagen blev behandlet af Jernbanenævnet den 18. april 2024, hvor nævnet ikke kunne konstatere, at Banedanmark opfyldte kravene i førnævnte bestemmelse, jf. tilsynsbrev af 16. maj 2024, hvori nævnet fremsatte følgende bemærkninger og anmodninger til Banedanmark:

"Banedanmark har anført, at samordning efter bekendtgørelsens § 5 ikke indebærer krav om, at Banedanmark skal indkalde til møder.

Formålet med kravene i bekendtgørelsens § 5 er at skabe et forum, hvor

Banedanmark møder aktørerne med mulighed for en åben dialog om de i bestemmelsen nævnte overordnede spørgsmål af væsentlig betydning for Banedanmarks varetagelse af opgaverne som forvalter af statens jernbaneinfrastruktur.

Denne dialog skal bidrage til at skabe tillid samt grundlag for, at Banedanmark løbende kan tage højde for markedsaktørernes ideer og behov - og dermed understøtte en optimal udvikling af markedet for jernbanetransporttydelser.

Det er Jernbanenævnets umiddelbare vurdering, at fysiske eller online møder som en del af processen er den mest optimale og mindst ressourcerkrævende måde at afvikle den omhandlede type samordning.

Gennemgangen af de modtagne oplysninger om praksis i 7 EU-medlemslande, viser, at alle infrastrukturforvalterne anvender møder som en central del af processen. En af disse anvender møder efter påbud fra tilsynsorganet. Tre af infrastrukturforvalterne anvender kombinationer af møder og skriftlige høringsprocesser.

Skriftlighed bør under alle omstændigheder også indgå som en del af processen – idet det f.eks. anses som god forvaltningsskik, at der udarbejdes mødereferater.

Mødereferater kan ligeledes være et led i iagttagelsen af notatpligten efter offentlighedslovens § 13, når der fremkommer faktuelle oplysninger eller faglige vurderinger af betydning for en sags afgørelse.

Derudover kan det være hensigtsmæssigt med skriftlig fremsættelse af specifikke ønsker af teknisk karakter fra brugerne om udvikling af infrastrukturen, m.v.

Banedanmark har tilkendegivet et ønske om skriftlig form som den centrale del af samordningsmekanismerne, idet Banedanmark dog ifølge brevet af 29. november 2023 allerede i et vist omfang afholder samordningsmøder.

Jernbanenævnet bemærker hertil, at Banedanmarks samordningsmekanismer efter bekendtgørelsens § 5 (direktivets artikel 7e) må opfylde følgende principper for at kunne fungere effektivt i overensstemmelse med bestemmelsens ordlyd og formål:

- Alle de i § 5, stk. 2, nævnte samordningsparter skal på en enkel og overskuelig måde gives mulighed for at fremkomme med oplysninger og synspunkter vedrørende de i § 5, stk. 3, nævnte emner.
- Førnævnte parter skal umiddelbart og uden administrativt besvær gives mulighed for indsigt i hinandens indlæg og dernæst parternes kommentarer til hinandens indlæg.
- Banedanmarks svar på samordningsparternes indlæg skal umiddelbart og uden administrativt besvær gøres tilgængelige for samordningsparterne med mulighed for, at disse kan kommentere herpå.
- Jernbanenævnet skal gives adgang til at følge ovennævnte samordning som observatør.

Det vil ikke være tilstrækkeligt, at samordningsparterne blot er henvist til at få adgang til indlæg fra øvrige parter og eventuelle svar fra Banedanmark ved at anmode om aktindsigt, jf. ovennævnte principper.

Banedanmarks beskrivelser af allerede iværksatte samordningsmekanismer:

I brevet af 29. november 2023 har Banedanmark beskrevet en række allerede iværksatte aktiviteter, navnlig i form af en række forskellige møder, som anføres at være tilstrækkelige i forhold til Banedanmarks opfyldelse af kravene om samordningsmekanismer efter bekendtgørelsens § 5.

Jernbanenævnet kan imidlertid ikke på grundlag af førnævnte beskrivelser konstatere, at Banedanmark opfylder de nævnte krav. Oplysningerne indikerer, at Banedanmark ikke har foretaget nogen samlet indkaldelse af alle samordningsparterne til den foreskrevne samordning. Banedanmark har ikke fremsendt mødeindkaldelser, dagsordener, referater eller andet materiale, som viser, at Banedanmark har haft indkaldt alle de i bekendtgørelsens § 5, stk. 2, nævnte aktører med mulighed for drøftelser om alle de i bekendtgørelsens § 5, stk. 3, nævnte emner, og hvornår sådanne møder konkret har været afholdt.

Oplysningerne på Banedanmarks hjemmeside om samordningsmekanismer

Det følger af bekendtgørelsens § 5, stk. 4, at Banedanmark – i samråd med interesserede parter – skal udarbejde og offentliggøre retningslinjer for gennemførelsen af samordningsmekanismerne efter bekendtgørelsens § 5, ligesom Banedanmark skal offentliggøre en oversigt over aktiviteter i henhold til bestemmelsen.

Til støtte for, at Banedanmark opfylder førnævnte krav, har Banedanmark i brevet af 29. november 2023 henvist til teksten på Banedanmarks hjemmeside under

overskriften "Projekt- og Kapacitetsmøder".

Jernbanenævnet kan ikke tiltræde, at teksten under førnævnte afsnit på Banedanmarks hjemmeside er tilstrækkelig i forhold til førnævnte krav.

Der er således ikke offentliggjort retningslinjer for samordning mellem alle de i bekendtgørelsens § 5, stk. 2, nævnte aktører udarbejdet i samråd med disse.

Teksten på førnævnte del af hjemmesiden nævner alene inddragelse af jernbanevirksomheder, men ingen af de andre i bekendtgørelsens § 5, stk. 2, nævnte aktører.

Dernæst indeholder teksten ikke nogen oversigt over konkrete tidspunkter for afholdte eller kommende møder. Der er alene information om drøftelser med jernbanevirksomheder i "resten af 2021" og teksten ses ikke at være opdateret i forhold til senere aktiviteter.

Endelig nævner teksten som tema for møderne med jernbanevirksomhederne, at disse "kan få information om omfanget af de store anlægsprojekter og den tilgængelige kapacitet". Dette vedrører således delvist det i bekendtgørelsens § 5, stk. 3, nr. 1, nævnte punkt – hvorimod emnerne under bekendtgørelsens § 5, stk. 3, nr. 2-5, ikke er nævnt.

Jernbanenævnet noterer, at Banedanmark i sit seneste brev af 19. februar 2024 har meddelt, at Banedanmark agter at opdatere teksten på hjemmesiden i overensstemmelse med bekendtgørelsens krav.

Anmodninger til Banedanmark

Det følger af bemærkningerne ovenfor, at Banedanmark ikke fuldt ud har dokumenteret overholdelse af bekendtgørelsens § 5, jf. direktivets artikel 7e.

Banedanmark anmodes om senest mandag den 2. september 2024 at fremsende:

- *De i bekendtgørelsens § 5, stk. 4, nævnte retningslinjer, som efter bestemmelsen skal udarbejdes i samråd med aktørerne og offentliggøres.*
- *Øvrig ændret tekst til Banedanmarks hjemmeside i henhold bekendtgørelsens § 5, stk. 4.*

Med virkning fra mandag den 2. september 2024 anmodes Banedanmark om at invitere Jernbanenævnet med mulighed for deltagelse som observatør i forhold til den samordning, der fremadrettet gennemføres af Banedanmark til opfyldelse af bekendtgørelsens § 5, jf. direktivets artikel 7e.

På baggrund af ovennævnte vil Jernbanenævnet på et senere tidspunkt på ny vurdere, hvorvidt Banedanmark opfylder sine forpligtelser efter bekendtgørelsens § 5."

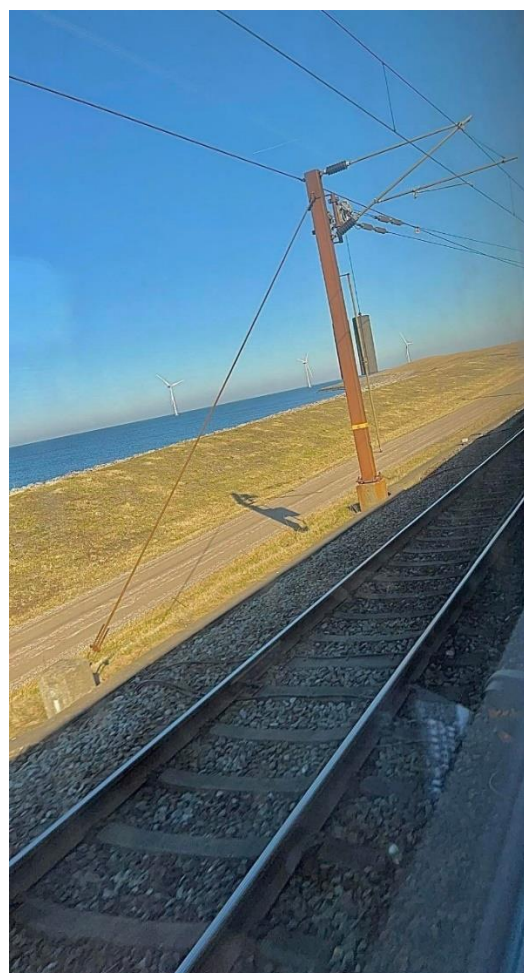
Banedanmarks udkast til retningslinjer for samordningsmekanismerne blev offentliggjort som høringsudkast den 8. juli 2024, hvortil nævnsformanden fremsatte bemærkninger ved brev af 24. juli 2024 til Banedanmark.

Herefter fremsendte Banedanmark brev af 2. september 2024 til Jernbanenævnet med reviderede retningslinjer. Banedanmark oplyste i brevet, at Banedanmark forventede inden årets udgang at få etableret en særlig side på hjemmesiden, som dedikeres til arbejdet med

samordningsmekanismerne, samt udsende invitationer til de virksomheder, der skal kunne deltage i møderne, og invitation til Jernbanenævnets deltagelse som observatør.

Sagen blev herefter behandlet på ny af Jernbanenævnet den 12. september 2024, jf. nævnets tilsynsbrev af 16. september 2024, hvori nævnet bemærkede, at de reviderede retningslinjer af 2. september 2024 ses at være tilstrækkelige som administrationsgrundlag. Nævnet anmodede Banedanmark om at fremsende udkast til tekst til hjemmesiden senest 6. januar 2025.

Tilsynssagen var fortsat under behandling ved årets udgang.



Storebælt

Anmeldelse af ny passagerrute – Flywise (j.nr. 2023-162544)

Den 24. januar 2024 modtog Jernbanenævnet en anmeldelse fra selskabet Flywise, som ønskede at etablere en ny jernbanepassagerrute mellem Amsterdam og København.

Efter gennemførelsesforordning 2018/1795 om fastsættelse af procedurer og kriterier for anvendelse af en prøvning af økonomisk ligevægt, skal Jernbanenævnet efter modtagelse af en anmeldelse af en planlagt ny passagerrute, offentliggøre anmeldelsen på Jernbanenævnets hjemmeside samt inden for 10 dage foretage individuel underretning om anmeldelsen til relevante parter, som har mulighed for at anmode nævnet om at foretage en prøvelse af, hvorvidt hensynet til at beskytte den økonomiske ligevægt i en eksisterende PSO-kontrakt måtte nødvendiggøre, at der sker begrænsninger af mulighederne for at påbegynde den nye rute.

Ved mail af 26. januar 2024 underrettede Jernbanenævnet blandt andet DSB, Snälltåget, Transportministeriet og Trafikstyrelsen om anmeldelsen fra Flywise, herunder med frist for en eventuel anmodning om økonomisk ligevægtsprøvelse samt vejledning om oplysningskravene i forbindelse med en sådan anmodning.

Ingen af parterne fremsatte indsigelser mod anmeldelsen, hvorefter sagen blev afsluttet.

Anmeldelse af ny passagerrute – DSB (j.nr. 2024-213383)

Den 1. oktober 2024 modtog Jernbanenævnet en anmeldelse fra DSB efter gennemførelsesforordning 2018/1795 om fastsættelse af procedurer og kriterier for anvendelse af en prøvning af økonomisk ligevægt, idet DSB ønskede at

påbegynde en ny jernbanepassagerrute mellem København og Oslo.

Den 8. oktober 2024 underrettede Jernbanenævnet blandt andet Skånetrafiken, Transdew Danmark, Transportministeriet og Trafikstyrelsen om DSB's anmeldelse herunder med frist for en eventuel anmodning om økonomisk ligevægtsprøvelse samt vejledning om oplysningskravene i forbindelse med en sådan anmodning.

Ingen af parterne fremsatte indsigelser imod anmeldelsen, hvorefter sagen blev afsluttet.

1.1.3. Servicefaciliteter

Jernbanenævnet fører tilsyn med operatørernes overholdelse af Kommissionens gennemførelsesforordning 2017/2177 om jernbanerelaterede servicefaciliteter. Nævnet fører blandt andet tilsyn med, hvorvidt operatørerne offentliggør en servicefacilitetsbeskrivelse med information om ydelser, takster og rabatordninger, m.v. med henblik på at fremme gennemsigtigheden for jernbaneoperatørerne.

Jernbanenævnet afsluttede den 30. januar 2024 tilsyn med APM Terminals facilitet til godshåndtering på Århus havn efter at have konstateret, at der var offentliggjort en revideret servicefacilitetsbeskrivelse i overensstemmelse med gennemførelsesforordningens krav. For en mere detaljeret beskrivelse af sagens forløb og nærmere detaljer om de af nævnet stillede krav, henvises til 2023 årsberetningen, punkt 1.1.3.



Dybbølsbro, København

1.1.4. Kanaltildeling

Jernbanenævnet er klage- og tilsynsmyndighed i forhold til at påse overholdelse af de gældende regler for tildeling af kanaler. Dette skal blandt andet sikre, at alle jernbanevirksomheder har lige adgang til infrastrukturen, og at tildelingen i øvrigt sker retfærdigt, gennemsigtigt og under overholdelse af gældende regler om varsling, m.v.

Banedanmarks sporspærringer (j.nr. 2022-107102)

I forlængelse af en afsluttet klagesag om Banedanmarks sporspærringer indledte Jernbanenævnet i 2023 tilsyn af egen drift vedrørende Banedanmarks overholdelse af de gældende krav i forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse af tildelt kapacitet.

Under dette tilsyn ændredes Banedanmarks administrative praksis, og Jernbanenævnet stillede den 21. september 2023 en række krav til Banedanmark, herunder blandt andet om, at tilbagekaldelse af tildelt kapacitet skal behandles som afgørelser i forvaltningslovens forstand og under overholdelse af kravene om varsling i direktivets bilag VII, punkt 8-17, ligesom Banedanmark blev anmodet om at ændre den da gældende ansvarsbestemmelse i Adgangskontrakten (se nærmere om de nævnte krav til

Banedanmark i Jernbanenævnets årsberetning for 2023, punkt 1.1.4).

Som opfølgning på udeståenderne i forbindelse med førnævnte blev sagen behandlet på ny af Jernbanenævnet den 29. februar 2024, jf. nævnets brev af 22. april 2024 til Banedanmark, hvori det blandt andet er anført:

”Ansvarsbestemmelsen i Adgangskontraktens punkt 11.3:

Det følger af ... tilsynsafgørelsen, at ansvarsbestemmelsen i Adgangskontraktens punkt 11.3 skal ændres.

Efter det oplyste anvender Banedanmark imidlertid fortsat ansvarsbestemmelsen i uændret form.

Jernbanenævnet fastsætter på denne baggrund frist for Banedanmarks ophør med at anvende ansvarsbestemmelsen til mandag den 1. juli 2024, jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 9, stk. 1, jf. stk. 2, nr. 6. Der henvises i øvrigt til den ovenfor under punkt 1 gengivne begrundelse for anmodningen om ændring af ansvarsbestemmelsen.

Efter førnævnte tidspunkt vil Banedanmark være uberettiget til at anvende ansvarsbestemmelsen i sin nuværende form som vilkår for jernbanevirksomhedernes adgang til Banedanmarks jernbaneinfrastruktur.

En eventuelt ændret ansvarsbestemmelse, som skal træde i stedet for Adgangskontraktens punkt 11.3, må i givet fald udformes under hensyntagen til de dele af direktivet, som er fremhævet i tilsynsafgørelsen

Så snart der måtte foreligge en ændret udformning af ansvarsbestemmelsen, som Banedanmark ønsker at anvende i stedet for Adgangskontraktens punkt 11.3, bedes kopi heraf fremsendt, jf. jernbanelovens § 105.

Jernbanenævnet vil i givet fald senere tage stilling til en sådan ændret ansvarsbestemmelse.

Afgørelsesbegrebet i relation til tilbagekaldelse af tildelt kapacitet:

Som nævnt i tilsynsafgørelsen udgør tilbagekaldelse af kapacitet afgørelser i forvaltningslovens forstand, medmindre det undtagelsesvist kan lægges til grund, at der er tale om en helt ubetydelig ændring, som ikke påfører den enkelte jernbanevirksomhed noget tab.

Jernbanenævnet bemærker, at tærskelværdierne efter direktivets bilag VII er afgørende i forhold til visse af de i bilaget indeholdte særlige krav om forudgående varsling (bilag VII, punkt 8) og samordning (punkt 11, litra a).

Derimod er tærskelværdierne i førnævnte bestemmelser ikke egnede som kriterier for grænsedragningen mellem Banedanmarks retlige og faktiske forvaltningsvirksomhed – allerede fordi vurderingen af, hvorvidt ændringer af tildelt kapacitet udgør afgørelser i forvaltningslovens forstand, altid må bero på virkningen i forhold til den enkelte jernbanevirksomhed – frem for påvirkningen af den samlede trafikmængde på en strækning.

Jernbanenævnet har ikke bemærkninger til de øvrige dele af "Retningslinjer og Procesbeskrivelse", som navnlig bygger på gældende regler om kanaltildeling og almindelige forvaltningsretlige regler samt Banedanmarks interne fordeling af opgaver og ansvar i forhold til at administrere efter reglerne.

Banedanmark anmodes om at fremsende den endelige udgave af førnævnte interne dokument senest mandag den 1. juli 2024, jf. jernbanelovens § 105."

Ved brev af 7. juni 2024 til Jernbanenævnet meddelte Banedanmark, at en ændret ansvarsbestemmelse tidligst kunne forventes at være klar primo januar 2025.

Som svar herpå meddelte Jernbanenævnets formand ved brev af 12. juni 2024 til Banedanmark blandt andet:

"... Det forudsættes således, at den nuværende ansvarsbestemmelse fra 1. juli 2024 udgår af adgangskontrakten, som findes på Banedanmarks hjemmeside, og at den nuværende ansvarsbestemmelse heller ikke anvendes som vilkår i konkrete adgangskontrakter, som Banedanmark indgår efter dette tidspunkt. "

Efter anmodning fra Banedanmark blev sagen drøftet på et telefonmøde med sekretariatet den 12. august 2024, hvor Banedanmark blandt andet bekræftede, at den tidligere ansvarsbestemmelse ikke længere blev anvendt, og dernæst anmodede Banedanmark om udsættelse af fristen for fremsendelse af et revideret udkast til retningslinjer for behandling af sager om tilbagekaldelse af tildelt kapacitet.

Ved Banedanmarks brev af 11. november 2024 til Jernbanenævnet orienteres om status, herunder at Banedanmark var i dialog med Transportministeriet vedrørende lovændringer i relation til tilbagekaldelser af tildelt kapacitet, samt at Banedanmark, indtil resultatet heraf måtte foreligge, havde implementeret en midlertidig løsning til overholdelse af kravene i tilsynsafgørelsen. Desuden meddelte Banedanmark, at et revideret udkast til retningslinjer for håndtering af tilbagekaldt kapacitet samt en revideret ansvarsbestemmelse forventedes fremsendt inden årets udgang.

Ved mail af 20. december 2024 fremsendte Banedanmark reviderede retningslinjer for håndtering af sager om tilbagekaldelse af tildelt kapacitet.

Sagen var fortsat under behandling ved årets udgang.



Nærumbanen på vej mod Brede

1.1.5. Infrastrukturafgifter

Jernbanenævnet er klage- og tilsynsmyndighed i forhold til Banedanmarks infrastrukturafgifter herunder for at sikre, at afgiftsordningen overholder de gældende regler.

Banedanmarks infrastrukturafgifter – spørgsmålet om genberegning (j.nr. 2023-161528)

Banedanmarks infrastrukturafgifter er fastsat på grundlag af en beregning, som blev foretaget i 2016, og Jernbanenævnet fandt ved sin afgørelse af 27. juni 2016, at infrastrukturafgifterne var fastsat i overensstemmelse med marginalomkostningsprincippet. Efterfølgende er infrastrukturafgifterne blevet reguleret årligt efter udviklingen i nettoprisindekset.

For at sikre fortsat overensstemmelse med kravet om, at infrastrukturafgifterne skal svare til marginalomkostningerne, er det dog også forudsat, at de årlige pristalsreguleringer med mellemrum skal erstattes af en ny marginalomkostning efter principperne i gennemførelsesforordning 2015/909 om beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbane-driften.

Den 17. november 2023 anmodede Jernbanenævnet Banedanmark om at oplyse, hvornår en genberegning af infrastrukturafgifterne efter førnævnte gennemførelsesforordning ville finde sted.

Den 30. november 2023 svarede Banedanmark, at en genberegning af togkilometerafgiften var blevet startet primo 2023, og forventes afsluttet i 2023.

Ved Jernbanenævnets brev af 14. marts 2024 blev Banedanmark anmodet om at fremsende resultatet af genberegningerne. Hertil svarede Banedanmark ved brev af 4. april 2024, at der fortsat pågik overvejelser om afgiftens sammensætning, ikrafttræden og indfasning, samt at materialet forventedes fremsendt til Jernbanenævnet i løbet af 2024.

Spørgsmålet om genberegning af infrastruktur-afgifterne var fortsat uafklaret ved årets udgang, og Jernbanenævnet forventer at følge op på dette i 2025.



Dybbølsbro, København

1.1.6 DSB's regnskabsreglement

Tilsynet med DSB's regnskabsreglement for regnskabsåret 2023 (j.nr. 2024-188787)

Efter jernbanelovens § 104, stk. 2, fører Jernbanenævnet tilsyn med DSB's overholdelse af regnskabsreglementet for DSB.

Den 14. maj 2024 havde Jernbanenævnet fra DSB modtaget 2023 årsregnskaber fra DSB's datterselskaber samt 2023 årsregnskabet med hovedregnskabsopstilling fra moderselskabet

(DSB SOV) samt notat udarbejdet af den eksterne revision om udførte kontrolhandlinger.

Efter gennemgang af førnævnte bemærkede Jernbanenævnet, jf. nævnets tilsynsbrev af 16. september 2024:

- *"At hovedregnskabsopstillingen indeholder 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 erklæringerne¹, jf. regnskabsreglementets § 21, stk. 3.*
- *At strækingsregnskabet er ledsaget af redegørelser samt ledelseserklæring med det i regnskabsreglementets § 17, stk. 1-2 og stk. 4, foreskrevne indhold.*
- *At strækingsregnskabet indeholder redegørelser for de samlede omkostninger og indtægter for hvert togsystem tillige med nøgletal for nettoomkostning pr. person- og togkilometer, jf. regnskabsreglementets § 21, stk. 1-2. Strækingsregnskabet er offentliggjort på DSB's hjemmeside².*
- *At den eksterne revisions erklæring vedrørende transaktionsdokumentationen ifølge revisorredøgørelsen bl.a. er afgivet på grundlag af de eksterne revisorers 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 koncern-eksterne transaktioner i 2023, forelå transaktionsdokumentation for i alt 32 transaktioner. Heraf har den eksterne revision udtaget 6 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 kontrol 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 koncern-interne transaktioner i 2023, forelå transaktionsdokumentation for i alt 22 transaktioner. Heraf har den eksterne revisor 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 kriterier, vurderinger og forudsætninger, der er lagt til grund for DSB's konklusioner. Herudover er der foretaget stikprøvevis kontrol til kontrakt og bogføring for verifikation af væsentlige forhold i forbindelse med DSB's vurderinger, 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 bl.a. 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 2023 har udarbejdet delområderegnskaber for 4 aktivitetsområder. Den*

eksterne revision har gennemgået de 4 delområderegnskaber 9 ved stikprøvevise gennemgange m.v. på kontoniveau med henblik på sikring af, at det enkelte delområderegnskab er korrekt opstillet.

- 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."

Jernbanenævnet havde ikke yderligere bemærkninger og afsluttede herefter tilsynet med 2023 regnskaberne på det foreliggende grundlag.

1.2. Klagesager

Railservice - Klage over Banedanmarks K25 afgørelse om adgang til depotspor (j.nr. 2024-213785)

Den 9. oktober 2024 modtog Jernbanenævnet en klage fra Railservice over Banedanmarks afslag af 13. september 2024 på en ansøgning om tildeling af depotsporskapalet for Køreplan 2025.

Efter et møde om sagen mellem sekretariatet og Railservice modtog Jernbanenævnet den 18.

oktober 2024 samtlige dokumenter i sagen fra Railservice.

Den 23. oktober 2024 afholdtes møde mellem sekretariatet og Banedanmark. I forlængelse af mødet meddelte Banedanmark den 5. november 2024, at Banedanmark havde genoptaget behandlingen af sagen.

Jernbanenævnet afviste herefter ved formandsafgørelse af 14. november 2024 at realitetsbehandle klagen, idet det blandt andet blev anført:

"Afgørelser truffet af Banedanmark i sager om ansøgninger om adgang til depotspor kan efter gennemførelsesforordningens artikel 14 og servicefacilitetsbekendtgørelsens § 14, stk. 1, 1. pkt., påklages til Jernbanenævnet.

Jernbanenævnets realitetsbehandling af en klage over en konkret afgørelse forudsætter imidlertid blandt andet, at klageren har en aktuell retlig interesse i at få klagen realitetsbehandlet, herunder at klagen som udgangspunkt skal vedrøre en endelig afgørelse.

Banedanmark har den 5. november 2024 meddelt, at Banedanmark har genoptaget hele den del af Banedanmarks afgørelse af 13. september 2024, der vedrører Banedanmarks afslag på ansøgningen fra Railservice om adgang til depotspor.

Genoptagelsen indebærer, at hele den påklagede del af afgørelsen af 13. september 2024 ikke er endelig, idet Banedanmark på et senere tidspunkt vil træffe en ny afgørelse herom, herunder med en ny skriftlig afgørelse (med ny klagevejledning, m.v.) i det omfang, det ikke måtte lykkes at få imødekommet ansøgningen fuldt ud.

Da Railservice herefter ikke aktuelt har nogen retlig interesse i Jernbanenævnets realitetsbehandling af sagen, afvises klagen.”



Hovedbanegården, København

Klage over Lokaltogs manglende billetautomater på station - EU-forordning 2021/782 (j.nr. 2024-224113)

Jernbanenævnet modtog den 29. november 2024 en klage vedrørende manglende muligheder for billetkøb på Mørdrup station.

I klagen gøres det blandt andet gældende, at de manglende muligheder på billetkøb på stationen er i strid med togpassagerrettighedsforordningen og trafik købskontrakten.

Sagen var fortsat under behandling ved årets udgang.

Klage over DSB's gennemgående billetter – EU-forordning 2021/782 (j.nr. 2024-224035)

Den 17. december 2024 modtog Jernbanenævnet en klage, hvori det blev anført, at DSB ikke efterlevede kravene i forordning (EU) nr. 2021/782 om gennemgående billetter ved internationale rejser.

Sagen var fortsat under behandling ved årets udgang.

1.3. Retssager

Jernbanenævnet vinder principiel sag i Højesteret om kombiterminaltakster (j.nr. 2021-002655)

Den 18. september 2019 traf Jernbanenævnet en afgørelse, som pålagde DB Cargo Scandinavia A/S at nedregulere visse takster for 2019 vedrørende brugeres adgang til og benyttelse af serviceydelser på kombiterminalerne i Høje-Taastrup og Taulov. Nævnet fandt, at de omhandlede takster var fastsat i strid med kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1, som fastslår, at takster ikke må overstige omkostningerne med tillæg af en rimelig fortjeneste.

DB Cargo indbragte sagen for retten i Glostrup med påstand om ugyldighed. Den 6. december 2019 frifandt byretten Jernbanenævnet, da retten fandt, at nævnet havde handlet inden for sin kompetence og i overensstemmelse med gældende regler. DB Cargo ankede herefter dommen til Østre Landsret, som den 26. april 2023 ændrede byrettens dom og gav DB Cargo

medhold. Landsretten fandt, at Jernbanenævnet ikke havde været berettiget til at nedregulere de pågældende takster alene med henvisning til, at taksterne oversteg omkostningerne med tillæg af rimelig fortjeneste, idet dette efter landsrettens opfattelse krævede en yderligere analyse af konkurrencesituationen for kombiterminalerne.

Med Procesbevillingsnævnets anketilladelse indbragte Jernbanenævnet sagen for Højesteret.

Den 17. januar 2024 afsagde Højesteret dom i sagen og frifandt Jernbanenævnet. Dermed blev byrettens dom stadfæstet, og landsrettens præmisser samt alle DB Cargos anbringender blev tilsidesat. Højesteret fandt, at Jernbanenævnet i medfør af jernbanelovens § 103 og kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1, havde været berettiget til at påbyde nedsættelse af takster alene med henvisning til, at de oversteg de tilladte omkostninger med rimelig fortjeneste. Der var således ikke krav om yderligere analyser af konkurrencemæssige forhold. Denne fortolkning blev støttet på dels forarbejderne til jernbaneloven og dernæst på EU-Domstolens dom i sag C-144/20 (AS LatRailNet).

Herudover tilsidesatte Højesteret samtlige af DB Cargos øvrige anbringender, idet Højesteret blandt andet fastslog:

- At Jernbanenævnets afgørelse var tilstrækkeligt begrundet herunder i forhold til jernbaneloven, kombiterminalbekendtgørelsen og forvaltningslovens krav.
- At de omhandlede takster var omfattet af kombiterminalbekendtgørelsens krav.
- At Jernbanenævnet med rette havde anvendt det i sagen omhandlede periodiseringsprincip (det såkaldte "år X-2 periodiseringsprincip").

- At Jernbanenævnet med rette havde bedømt takstfastsættelsen individuelt for hver enkelt type af serviceydelse.
- At Jernbanenævnet også i øvrigt havde handlet inden for rammerne af både national ret og EU-retten.

Dommen fra Højesteret afslutter en langvarig tvist med navnlig de nævnte principielle spørgsmål. Dog udestår fortsat afslutning på en tilsvarende sag mellem samme parter, som verserer for byretten, jf. nedenfor.



Slagelse Station

Retssag om tilsynet med kombiterminaltakster for 2020 – DB Cargo (J.nr. 2021-002666)

DB Cargo stævnedes den 4. juni 2020 af Jernbanenævnet med påstand om ugyldighed af nævnets påbud af 5. maj 2020 vedrørende blandt andet nedregulering af visse af 2020-taksterne for kombiterminalerne i Taulov og Padborg. Sagen var i en periode udsat på Højesterets dom i den ovenfor gengivne sag, idet de to sager omhandler de samme principielle spørgsmål.

Efter dommen fra Højesteret blev sagen berammet til hovedforhandling, som finder sted den 21. januar 2026 ved Retten i Glostrup.



Tbilisi, Georgien

2. Jernbanenævnets internationale arbejde

Jernbanenævnets internationale samarbejde er forankret i EU's regler, som navnlig fremgår af

direktiv 2012/34/EU om etableringen af et fælles europæisk jernbaneområde. Som led i implementeringen af disse regler deltager nævnet aktivt i internationale fora for at fremme harmonisering, sikre lige konkurrencevilkår og styrke markedsåbningen i jernbanesektoren. Disse fora består af tilsvarende klage- og tilsynsorganer (Regulatory Bodies), fra de øvrige EU-lande, og Jernbanenævnet er her præsenteret af sekretariatet.

Deltagelsen i fora som European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB), Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3) og Independent Regulator's Group-Rail (IRG-Rail) giver Jernbanenævnet mulighed for at udveksle erfaringer og blandt andet bidrage til en mere sammenhængende reguleringspraksis.

I det følgende beskrives nærmere de centrale aktiviteter og resultater fra Jernbanenævnets engagement i de forskellige fora i 2024, jf. nedenfor.

2.1. European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB) er et centralt forum for samarbejde mellem de nationale jernbaneregulatorerne i EU. Dette samarbejdsforum koordineres af Europa-kommissionen og har blandt andet til formål at fremme en harmoniseret reguleringspraksis og erfaringsudveksling på tværs af medlemslandene.

ENRRB afholder typisk to møder årligt, hvor repræsentanter fra de nationale reguleringsorganer samles for at drøfte implementeringen af EU's jernbaneregler og udveksle erfaringer. Disse møder fokuserer på centrale temaer som

adgang til infrastruktur, kapacitetstildeling og tilsynspraksis, der understøtter retssikkerheden og gennemsigtigheden på det europæiske jernbanemarked.

ENRRB spiller en afgørende rolle i at sikre ensartet anvendelse af EU's regler på tværs af medlemslandene og fungerer som bindeled mellem de nationale reguleringsorganer og Europa-Kommissionen. Netværkets arbejde styrker konkurrencen og effektiviteten i jernbanesektoren og bidrager til udviklingen af et integreret europæisk jernbanemarked.

I 2024 fortsatte Jernbanenævnet sin aktive deltagelse i ENRRB's møder. Gennem deltagelsen har nævnet bidraget til at forme diskussionerne om harmonisering af praksis og sikret, at danske erfaringer og interesser bliver hørt og indarbejdet i de europæiske initiativer.

2.2. Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3)

Jernbanenævnet er tilsynsorgan i henhold til forordning nr. 913/2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (jernbanegodsforordningen). Forordningen fastsætter regler for etablering og organisering af internationale jernbanegodskorridorer. I Europa er der etableret 11 godskorridorer, og Danmark er med i korridor 3, den såkaldte *Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3)*, der løber fra Oslo/Stockholm helt ned til Palermo. Mere information om godskorridoren findes på [RailNetEuropes Hjemmeside](#)

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

Tilsynsorganerne i de medlemslande, hvorigennem godskorridoren løber, skal samarbejde om opgaveløsningen og koordinere afgørelser af fælles betydning. Dette indebærer blandt andet, at tilsynsorganerne samarbejder om at overvåge konkurrencesituationen og navnlig sikre en ikke-diskriminerende adgang til korridoren. Derudover fungerer tilsynsorganerne som appelinstans.

Til sikring af dette samarbejde har tilsynsorganerne i RFC3, herunder Jernbanenævnet, i 2015 indgået en samarbejdsaftale.

Jernbanenævnet deltager løbende i møder vedrørende godskorridoren og indgår således aktivt i samarbejde med andre tilsynsorganer.

Jernbanegodsforordningen har siden 2021 været under revision og forventes erstattet af reglerne i det forslag til kapacitetsreform, som aktuelt er under behandling i EU.



Sekretariatet til møde i IRG-Rail, London

2.3. Independent Regulator's Group – Rail (IRG-Rail)

IRG-Rail er et samarbejde mellem 31 uafhængige europæiske jernbaneregulatorer og spiller en central rolle i at fremme et konkurrencepræget, effektivt og bæredygtigt jernbanemarked i Europa. IRG-Rail fungerer som en platform for erfaringsudveksling og fælles strategiske tiltag inden for regulering af jernbanesektoren. Gruppens arbejde er organiseret omkring flere arbejdsgrupper samt plenarmøder, der finder sted to gange årligt. Disse plenarmøder fungerer som IRG-Rails øverste beslutningsorgan, hvor prioriteter fastlægges, og overordnede retningslinjer for arbejdsgruppernes arbejde udstikkes.

Jernbanenævnet deltager aktivt i IRG-Rails arbejdsgrupper, som bidrager til harmonisering af praksis og udvikling af et sammenhængende europæisk regelværk.

I 2024 fortsatte nævnet sit arbejde i flere centrale arbejdsgrupper:

Access Working Group

Arbejdsgruppen fokuserer på adgangen til jernbaneinfrastruktur herunder at mindske markedsbarrierer og adgangsbegrænsninger samt at fremme konkurrence, samarbejde og koordination til gavn for jernbanevirksomhedernes behov.

Arbejdsgruppen sikrer europæisk koordinering og udvikling af ensartede tilgange til spørgsmål om fortolkning af EU-lovgivningen, særligt inden for jernbanegodstransport.

I løbet af 2024 bidrog arbejdsgruppen aktivt med at levere input til EU-lovgivningsprocessen om det aktuelle forslag til kapacitetsreform

(COM(2023) 443). Gruppen analyserede de strategiske planlægningsmekanismer, prioritetsregler og kompensationsordninger, som reguleringen introducerede, og udarbejdede blandt andet input til EU's såkaldte trilog forhandlinger.

Arbejdsgruppen fortsatte også med at monitorere den nationale implementering af det såkaldte TTR-projekt (Timetable Redesign for Railways), hvor de første kapacitetsmodeller blev lanceret i 2023 for Timetable 2025.

På godstransportområdet implementerede gruppen en ny overvågningsproces for Rail Freight Corridors (RFC), hvor der blev etableret en fast cyklus for dataindsamling og analyse. De første såkaldte KPI-analyser blev udarbejdet i slutningen af året og vil blive videreført i de kommende år.

Endelig afsluttede arbejdsgruppen en intern rapport om konsekvenserne af ERTMS-implementeringen på adgang til jernbanenettet. Rapporten belyste interoperabilitetsproblemer og regulatoriske udfordringer i forbindelse med udrulningen af ERTMS på tværs af medlemslandene.

Sub-Group Access to Service Facilities

Arbejdsgruppen arbejder med adgangen til servicefaciliteter og vilkårene herfor, herunder at udvikle en fælles forståelse af adgangsbetingelserne. Nationale "best practice"-erfaringer udveksles for at sikre europæisk harmonisering. Der arbejdes for en gennemsigtig og lige adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede serviceydelser.

Sekretariatet deltog aktivt i denne Sub-group, særligt gennem den nedsatte Task Force sammen med Tyskland og Frankrig, hvis formål er at analysere adgangen til depotspor samt

implementeringen af de gældende regler i de enkelte medlemslande.

Som del af Task Forcen har sekretariatet blandt andet bidraget væsentligt ved udarbejdelsen af et omfattende spørgeskema, hvor besvarelsenerne fra alle de europæiske regulatorer skal danne grundlag for en rapport med sammenfatning af resultater og analyser, som vil blive udarbejdet og offentliggjort i 2025.

Derudover gennemførte arbejdsgruppen i 2024 en omfattende analyse af, hvordan servicefaciliteter kunne integreres i det nye kapacitetsstyringssystem. Gruppen samarbejdede tæt med WG Access og ELP Group om blandt andet input til EU-lovgivningsprocessen om det aktuelle forslag til kapacitetsreform.

Gruppen fortsatte sin monitorering af den såkaldte Rail Facilities Portal, hvor resultaterne blev samlet i en rapport, der blev præsenteret på IRG-Rail's plenarmøder.

Charges Working Group

De nationale tilsynsorganer skal blandt andet kontrollere, at opkrævningerne af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur sker i overensstemmelse med direktivet med tilhørende retsakter. Arbejdsgruppen udvikler ensartet forståelse af EU-reglerne og fælles europæiske anbefalinger, der skal understøtte effektive nationale tilsyn.

I 2024 analyserede Charges Working Group forskelle i takster for "cross border" godstransport og identificerede økonomiske barrierer for operatører. En rapport blev offentliggjort med anbefalinger om større gennemsigtighed i takstsystemerne.

Gruppen evaluerede også de såkaldte præstationsordninger herunder incitamenterne til at minimere forsinkelser. En sammenligning af ordninger på tværs af lande resulterede i anbefalinger om en mere konsekvent tilgang til præstationsbaserede takster.

Endelig gennemførte gruppen en analyse af ERTMS-finansiering, hvor omkostningsfordelingen mellem infrastrukturforvaltere og operatører blev kortlagt. Resultaterne blev samlet i en intern rapport til videre regulatorisk arbejde.

Market Monitoring Working Group

De nationale tilsynsorganer overvåger konkurrencesituationen og udviklingen i øvrigt på markedet for jernbanerelaterede ydelser.

Arbejdsgruppen opstiller retningslinjer for indsamling af data, ligesom den koordinerer de årlige indsamlinger af data fra de enkelte medlemsstater og sammenfatter disse i årlige rapporter om markedsudviklingen, som hvert år har et særligt fokusområde.

Sekretariatet bidrager aktivt både ved deltagelse i møder og ved skriftlige input til brug for dataindsamlingen.

I årets første halvdel afsluttede gruppen arbejdet med den 12. rapport, hvor der blev foretaget en omfattende analyse om udviklingen af jernbanetrafikken på tværs af landene.

Sideløbende påbegyndte gruppen dataindsamlingen til den 13. udgave af rapporten, der vil have særligt fokus på infrastrukturforvalteres karakteristika.

Sub-Group Charges for Service Facilities

Denne arbejdsgruppe hører under ovenstående Charges-arbejdsgruppe, og arbejder specifikt med at indsamle oplysninger om og udvikle praksis for tilsyn med takster for jernbanerelaterede serviceydelser.

Arbejdsgruppen opdaterede i 2024 analysen af takster for passagerstationer, herunder med analyse af de nationale forskelle i takststrukturer for stationer og passagerrelaterede tjenester.

Derudover undersøgte gruppen grunden til den manglende konkurrence indenfor distribution af elektricitet i størstedelen af medlemslandene, herunder forbindelserne mellem energi og jernbaneregulering, og de praktiske årsager, der måttet forhindre frit valg af energileverandører.



Advarselsskilt ved Nærumbanen

Emerging Legislative Proposals Group

Arbejdsgruppen beskæftiger sig navnlig med at levere input til den europæiske lovgivningsproces.

I 2024 leverede arbejdsgruppen centrale input til EU-lovgivningsprocessen, navnlig vedrørende det aktuelle forslag til kapacitetsreform (COM(2023) 443). Gruppen bidrog med juridiske analyser og koordinerede input fra de øvrige arbejdsgrupper for at sikre en fælles IRG-Rail-holdning til de enkelte dele af forslaget.

Som led i arbejdet med at vurdere implementeringen af direktiv 2012/34/EU inddrog gruppen EU-Kommissionens evaluering som et relevant referencepunkt. Med udgangspunkt i denne og gennem indsamling af erfaringer fra IRG-Rail's medlemmer, udarbejdede gruppen en uafhængig analyse af de centrale udfordringer, herunder forhold vedrørende infrastruktur forvaltning og tilsynsorganernes rolle.

Derudover blev der afholdt en workshop i London, hvor dels Kommissionens forslag til kapacitetsreform blev drøftet, dels udveksling af tilsynsorganernes erfaringer med øvrige aspekter af EU-lovgivningen.

Task Force on Multimodality

Denne arbejdsgruppe undersøger integration af jernbanen i multimodale transportsystemer, herunder digitale billetløsninger, passagerrettigheder og multimodal transportregulering.

I 2024 undersøgte arbejdsgruppen udviklingen af multimodal digital mobilitet i EU, hvor fokus var på passagerrettigheder i multimodale rejser, samt nye initiativer inden for digitale mobilitetsplatforme.

Gruppen analyserede den politiske udvikling efter EU-Kommissionens udmelding i 2024-2029-programmet om et "Single Digital Booking and Ticketing" system, der skal sikre, at passagerer kan booke rejser på tværs af operatører i hele Europa. Resultaterne blev præsenteret på IRG-Rail's plenarmøde i maj og senere afsluttet med en rapport om, hvordan digitale multimodale billetløsninger kan påvirke jernbanemarkedet og konkurrencesituationen.

En anden vigtig aktivitet var en benchmarking af enkeltbilletter og rabatbilletter i Europa, hvor gruppen analyserede effekten af forskellige nationale initiativer såsom Tysklands "€49-billet", Østrigs "Klimaticket" og Portugals lavprismilletter til regionale tog.

*

Yderligere information om arbejdsgrupperne under IRG-Rail og arbejdsgruppernes publikationer findes på [IRG-Rails hjemmeside](#)

3. Jernbanenævnets samarbejde med den nationale sikkerhedsmyndighed

Efter Artikel 56, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, skal det nationale tilsynsorgan samarbejde med den nationale jernbanesikkerhedsmyndighed, som i Danmark er Trafikstyrelsen (herefter: sikkerhedsmyndigheden).

Der er derfor i henhold til bekendtgørelsen om Jernbanenævnet indgået en samarbejdsaftale mellem Jernbanenævnet og sikkerhedsmyndigheden.

Samarbejdet har til formål at imødegå skadelig indvirkning på dels konkurrencen, og dels sikkerheden på jernbanemarkedet.

Der afholdes som minimum et årligt møde. Møderne planlægges sådan, at eventuelle anbefalinger og bemærkninger kan indgå i nævnets årsberetning. Det årlige møde tilsigtes at blive afholdt inden den 15. januar – efter det pågældende år.

Senest afholdtes der den 13. januar 2025 møde mellem sekretariatet og sikkerhedsmyndigheden.

Sekretariatet havde forinden mødet anmodet sikkerhedsmyndigheden om en beskrivelse af procedurerne for lukning af jernbanespor, herunder navnlig det Banedanmarks Netreddegørelse anførte om, at Banedanmark indstiller sidespor til lukning hos sikkerhedsmyndigheden, og hvis sikkerhedsmyndigheden godkender indstillingen, er sidesporet trafikalt og teknisk nedlagt. Anledningen til denne anmodning var en konkret sag, som gav anledning til at få belyst, hvorvidt der blev foretaget de fornødne partshøringer forud for beslutninger om lukning af spor, samt hvorvidt de i øvrigt foreskrevne procedurer blev fulgt, herunder blandt andet forpligtelsen til at annoncere ikke anvendte depotspor som tilgængelige for udlejning, jf. artikel 15 i forordning (EU) 2017/2177. Sikkerhedsmyndigheden oplyste, at de aktuelt ikke formelt træffer beslutning om nedlæggelse af spor, men alene afgiver en udtalelse om indstillinger fra Banedanmark om nedlæggelse af spor.

Derudover blev sekretariatet i forlængelse af mødet sidste år orienteret om forskellene mellem danske og europæiske regler for kørsel med sættevogne. Sikkerhedsmyndigheden underrettede om, hvordan de strengere danske krav, som blev indført efter ulykken på Storebæltsbroen, påvirker konkurrencen i sektoren. Der blev redegjort for igangværende initiativer for at

harmonisere EU-lovgivningen, så den bedre reflekterer de danske sikkerhedskrav.



Haslev Station

4. Jernbanenævnet

Jernbanenævnet har siden dets etablering i 2010 fungeret som et statsligt uafhængigt klage- og tilsynsorgan. Jernbanenævnets hovedopgaver vedrører markeds- og konkurrenceovervågning af jernbanesektoren med henblik på at sikre overholdelse af gældende regler om blandt andet en lige og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og jernbanerelaterede serviceydelser.

4.1. Lovgrundlag

Jernbanenævnets lovgrundlag er forankret i EU-retlige direktiver, forordninger og gennemførelsesforordninger med indvirkning på den nationale lovgivning.

På nationalt plan er nævnets retsgrundlag hovedsageligt baseret på jernbaneloven med tilhørende bekendtgørelser, som fastlægger principper for reguleringen af jernbanesektoren i Danmark og tildeler nævnet opgaver og beføjelser.

Nævnets opgaver og sammensætning, herunder i forhold til beføjelser og rolle m.v. er fastsat i jernbanelovens kapitel 16 **(1)** og i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet **(2)** samt ved øvrige jernbanerelaterede retsakter.

Den væsentligste lovgivning på europæisk plan er direktiv 2012/34/EU **(3)** om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde, som senere ændret ved direktiv 2016/2370 **(10)**, om åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane m.v. (4. jernbanepakke). Direktivet er implementeret i dansk lovgivning med jernbaneloven **(1)** og en række bekendtgørelser, som er udstedt med hjemmel i loven. Formålet med den fjerde jernbanepakke var navnlig at åbne muligheden for, at agere på tværs af landegrænserne i EU.

Det følger ydermere af direktivet **(3)**, at Europa-kommissionen skal udstede diverse gennemførelsesakter, med det formål at fastsætte detaljerede regler inden for direktivets rammer med direkte virkning i medlemslandene.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 **(11)** opstiller et detaljeret regelsæt for offentliggørelse af oplysninger om adgangen til servicefaciliteter og supplerer samtidig de overordnede regler i direktiv 2012/34/EU **(3)**. Servicefacilitetsoperatørerne skal udarbejde en servicefacilitetsbeskrivelse med nærmere oplysninger om typer af tjenesteydelser, takster og rabatter m.v.

Jernbanenævnet er tildelt en række opgaver i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010 **(13)** om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (jernbanegodsforordningen). Forordningen har til formål at styrke konkurrencen og effektiviteten på tværs af EU's godskorridorer, herunder den fastlagte ScanMed-korridor (RFC3).

Som en del af forordningens krav skal Jernbanenævnet overvåge konkurrencen på godskorridoren. Dette sker både ved behandling af klagesager og gennem tilsyn, som nævnet kan iværksætte på eget initiativ. Overvågningen har til hensigt at sikre, at adgang til infrastrukturen sker på lige og ikke-diskriminerende vilkår.

Derudover er Jernbanenævnet forpligtet til at koordinere opgaver og udveksle relevant information med tilsvarende tilsynsorganer fra de øvrige medlemslande, der opererer på samme godskorridor. Dette samarbejde styrker harmoniseringen af regler og praksis på tværs af landegrænserne og bidrager til at sikre en smidig og effektiv godstransport i hele korridoren.

Forordningen er stadig under revision i forbindelse med den igangværende behandling i EU-lovgivningsprocessen af et forslag til kapacitetsreform, som i øjeblikket forhandles i trilog.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/909 **(12)** opstiller principper for beregningen af infrastrukturforvalters omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanetransporterne (marginalomkostningerne) til brug for fastsættelse af infrastrukturafgifterne.

Den reviderede togpassagerrettighedsforordning (EU) nr. 2021/782 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (togpassagerrettigheds-

forordningen) **(14)** trådte i kraft den 7. juli 2023.

Den reviderede togpassagerrettighedsforordning har til hensigt at styrke forbrugerbeskyttelsesniveauet i EU gennem ensartede og klare regler for niveauet for beskyttelsen af passagererne i EU. Forordningen tilsigter blandt andet, at der skal sikres bedre assistance og vejledning til personer med handicap og nedsat mobilitet og fastsætter samtidigt mere præcise regler for jernbanevirksomhedernes pligt til at informere om passagerrettighederne.

Efter forordningen er nævnet tildelt beføjelser til at føre tilsyn med jernbanevirksomhedernes efterlevelse af passagerrettighederne, jf. forordningens bestemmelser. Forordningen tjener det formål at sikre passagerens rettigheder inden for EU, særligt hvad angår de tilfælde, hvor rejsen bliver forsinket eller aflyst. Forordningens hovedformål er således at sikre kvaliteten og effektiviteten af jernbanevirksomhedernes passagertransport.

Nævnet fungerer desuden som klageinstans i forhold til sager der vedrører jernbanevirksomhedernes overholdelse af forordningen, og som i øvrigt falder udenfor afgørelseskompetencen hos Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

Jernbanenævnet er endvidere klageinstans for dele af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1370/2007 **(15)** om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej. Klagefunktionen er i dette tilfælde fordelt mellem Klagenævnet for Udbud og Jernbanenævnet. Jernbanenævnet behandler klager vedrørende beslutninger om indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening med jernbanen uden forudgående udbud. I lyset af den 4. jernbane-pakke er forordningen blevet ændret ved forordning (EU) 2016/2338 **(16)** af 14. december 2016 for så

vidt angår åbning af markedet for indenlandsk personbefordring.

Jernbanenævnet skal efter direktivet samarbejde med sikkerhedsmyndigheden, og dernæst hvert andet år gennemføre høringer af udvalgte dele af branchen om jernbanemarkedets funktion. Oplysninger om Jernbanenævnets brugerundersøgelser findes på nævnets hjemmeside.

I 2015 trådte regnskabsreglementet for DSB **(4)** i kraft, i medfør af jernbanelovens § 8 **(1)**. Reglementet fastsætter nærmere regler for DSB's regnskaber, herunder at I) tilvejebringe et detaljeret overblik over anvendelsen af kontraktbetalingen på offentlige serviceydelser, II) sikre at der ikke forekommer krydssubsidiering internt i DSB's regnskaber, III) der ikke overføres kapital til konkurrenceudsatte aktiviteter, og samtidigt sikre en fornøden revision af reglernes overholdelse.

I forbindelse med tilsyn kan nævnet træffe afgørelse om passende foranstaltninger, jf. § 9 i bekendtgørelse om Jernbanenævnet **(2)**, hvorved nævnet meddeler den forpligtede, fx jernbanevirksomheden, hvad denne på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.

For så vidt angår Jernbanenævnet som klageinstans er nævnet kompetent til at behandle og træffe afgørelser i konkrete klagesager vedrørende en lang række forhold inden for jernbanesektoren. Enhver med retlig interesse kan klage til nævnet over afgørelser og beslutninger truffet af eksempelvis Banedanmark, forvaltere af servicefaciliteter og andre aktører.

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



Dybbølsbro, København

4.2. Klagesagsbehandling

Efter indgivelse af klage til Jernbanenævnet påser sekretariatet og formanden, at de formelle betingelser er opfyldt, jf. klagevejledningen, som findes på hjemmesiden.

Jernbanenævnet behandler som uafhængig myndighed klager, hvor der ved eller i henhold til lov er fastsat klageadgang til nævnet, herunder blandt andet:

- Klager over afgørelser og beslutninger i medfør af §§ 4-8, §§ 17-18 og § 21 i jernbaneloven samt regler fastsat i medfør heraf, eller når der i henhold til lov er fastsat regler om klageadgang til Jernbanenævnet.
- Klager vedrørende passagerrettighedsforordningen, der falder uden for Ankenævnet for Bus, Tog og Metros afgørelseskompetence, og

- Klager vedrørende artikel 5, stk. 6 og stk. 6a, i PSO-forordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane, m.v.).
- Klager over afgørelser og beslutninger truffet i medfør af § 2, stk. 1, nr. 1 og 2 i bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser.
- Klager over afgørelser og beslutninger truffet i medfør af §§ 3 – 25 i bekendtgørelse om infrastrukturforvalterens uafhængighed og uvildighed.

Der opkræves klagegebyr på DKK 4.000. Såfremt gebyret ikke medfølger klagen eller betales inden for en fastsat frist, afvises klagen.

Afgørelser eller beslutninger, der kan påklages til nævnet, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

En klage til Jernbanenævnet skal indgives senest 4 uger efter, at afgørelsen eller beslutningen er blevet meddelt.

Ved klagens modtagelse påses, at klagen er indgivet indenfor klagefristen, at klageren er klageberettiget samt at klagen vedrører forhold, der falder ind under nævnets kompetence.

Klager der vedrører passagerrettighedsforordningen bliver ikke opkrævet gebyr.

Klage til Jernbanenævnet har ikke i sig selv opsættende virkning i forhold til førsteinstansens afgørelse. I klagen kan der dog nedlægges påstand om, at nævnet skal tillægge klagen opsættende virkning. Nævnet kan alene tillægge klagen opsættende virkning, når der foreligger særlige forhold. Dette forudsætter som udgangspunkt, at manglende opsættende virkning vil kunne føre til væsentligt tab eller foregribe sagens udfald. Endvidere skal der foreligge en vis

sandsynlighed for, at klageren vil kunne få medhold.

Førsteinstansen anmodes om bemærkninger til klagen samt om fremsendelse af alle sagens akter, typisk inden for tre uger.

Jernbanenævnet partshører sagens parter om de faktuelle oplysninger under sagsbehandlingen, typisk med 2-3 ugers frist for partshørings svar. Overskridelse af fristen for et partshørings svar kan indebære, at der træffes afgørelse på det foreliggende grundlag.

Såfremt nævnet finder det nødvendigt, kan gennemføres besigtigelser eller indkalde sagens parter til et møde.

Når klagesagen er tilstrækkeligt oplyst, træffer nævnet afgørelse i sagen.

Nævnet har mulighed for at stadfæste, ændre, annullere eller hjemvise afgørelser, som er påklaget til nævnet. Nævnets afgørelser er skriftlige og som udgangspunkt bindende. Nævnets afgørelser offentliggøres på nævnets hjemmeside.

Nævnet er et uafhængigt tilsyns- og klageorgan, og nævnets afgørelser kan således ikke påklages til anden administrativ myndighed. Nævnets afgørelser kan indbringes for domstolene senest 8 uger efter, at afgørelsen er meddelt vedkommende part.

4.3. Jernbanenævnets sammensætning

Jernbanenævnets organisation er nærmere beskrevet i jernbanelovens § 103, stk. 5-7, og § 10 i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet.

Udover nævnsformanden som skal være dommer, består nævnet af yderligere seks medlemmer samt et antal suppleanter, som udpeges af

Erhvervsministeren efter høring af Transportministeren og 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, økonomi og jura, herunder blandt andet konkurrence- og forbrugerret.

Medlemmerne og formanden beskikkes for perioder på 4 år med mulighed for genbeskikkelse.

Formanden varetager den faglige ledelse af nævnsekretariatet. Derudover leder formanden nævnets møder og tilrettelægger, efter indstilling fra sekretariatet, nævnets arbejde.

Formanden og sekretariatet sørger for hurtigst muligt, at nævnets afgørelser, beslutninger, vejledende udtalelser, m.v. udsendes til sagens parter efter, at afgørelsen er truffet.

Jernbanenævnet var i 2024 sammensat med følgende medlemmer:

Formand

- Lene Sigvardt, dommer ved Retten i Næstved.

Nævnsmedlemmer

- Per Baltzer Overgaard, professor ved Institut for Økonomi, Aarhus Universitet.
- Jacob Schaumburg-Müller, vicedirektør i Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.
- Ellen Als, senior executive officer, Danmarks Tekniske Universitet.
- Birgit Liin, professor og institutleder ved Juridisk Institut, Aarhus Universitet.

- Lars Peter Raahave Østerdal, professor ved Økonomisk Institut, Copenhagen Business School.
- Henrik Sylvan, centerleder ved Danmarks Tekniske Universitet.

Suppleanter

- Claus Holm, professor ved Institut for Virksomhedsledelse, Aarhus Universitet.
- Pernille Wegener Jessen, professor ved Juridisk Institut, Aarhus Universitet.
- Lone Grønbæk Jørgensen, lektor og institutleder ved Økonomisk Institut, Syddansk Universitet.



Carsten Niebuhrs gade 43

4.4. Jernbanenævnets sekretariat

Jernbanenævnets sekretariat er et selvstændigt sekretariat, som er fysisk placeret i Trafikstyrelsen. Sekretariatet fungerer uafhængigt af

styrelsen og arbejder alene efter instruktion fra nævnsformanden. Den daglige ledelse af sekretariatet varetages af sekretariatets personaleledere.

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 med nævnsformanden om blandt andet forberedelsen af sager, planlægning og indkaldelse til nævnsmøderne samt udmøntning af nævnets beslutninger og afgørelser. Sekretariatet varetager endvidere internationale opgaver, herunder nævnets forpligtelse til at samarbejde og udveksle erfaringer med tilsvarende tilsynsorganer indenfor EU. Sekretariatet har i 2024 været bemandedet med følgende medarbejdere:

- Jonas Refn, cand.jur., personaleleder, chefkonsulent og koordinator.
- Lene Claudia Kjær Thomsen, cand.jur., specialkonsulent.
- Rasmus Lonnebjerg, HA Almen, BA-fuldmægtig.
- Andreas Gjerndrup Christensen, stud.scient.soc., student (*fratrådt 31. oktober 2024*).
- Jonas Bajer Dahl, stud.scient.pol., student (*tiltrådt 1. oktober 2024*).

- Anton Stappen Nielsen, stud.cand.merc., student (*tiltrådt 1. november 2024*).

4.5. Finansiering og drift

Jernbanenævnets driftsomkostninger dækkes af de jernbanevirksomheder, som nævnet fører tilsyn med, jf. jernbanelovens § 111, hvorefter jernbanevirksomhederne opkræves en fast afgift pr. kørt togkilometer i Danmark.

Ved en ændring af bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, som trådte i kraft 1. januar 2022, blev det fastslået, at Jernbanenævnets sekretariat har status som et selvstændigt sekretariat.

I forlængelse heraf – og med henblik på at implementere og understøtte sekretariatets selvstændighed og uafhængighed i forhold til Trafikstyrelsen – blev der den 17. august 2022 af nævnsformanden og Trafikstyrelsens direktør underskrevet en samarbejdsaftale om blandt andet stabsunderstøttelse.



Lyngby/Sorgenfri

Noter – Jernbanenævnets lovgrundlag

1. Lov nr. 686 af 27. maj 2015, Jernbaneloven, med senere ændringer.
2. Bekendtgørelse nr. 2424 af 13. december 2021 om Jernbanenævnet.
3. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2012/34/EU af 21. december 2012 om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning), med senere ændringer.
4. Regnskabsreglement for DSB, udstedt i medfør af § 8 i jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015.
5. Bekendtgørelse nr. 1475 af 2. december 2022 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanelnet.
6. Bekendtgørelse nr. 855 af 19. juni 2023 om Banedanmarks opgaver og beføjelser.
7. Bekendtgørelse nr. 1380 af 1. december 2015 om modtagepligt på stationer med senere ændringer.
8. Bekendtgørelse nr. 1245 af 10. november 2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. med senere ændringer.
9. Bekendtgørelse nr. 713 af 20. maj 2020 om interoperabilitet i jernbanesystemet.
10. 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.
11. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser.

12. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/909 af 12. juni 2015 om bestemmelser for beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften.
13. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.
14. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. (ikrafttrædelse den 7. juni 2023).
15. 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.
16. 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.