

Banedanmark

E-mail: bane@bane.dk

Kopi sendt til:

Advokatpartnerselskabet Plesner

E-mail: nkc@plesner.com

Transportministeriet

E-mail: trm@trm.dk

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 41 78 03 86

info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Banedanmarks registreringer af RDS-data – Opsættende virkning af klage fra GoCollective

0. Resume.

Advokatpartnerselskabet Plesner har den 17. oktober 2025 på vegne af GoCollective klaget til Jernbanenævnet over Banedanmarks afgørelse af 22. september 2025 vedrørende registreringer om togforsinkelser i Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik System (RDS) herunder bl.a. med påstand om, at klagen tillægges opsættende virkning.

Ved nærværende afgørelse tillægger Jernbanenævnet klagen **opsættende virkning**, jf. nævnets bemærkninger og delafgørelse herom i afsnit 3 nedenfor, hvortil henvises.

De omtvistede RDS-registreringer kan herefter ikke lægges til grund på det foreliggende grundlag.

Jernbanenævnet har på skriftligt grundlag enstemmigt vedtaget nærværende afgørelse. I sagens behandling har deltaget:

Nævnetsformand: Dommer Lene Sigvardt.

Nævnetsmedlemmer: Professor Per Baltzer Overgaard; vicedirektør Jacob Schaumburg-Müller; professor Lars Peter Raahave Østerdal; institutleder, professor Birgit Liin; centerleder Henrik Sylvan og senior executive officer Ellen Als.

1. Sagsfremstilling

GoCollective udfører passagertransport som offentlig service på visse togstrækninger i Midt- og Vestjylland samt Svendborgbanen i henhold til Hovedkontrakt af 4. februar 2019 med Transportministeriet.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Til brug for bl.a. indrapporteringer vedrørende GoCollectives opfyldelse af servicemål vedrørende operatørpunktlighed i henhold til førnævnte kontrakt foretager Banedanmark registreringer af togenes forsinkelser og aflysninger - herunder også med angivelse af årsager og placering af ansvar for hændelser - i Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik System (RDS).

Nærværende sag vedrører uenigheder mellem Banedanmark og GoCollective vedrørende Banedanmarks registreringer i RDS.

I forlængelse af drøftelser og et møde mellem GoCollective og Banedanmark, fremsendte GoCollective den 19. september 2025 en anmodning til Banedanmark om ændring af forskellige RDS-data for perioden 1. april – 31. august 2025, som efter GoCollectives opfattelse var faktuel forkerte. Til støtte herfor fremførte GoCollective en række nærmere oplysninger, som efter GoCollectives opfattelse støttede, at de omtvistede RDS-registreringer var fejlbehæftede og burde rettes.

Som svar herpå fremsendte Banedanmark afgørelse af 22. september 2025, hvori det blandt andet er anført:

"[...] Tak for fremsendte anmodning af 19. september 2025 om omregistrering af RDS-data og forudgående møde.

Indledningsvis skal jeg bemærke, at det juridiske grundlag for arbejdet med registreringerne i RDS (Regularitets- og Driftsstatistik Systemet) udgøres dels af § 9 i bekendtgørelse nr. 1351 af 2. december 2024 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbaneinfrastruktur, dels af selve RDS-vejledningen (gældende version 4.0.1, gyldig fra 4. september 2024).

Det fremgår af bl.a. bekendtgørelsens § 9, stk. 2, at registrering og fastlæggelse af årsager i RDS-koder foretages af infrastrukturforvalteren, og at jernbanevirksomheder har mulighed for løbende at få elektronisk adgang til registrering om egne tog i RDS. Banedanmarks sagsbehandling er yderligere uddybet i RDS-vejledningen.

I den forbindelse skal jeg især gøre opmærksom på bestemmelserne i RDS-vejledningens afs. 5.2.3, hvoraf det fremgår, at jernbanevirksomheden "skal følge op på de driftsrapporter de er tildelt, i henhold til deres egne, interne retningslinjer. [...]" Hvis en jernbanevirksomhed mener, at de fejlagtigt er tildelt ansvaret for et forhold, skal de kontakte RDS-opfølgningen og bede om at få ansvaret ændret. Dette skal ske med en skriftlig

begrundelse." Endvidere fremgår det af vejledningens afs. 5.4: "Alt RDS-data låses for en måned ad gangen. Når data er låst, må det ikke længere rettes. Data for en måned låses anden hverdag, klokken 10, den efterfølgende måned. Herefter kan ansvar ikke længere ændres. [...]"

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Banedanmark har ikke modtaget henvendelse fra GoCollective inden for ovenstående periode, hvorfor Banedanmark anser RDS-data for låst. Banedanmark kan ikke acceptere at ændre i RDS-data og i tildelingen af ansvarsplaceringen for enkelte forhold, da fristen for at gøre indsigelse mod forhold i perioden 1. april – 31. august 2025 er overskredet ved fremsendelse af GoCollectives henvendelse den 19. september 2025.

GoCollective anmoder om, at forholdene relateret til passagerforhold i forbindelse med større kulturelle begivenheder og festivaler over sommeren ikke tilskrives GoCollective, og at Banedanmark derfor korrigerer for disse registreringer.

Alle parter kan komme ud for hændelser, der kan skønnes uden for deres kontrol, men som de alligevel har ansvaret for i en driftsmæssig sammenhæng. I tilfælde af mange passagerer i forbindelse med events og festivaler er det Banedanmarks opfattelse, at det er jernbanevirksomheden, der har de bedste forudsætninger for at have dialog med arrangører og gennemføre forbedringstiltag for at minimere påvirkningen af punktligheden.

Ombygningen af Aarhus H og for den sags skyld andre større projekter på den danske jernbane har en afledt effekt på alle hændelser, uanset ansvarsplaceringen. GoCollective anmoder om en ændring af ansvarsplaceringen af driftsforstyrrelser som følge af ombygningsarbejderne. Banedanmark ville anse en ændring i ansvarsplaceringen som en principiel ændring, hvilket også ville medføre en genberegning af punktlighedspåvirkningen mellem de enkelte aktører. Banedanmark er af den holdning, at en sådan ændring ikke er berettiget. Desuden ville Banedanmark ikke kunne gennemføre en sådan ændring med tilbagevirkende kraft og uden at gennemføre en høring af jernbanevirksomhederne før ændring af princippet.

I anmodningen henvises der også til fejlkodninger under kode 200. Som nævnt tidligere angiver RDS-vejledningens afs. 5.4 en frist for rettelser, der som ovenfor nævnt er overskredet.

Reglerne i RDS-vejledningen er gældende for alle jernbanevirksomheder, og disse sendes hvert år i høring, inden de træder i kraft. Hvis GoCollective har holdninger til reglerne om ansvars-

fordeling, er GoCollective velkommen til at tage disse op i forbindelse med høringerne. [...]"

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

GoCollective fastholdt sin anmodning om ændringer af RDS-data ved brev af 22. september 2025 til Banedanmark, idet GoCollective blandt andet anførte:

"[...]GoCollective fastholder hermed sin anmodning af 19. september 2025 om omregistrering af RDS-data.

Allerede ved brev sendt 25. august gjorde GoCollective indsigelse mod Banedanmarks registreringer for august måned på grund af fejlregistreringer (brev er vedhæftet). Allerede af den grund er Banedanmarks afgørelse om afvisning af GoCollectives brev af 19. september 2025 urigtig, da GoCollective har gjort indsigelse og redegjort herfor efterfølgende.

Det bemærkes herudover, at der ikke er tale om en absolut og præklusiv regel om afskæring af omregistrering, men en proceduremæssig regel i henhold til RDS-vejledningens afsnit 5.4. Denne er ikke beskrevet som præklusiv i regelsættet, og det er derfor en fejlslutning fra Banedanmarks side, når der alene henvises hertil som begrundelse for afvisning af GoCollectives anmodning om omregistrering. Samtidig er det uforståeligt henset til det vedhæftede brev.

[...]

GoCollective går i den forbindelse ud fra, at Banedanmark er opmærksom på, at Transportministeriet har varslet en ophævelse af Hovedkontrakten (mellem Transportministeriet og GoCollective). Ud fra almindelige forvaltningsretlige principper er Banedanmark derfor forpligtet til at sikre, at der foretages en faktisk, proportional og saglig behandling af GoCollectives indsigelser - og ikke blot henvises til formelle procedureregler. Dette gælder særligt i betragtning af de alvorlige konsekvenser, Banedanmarks urigtige afgørelse vil kunne have for GoCollective, hvis Transportministeriet vælger at ophæve kontrakten med henvisning til disse fejlagtige data. Banedanmark har ikke overholdt almindelige forvaltningsretlige principper i nærværende sag og også af den grund er afgørelsen uhjemlet. [...]"

Ved brev af 26. september 2025 afslog Banedanmark at ændre sin afgørelse af 22. september 2025, idet det bl.a. blev anført:

"[...]Banedanmark henholder sig til sin skrivelse af 22. september 2025 og konklusionerne heri. Banedanmark finder ikke anledning til at ændre konkrete registreringer af RDS-data eller ændre principperne for denne registrering, f.eks. i forhold til

større events, Aarhus H eller RDS-kode 200. I forhold til Banedanmarks ræsonnement henvises der til Banedanmarks skrivelse af den 22. september. [...]"

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Ved brev af 17. oktober 2025 indgav GoCollective klage til Jernbanelævnets over Banedanmarks afgørelse om afvisning af ændring af RDS-data, herunder med følgende bemærkninger:

"[...] På vegne af GoCollective Rail A/S, CVR-nr. 12245904, Skøjtevej 26, 2770 Kastrup ("GoCollective") indgives hermed klage over en afgørelse truffet af Banedanmark, CVR-nr. 18632276, Carsten Niebuhrs Gade 43, 1577 København V, med samtidig anmodning om, at klagen tillægges opsættende virkning.

1. KLAGENS INDHOLD

*Nærværende klage (herefter også benævnt "**Klagen**") angår en afgørelse truffet af Banedanmark den 22. september 2025 [...] vedrørende GoCollectives anmodning om berigtigelse af fejl i Banedanmarks forvaltning af sin funktion som infrastrukturforvalter og registrering af RDS-data.*

GoCollective anmoder hermed Jernbanelævnets om:

(a) at omgøre Banedanmarks afgørelse af 22. september 2025 [...] og pålægge Banedanmark at imødekomme GoCollectives anmodning om omregistrering af RDS-data [...] for perioden april til august 2025;

(b) hvis (a) ikke imødekommes, at erklære Banedanmarks afgørelse af 22. september 2025 [...] ugyldig og hjemvise GoCollectives anmodning om omregistrering af RDS-data [...] for perioden april til august 2025 til fornyet behandling; og

(c) for både (a) og (b) at tillægge klagen opsættende virkning. For nærmere om baggrunden og grundlaget for Klagen henvises til afsnit 2 og 3, mens afsnit 4 begrundet GoCollectives anmodning om at tillægge Klagen opsættende virkning. Afsnit 5 indeholder enkelte processuelle bemærkninger om Klagen.

2. BAGGRUND

2.1 Den retlige ramme

*GoCollective varetager på vegne af Transportministeriet levering, forvaltning, og drift af offentlig personbefordring på udvalgte jernbanestrækninger i Jylland og på Fyn (Svendborgbanen) i henhold til Hovedkontrakten dateret 4. februar 2019 [...] ("**Hovedkontrakten**").*

Til brug for opfyldelse af Hovedkontrakten indgår GoCollective løbende hvert år tidsbegrænsede standardaftaler - omtalt som "adgangskontrakter" - med Banedanmark i medfør af jernbanelovens § 20, stk. 1. Disse adgangskontrakter fastsætter betingelserne for GoCollectives adgang til at benytte jernbaneinfrastruktur forvaltet af Banedanmark. Den seneste adgangskontrakt er indgået den 27. februar 2025 [...] med virkning fra 1. marts 2025 til den 13. december 2025 ("**Adgangskontrakten**").

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Ifølge jernbanelovens § 20, stk. 1 skal aftalen mellem jernbanevirksomheden (GoCollective) og infrastrukturforvalteren (Banedanmark) desuden indeholde en såkaldt præstationsordning, der blandt andet kan omfatte bestemmelser om bonus og bod for togforsinkelser.

Ifølge Adgangskontraktens § 14 forvaltes præstationsordningen efter den til enhver tid gældende bekendtgørelse om infrastrukturafgifter. Bekendtgørelse om infrastrukturafgifters § 9, stk. 1, fastslår, at forsinkelser og aflysninger skal registreres i Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik System ("**RDS**"), hvor årsagen til, at et tog er forsinket eller aflyst, bliver registreret med en kode.

Det er Banedanmark, som infrastrukturforvalter, der foretager registrering og fastlæggelse af både årsagerne til og ansvarsplaceringen af forsinkelser og aflysninger i RDS-koder, jf. stk. 2.

Til brug for registrering af årsag og ansvar har Banedanmark udarbejdet en vejledning til RDS [...] ("**RDS-vejledningen**").

RDS-vejledningen skal være i overensstemmelse med SERA-direktivet. Dette er nærmere omtalt i afsnit 3.1 nedenfor.

Banedanmarks registreringer i RDS har særligt betydning for Hovedkontrakten mellem GoCollective og Transportministeriet, idet RDS-data danner grundlag for beregning af GoCollectives operatør-punktlighed. Det følger navnlig af Hovedkontraktens bilag 9, punkt 2.5.2, at GoCollective månedligt skal fremlægge deres punktlighedsdata på baggrund af Banedanmarks registreringer i RDS. De indberettede punktlighedsdata danner grundlag for, at GoCollective enten modtager bonus eller forpligtes at betale bod i henhold til Hovedkontraktens bilag 9 om "Servicemål", punkt 2.2. Ultimativt kan de indberettede punktlighedsdata danne grundlag for Transportministeriets ophævelse af Hovedkontrakten i medfør af punkt 6.1.5.

2.2 Fejlregistreringer i RDS

GoCollective har for perioden 1. april - 31. august 2025 konstateret konkrete og systematiske fejl i Banedanmarks registrering af data i RDS.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Der henvises til oversigt over RDS-registreringer i perioden 1. april - 31. august 2025 [...]. Oversigten indeholder en opstilling af registrerede forsinkelser i perioden som GoCollective mener er fejlregistrerede, et uddrag af forsinkelser der skyldes ekstraordinære passagertal som følge af eksterne begivenheder udarbejdet af GoCollective og en oversigt over registreringer under årsagskode 200.

Konkret har disse fejlregistreringer betydet, at GoCollective er blevet tilskrevet ansvaret for ekstraordinære kapacitetsbelastninger forbundet med en række større kulturelle begivenheder samt driftsforstyrrelser som følge af ombygningsarbejder på Aarhus Hovedbanegård, foruden en række øvrige fejlregistreringer.

På den baggrund fremsendte GoCollective fredag den 19. september 2025 en anmodning [...] til Banedanmark om ændring af foreliggende data i RDS ("Ændringsanmodningen"). Ændringsanmodningen fremkom i forlængelse af et møde afholdt mellem parterne samme dag og med henvisning til det materiale, som GoCollective på mødet havde præsenteret for Banedanmark [...].

Som det fremgår af præsentationen vedlagt Ændringsanmodningen [...], redegjorde GoCollective for en række forhold og begivenheder, som Banedanmark ifølge GoCollective fejlagtigt havde forsømt at tage i betragtning i forbindelse med den løbende registrering. På den baggrund fremførte GoCollective krav om korrigering af punktlighedstal, se nærmere herom i afsnit 3. Ændringsanmodningen blev fremsendt i henhold til RDS-vejledningens punkt 5.2.3 om GoCollectives ret til at fremføre indsigelser over for konkret RDS-data samt RDS-vejledningens punkt 5.5, hvoraf det følger, at fejl i data skal rettes.

Allerede mandagen efter - den 22. september 2025 kl. 16:04 - fremsendte Banedanmark sin afgørelse af sagen [...], idet Banedanmark afviste Ændringsanmodningen med den begrundelse, at anmodningen var fremsendt for sent og angik RDS-data, som allerede var "låst" i henhold til RDS-vejledningens punkt 5.4 om proceduremæssige frister. Derudover afviste Banedanmark helt overordnet det af GoCollective fremførte materielle grundlag for Ændringsanmodningen.

GoCollective sendte kort efter afgørelsen - samme dag - en ny skrivelse til Banedanmark [...] med anmodning om, at Æn-

dringsanmodningen blev genovervejet, idet GoCollective henstillede til, at Banedanmark tog nærmere stilling til materialet præsenteret som en del af Ændringsanmodningen [...].

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Det blev samtidig påpeget af GoCollective, at Banedanmarks interne systemer og retningslinjer - hvorefter RDS-data "låses" for en måned ad gangen - ikke kan tillægges prækluderende eller afskærende virkning for GoCollectives muligheder for at gøre indsigelse mod (forkerte) RDS-registreringer. I denne sammenhæng bemærkes i øvrigt, at det ikke tidligere har været muligt for GoCollective at opnå det fulde overblik over fejlenes omfang. Dette skyldes dels, at dette kræver en grundig gennemgang af registreringerne og betydelige ressourcer, og dels at visse fejl først har kunnet identificeres efter en analyse over tid. Det forhold, at GoCollective ikke tidligere har anmodet om korrektion af enkeltstående fejl, kan således heller ikke i sig selv afskære en ellers berettiget indsigelse.

Som svar på GoCollective's opfølgning den 22. september 2025 [...] vendte Banedanmark retur den 26. september 2025 [...] med fastholdelse uden yderligere begrundelse af sin tidligere afgørelse af 22. september 2025.

Det er Banedanmarks afgørelse af 22. september 2025, som nærværende Klage drejer sig om.

3. GRUNDLAG FOR KLAGEN

3.1 Banedanmarks RDS-registreringer

Banedanmark foretager registreringer i RDS på baggrund af RDS-vejledningen, der fastlægger de retningslinjer, som Banedanmarks medarbejdere skal registrere togenes forsinkelser inden for i RDS. RDS-vejledningen er udtryk for Banedanmarks implementering af de grundlæggende principper, som forsinkelser og aflysninger skal kategoriseres på baggrund af i henhold til bilag VI i SERA-direktivet.

SERA-direktivets bilag VI, punkt 2 fastsætter de grundlæggende principper, som operatør-punktlighed under Præstationsordningen skal baseres på, jf. artikel 35. Bilag VI, punkt 2, litra c oplister de kategorier, som forsinkelser kan tilskrives. Kategorierne er ansvarsopdelte, således kategorierne overordnet er inddelt i:

- (i) forhold der kan tilskrives infrastrukturforvalteren,
- (ii) forhold der kan tilskrives jernbanevirksomheden, og
- (iii) eksterne forhold, der hverken kan tilskrives infrastrukturforvalterens eller jernbanevirksomhedens forhold.

Hertil kommer en række underkategorier med forskellige typer af faktuelle omstændigheder, der kan resultere i forsinkelser eller aflysninger.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Bilag VI, punkt 2, litra c indeholder desuden under hver kategori (på nær kategori nr. 7 og 9) en underkategori benævnt "andre årsager" således, at de omstændigheder, der kan resultere i en forsinkelse eller en aflysning, ikke er udtømmende.

Videre følger det af bilag VI, punkt 2, litra c og d, at forsinkelserne helst skal tilskrives én organisation og kategori, men at de, hvor nødvendigt, dermed godt kan tilskrives flere organisationer.

Kategorierne i RDS-vejledningen er derimod årsagsopdelte, således kategorierne er inddelt i de omstændigheder, der kan resultere i en forsinkelse. Hertil kommer en række underkategorier med udpensling af de forskellige typer af faktuelle omstændigheder. RDS-vejledningen regulerer således udtømmende, hvilke omstændigheder der kan resultere i en forsinkelse.

Den grundlæggende forskel i SERA-direktivet og RDS-vejledningens kategorisering kan således kort opsummeres som følger:

- SERA-direktivet: først tages stilling til, hvem der er ansvarlig for forsinkelsen eller aflysningen, dernæst tages stilling til hvilke omstændigheder, der forårsagede forsinkelsen eller aflysningen.
- RDS-vejledningen: først tages stilling til, hvilke omstændigheder, der forårsagede forsinkelsen eller aflysningen, dernæst tages stilling til hvem der er ansvarlig for forsinkelsen eller aflysningen.

Hertil bemærkes det, at RDS' årsagsopdelte kategorisering medfører, at ansvarsplaceringen af en forsinkelse eller aflysning i praksis bliver vurderet sekundært til årsagen. Når RDS tilmed er indrettet sådan, at nogle årsagskoder pr. automatik medfører ansvarsplacering hos en bestemt part, kan der i praksis let opstå fejlplacering af ansvaret, idet RDS giver færre registreringsmuligheder. Til illustration medfører årsagskode 600 om passagerforhold for eksempel altid, at ansvaret placeres hos jernbanevirksomheden (i denne sag, GoCollective).

Denne forskel i kategorisering under SERA-direktivet og RDS-vejledningen kan desuden i konkrete situationer give anledning til uklarhed omkring, hvordan ansvaret skal placeres for forsinkelser, der for eksempel skyldes eksterne og ekstraordinære arrangementer såsom festivaler, der ikke er oplistet i nogen årsagskode i RDS. I sådanne tilfælde bør Banedanmark anvende SERA-direktivets grundlæggende principper til udfyldende fortolkning for at sikre en korrekt registrering. Dette udfoldes nærmere nedenfor under afsnit 3.2.

3.2 **Banedanmark har foretaget fejlregistreringer**

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Som det fremgår af bilag 6, har GoCollective identificeret systematiske fejl i Banedanmarks RDS-registreringer for perioden april til august 2025, som samlet set har givet anledning til krav på følgende korrektioner af punktlighedsdata i RDS:

- April 2025: 96,9% (vs. rapporteret 96,7%)
- Maj 2025: 96,4% (vs. rapporteret 95,2%)
- Juni 2025: 96,3% (vs. rapporteret 93,8%)
- Juli 2025: 94,4% (vs. rapporteret 92,6%)
- August 2025: 94,5% (vs. rapporteret 92,1%)

Disse systematiske fejl i Banedanmarks RDS-registrering uddybes i det følgende, idet der henvises til bilag 6:

Ekstraordinære events fejlklassificeret som "passagerforhold"

Banedanmark har klassificeret forsinkelser i forbindelse med en række ekstraordinære kulturelle begivenheder i sommeren 2025 som "passagerforhold" (årsagskode 600) i RDS, og dermed tilskrevet ansvaret herfor til GoCollective. Dette er forkert.

RDS-vejledningens årsagskode 600 om passagerforhold er til brug for normale driftssituationer og forsinkelser ved almindelig passageradfærd, såsom langsom på- og afstigning, skoleklasser og barnevogne m.v. Koden dækker således de variationer i sædvanlige passagerforhold, som operatøren skal bære risikoen for. Kategorien kan derimod ikke omfatte forsinkelser udløst af ekstraordinære massearrangementer med uforudsigelige passagerstrømme, som ligger uden for operatørens kontrol.

De omhandlede begivenheder medførte følgende passagerstigninger:

- Royal Run i Ribe (9. juni): Passagerstigning på +320% ved stationer, 23 hændelser, 0,09% punktlighedspåvirkning
- Heartland Festival & Fynske Dyrskeue (12-15. juni): Passagerstigning på +2.300% ved stationer, 102 hændelser, 0,38% punktlighedspåvirkning
- Grøn Koncert i Odense (25. juli): Passagerstigning på +1.520% ved stationer, 34 hændelser, 0,12% punktlighedspåvirkning
- Tønder Festival (27-30. august): Passagerstigning på +700% ved stationer, 7 hændelser, 0,03% punktlighedspåvirkning

I alt hændelser med en kumulativ effekt på 0,76% punktlighedspåvirkning.

GoCollective foretog omfattende forebyggende foranstaltninger, herunder dialog med arrangører, gennemgang af historiske data om antal gæster til de respektive arrangementer, indsættelse af ekstra tog, perronvagter, billetkontrol og rengøring. På trods af disse foranstaltninger var passagerstrømmen ved 5 Heartland Festival 30% højere end i 2024, og festivalen anerkendte endda selv, at presset på trafikken oversteg forventningerne.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Forsinkelserne er forårsaget af eksterne forhold uden for GoCollectives kontrol og burde derfor være blevet registreret med kode 990 (udefrakommende forhold) under årsagskode 900 om "eksterne forhold", idet forsinkelserne hverken kan tilskrives GoCollectives eller Banedanmarks forhold.

Da Banedanmark har udarbejdet sin RDS-vejledning ud fra en årsagsopdelt kategorisering - i modsætning til SERA-direktivets bilag VI - skal Banedanmark anvende de grundlæggende principper i SERA-direktivet som udfyldende fortolkning i de situationer, hvor faktuelle omstændigheder ikke passer på den kategorisering, som RDS-vejledningen lægger op til.

Fejlregistreringer på grund af infrastrukturbegrænsninger ved ombygning på Aarhus Hovedbanegård

Banedanmark har klassificeret forsinkelser i forbindelse med ombygning af Aarhus Hovedbanegård som "togsæt" og "driftsledelse, jernbanevirksomhederne" (årsagskode 500 og 800) i RDS, og dermed tilskrevet ansvaret herfor til GoCollective. Dette er forkert.

Fra 31. marts 2025 til 16. januar 2026 er Aarhus Hovedbanegård reduceret fra seks til to spor som følge af ombygning. Ombygningen har skabt væsentlige infrastrukturbegrænsninger, som har forårsaget forsinkelser og aflysninger på især GoCollectives enkeltsporede strækninger.

Før ombygningen var der seks spor (spor nr. 2-7) med mulighed for stammebytte og til at absorbere og indhente forsinkelser på op til 10-15 minutter uden aflysninger. Under ombygningen var der kun to spor (spor nr. 2 og 3), og ingen mulighed for stammebytte, og det var derfor næsten umuligt at absorbere og indhente forsinkelser, hvorfor selv små forsinkelser hurtigt eskalerede til egentlige aflysninger.

Ombygningen har skabt en sneboldeffekt, hvor problemer der udsprang af Aarhus Hovedbanegård, spredte sig til hele rutenettet. Konsekvenserne omfatter begrænset sporudnyttelse, manglende fleksibilitet, øget antal afhængigheder og tabt mulighed for at indhente forsinkelser.

Disse forsinkelser og aflysninger er forårsaget af Banedanmarks infrastrukturprojekt og skulle derfor have været registreret med kode 762

(projekter) under kategori 700 om "infrastrukturforhold", idet forsinkelserne skyldes anlægsarbejder og større projekter, som kan tilskrives Banedanmarks forhold. Dette er i overensstemmelse med kategori nr. 3 om årsager i forbindelse med anlægsarbejde, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren i SERA-direktivets bilag VI.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Fejlagtig anvendelse af årsagskode 200 med overskriften "årsag ukendt"

Banedanmark anvender systematisk årsagskode 200 om "fremføringsforhold" med overskriften "årsag ukendt" i RDS, i situationer hvor årsagen til forsinkelsen faktisk er kendt eller let kan identificeres. Når Banedanmark anvender årsagskode 200, tilskrives forsinkelserne automatisk til GoCollective, idet koden relaterer sig til togets fremføring. Dette gælder også i situationer, hvor ansvaret konkret påhviler Banedanmark. Dette er forkert.

Konkrete eksempler fra juni 2025:

- Tog nr. 2872 (4. juni 2025): Banedanmark registrerede forsinkelsen under kode årsagskode 200 som GoCollectives ansvar. Opslag i GoCollectives interne IT-system viser imidlertid, at lokomotivføreren angav årsagen som fejl ved overkørslen ved Ringe. Ansvaret ligger derfor hos Banedanmark.

- Tog nr. 5361 (5. juni 2025): Lokomotivføreren rapporterede manglende køretilladelse/signal. Banedanmark registrerede fejlen som GoCollectives ansvar under kode årsagskode 200, da toget ankom forsinket i Skanderborg, uden at være i kontakt med lokomotivføreren.

- Tog nr. 6877 (12. juni 2025): En prøvekørsel udført af GoCollective blev forsinket og registreret under kode årsagskode 200 som GoCollectives ansvar. Prøvekørsler har dog ingen relevans for operatør-punktlighed og skal aldrig indgå i rapporteringen.

I juni 2025 alene identificerede GoCollective fejl i 31 driftsrapporter med 53 berørte forsinkede ankomster. Der var i alt 106 driftsrapporter med årsagskode 200, som resulterede i 192 berørte ankomster.

Disse fejlregistreringer skal tilrettes, og ansvaret for forsinkelserne skal tilskrives den egentlige ansvarlige part, eller helt udgå af driftsrapporterne, i det omfang de ikke er relevante herfor.

Det følger desuden af RDS-vejledningens punkt 2.4, at Banedanmark om nødvendigt skal kontakte lokomotivføreren for at få klarlagt årsagen til tidstabet. Dette er dog ikke foreskrevet ved forsinkelser under 5 minutter. Den oprindelige driftsrapport skal herefter tilpasses til de faktuelle forhold. GoCollectives driftsrapporter illustrerer imidlertid, at Banedanmark ikke overholder dette i praksis.

3.3 Banedanmark har foretaget registreringer i strid med forvaltningsretlige principper

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

GoCollective gør gældende, at Banedanmark med de ovenfor omtalte fejlregistreringer i perioden april til august 2025 ligeledes har tilsidesat forvaltningsretlige grundsætninger og principper.

Som infrastrukturforvalter er Banedanmark både bundet af de materielle og processuelle krav i RDS-vejledningen og af almindelige forvaltningsretlige grundsætninger. RDS-vejledningen fastslår, at driftsrapporter tildeles en ansvarlig og anvendes til beregning af operatør-punktlighed samt bod eller bonus, og at vejledningen indeholder de gældende regler for registrering og efterfølgende databehandling.

Det understreger, at registreringerne har selvstændige retsvirkninger for jernbanevirksomhederne og derfor skal ske korrekt og sagligt.

GoCollective har ved gennemgang af Banedanmarks registreringer kunnet konstatere gentagende fejlregistreringer i RDS [...]. Dette skaber en klar formodning for, at Banedanmark forud for Ændringsanmodningen har tilsidesat både sine forpligtelser i henhold RDS-vejledningen men tilsvarende de forvaltningsretlige grundsætninger og principper.

3.4 Banedanmarks afgørelse lider af forvaltningsretlige mangler

Som nævnt i afsnit 2 blev GoCollectives Ændringsanmodning afvist af Banedanmark med afgørelse af 22. september 2025 blot én hverdag efter anmodningens modtagelse. Afvisningen skete med den begrundelse, at den relevante punktlighedsdata allerede var "låst" i henhold til RDS-vejledningens punkt 5.4 og at Banedanmark mente at GoCollective var nærmest til at gennemføre "forbedringstiltag der kunne minimere påvirkningen af punktligheden", hvorfor ansvarsallokeringen var korrekt.

Henset til det korte tidsrum i mellem GoCollectives Ændringsanmodning - fremsat den 19. september 2025 kl. 13:34 - og Banedanmarks afgørelse af 22. september 2025 kl. 16:04 forekommer det usandsynligt, at Banedanmark faktisk foretog en egentlig efterprøvelse af de påberåbte fejlregistreringer og dokumentation herfor, herunder en vurdering af hvorvidt de påberåbte hændelsers påvirkninger, retmæssigt skulle være tilskrevet GoCollective som jernbanevirksomhed.

Efter GoCollectives henstilling til Banedanmark om en fornyet og konkret stillingtagen til de af GoCollective fremførte datagrundlag for Ændringsanmodningen, fastholdt Banedanmarks sin afgørelse den 26. september 2025 - igen tilsyneladende uden en nærmere realitetsbehandling af de fremlagte fejlindikationer.

GoCollective gør gældende, at Banedanmarks behandling af Ændringsanmodningen - og dermed afgørelsen af 22. september 2025 - lider af forvaltningsretlige mangler.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Til støtte herfor henvises til officialmaksimen, hvorefter myndigheder (Banedanmark) er forpligtet til at sikre et tilstrækkeligt oplyst grundlag, når de træffer afgørelser - særligt når den relevante afgørelse har væsentlige retsvirkninger for kontraktuelle incitament og sanktionsspor for den berørte part (GoCollective).

I denne sag er det GoCollectives opfattelse, at Banedanmark har tilsidesat sin undersøgelsespligt, herunder ved at afslå Ændringsanmodningen uden konkret realitetsbehandling og med den blotte henvisning til RDS-vejledningens proceduremæssige frister. Det påhviler myndigheden så vidt muligt at afklare bevistvivl, jf. blandt andet ombudsmandens afgørelse i FOB 2008.497 (s. 481). Intensiteten af undersøgelsen udvides betragteligt af de potentielt omfattende udgifter der pålægges samfundet som konsekvens af en fejlagtig ophævelse af Hovedkontrakten på baggrund af et forkert datagrundlag.

Som anført ovenfor i afsnit 3.3 tilsiger RDS-vejledningen en indholds-mæssig prøvelse, jf. blandt andet RDS-vejledningens punkt 5.5, der fastslår, at "[h]vis der opdages en fejl i data, så skal denne så vidt muligt rettes".

Selv hvis RDS-vejledningens punkt 5.4 om "låste" måneder i udgangspunktet begrænser ændringer, kan bestemmelsen ikke anvendes som absolut præklusionsfrist i tilfælde, hvor der er sandsynliggjort eller er påvist konkrete fejl af betydning og med retlige konsekvenser.

Banedanmark skal som myndighed tilse, at vejledninger ikke anvendes skematisk, men underlægges en konkret og reel anvendelse. Procesfrister og interne "låse" i it-systemer fritager ikke fra at afklare retligt relevante fejl. Hvor frister påberåbes, skal myndigheden redegøre for hjemmelsgrundlaget, for fristens karakter og for, om der består undtagelsesadgang ved åbenbare fejl eller ekstraordinære omstændigheder.

Afvisning alene med henvisning til en intern praksis uden konkret vurdering er i strid med officialmaksimen.

Banedanmarks afgørelse indeholder overordnet en henvisning til bekendtgørelse om infrastrukturafgifters § 9 og RDS-vejledningen, men redegør ikke for nogen hjemmel til at afskære realitetsbehandling efter fristens udløb, herunder om fristreglen har karakter af en ufravigelig retsregel eller en intern procesregel. Begrundelsen tyder på, at fristreglen er anvendt som en automatisk afskæringsregel, uden dokumenteret overvejelse af, om konkrete forhold tilsiger fravigelse eller genoptagelse.

Begrundelsen viser ikke, at Banedanmark har søgt at klarlægge de faktiske forhold bag de omtvistede registreringer, herunder dialog med arrangører, kapacitetsdispositioner eller dokumentation for påståede fejlregistreringer. Når Banedanmark afskærer korrektion med henvisning til en frist, må begrundelsen indeholde en redegørelse for, hvorfor yderligere oplysning ikke kan ændre retlige forudsætninger eller udløse en genoptagelse.

Af ovenstående grunde er Banedanmarks afgørelse af 22. september 2025 i strid med forvaltningslovens §§ 22 og 24 ved ikke at angive hverken de konkrete hovedhensyn eller den retlige analyse, som ligger til grund for afgørelsen.

GoCollective er på den baggrund effektivt blevet afskåret adgangen til en effektiv prøvelse af Ændringsanmodningen.

Det er på denne baggrund GoCollectives opfattelse, at Jernbanenævnet skal omgøre Banedanmarks afgørelse og pålægge Banedanmark at imødekomme GoCollectives anmodning om omregistrering af RDS-data for perioden april til august 2025 og udstede korrigerede punktlighedsdata for perioden. Alternativt bør afgørelsen ophæves som ugyldig og hjemvises til fornyet behandling med fyldestgørende oplysning og begrundelse.

4 ANMODNING OM OPSÆTTENDE VIRKNING

GoCollective anmoder om, at Klagen tillægges opsættende virkning i henhold til § 19, 2. pkt. i bekendtgørelse om Jernbanenævnet, idet GoCollective gør gældende, at særlige forhold tillader dette.

Der er med Klagen tilvejebragt tilstrækkelig sandsynlighed for, at Banedanmark som forvaltningsmyndighed har tilsidesat sine forvaltningsretlige forpligtelser, herunder ved at foretage fejlagtige registreringer i RDS.

Formålet med Klagen vil være forspildt, såfremt den ikke tillægges opsættende virkning, idet der foreligger en overhængende og konkret risiko for, at GoCollective vil blive mødt med betydelige sanktioner under Hovedkontrakten med Transportministeriet, inden Klagen er blevet færdigbehandlet ved Jernbanenævnet.

Dette indebærer blandt andet en mulig ophævelse, der i givet fald vil være baseret på RDS-data, som er omtvistet af GoCollective og nu danner genstand for denne Klage.

En ophævelse af Hovedkontrakten på et fejlbehæftet grundlag vil medføre uoprettelig skade for GoCollective, både økonomisk og i form af betydelig skade på GoCollectives renommé. Den offentlige bevågenhed, som Transportministeren har foranlediget ved sine udtalelser til pressen, vil yderligere forstærke den skade, som GoCollectives omdømme vil lide ved en ophævelse af Hovedkontrakten.

Skaden vil være vidtrækkende og ikke alene ramme GoCollective. En ophævelse af Hovedkontrakten vil nødvendiggøre afskedigelse af GoCollectives medarbejdere, idet Hovedkontrakten udgør en forudsætning for selskabets fortsatte drift. Det understreges, at GoCollective på nuværende tidspunkt beskæftiger over 300 medarbejdere.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Transportministeriet sendte den 29. august 2025 et ophævelsesvarsel til GoCollective, hvori det netop er anført, at ministeriet anser sig for berettiget til at ophæve Hovedkontrakten grundet GoCollectives lave operatør-punktlighed i perioden juni til august 2025.

Såfremt Klagen ikke tillægges opsættende virkning, vil GoCollective reelt være afskåret fra effektivt at varetage sine interesser, selv ved en for GoCollective positiv afgørelse fra Jernbanenævnet.

Transportministeriet vil ikke lide nogen åbenbar eller væsentlig skade ved i en kortere periode at være afskåret fra at ophæve Hovedkontrakten. Tværtimod er det i ministeriets egen interesse, at en ophævelse af en kontrakt af Hovedkontraktens karakter og omfang sker på et oplyst og materielt korrekt grundlag.

Vælger Transportministeriet at ophæve Hovedkontrakten på et faktisk urigtigt eller utilstrækkeligt grundlag, vil ministeriet påføre sig selv en betydelig risiko for at blive mødt med et erstatningskrav fra GoCollective. En tilkendelse af opsættende virkning vil således ikke alene beskytte GoCollective mod uoprettelig skade, men ligeledes sikre, at ministeriet ikke træffer en beslutning, som efterfølgende kan vise sig at være uberettiget og erstatningspådragende.

Såfremt Klagen tillægges opsættende virkning, vil GoCollective desuden kunne fortsætte togdriften i Jylland og på Fyn, mens Klagen behandles, hvilket ligeledes vil være i togpassagerernes og samfundets interesse.

Konsekvenserne ved ikke at tillægge Klagen opsættende virkning er for både GoCollective, virksomhedens medarbejdere og togpassagererne uforholdsmæssigt byrdefulde.

Det er på ovenstående baggrund vores opfattelse, at hensynet til GoCollective, dets medarbejdere, og togpassagererne er tungtvejende, ligesom det også er i Transportministeriets interesse, at deres beslutninger træffes på et oplyst og korrekt grundlag. [...]"

Partshøring:

Nærværende afgørelse blev som partshøringsudkast den 22. oktober 2025 fremsendt til Banedanmark med anmodning om eventuelle bemærkninger.

Banedanmark har herefter ved mail af 30. oktober 2025 blandt andet anført:

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

"Banedanmark noterer sig, at Jernbanenævnet og GoCollective i henholdsvis partshøringsudkastet og i klagen lægger til grund, at Banedanmarks skrivelse af 22. september 2025 er en afgørelse. Banedanmark stiller sig uforstående heroverfor. GoCollective efterspurgte en uddybning af gældende regler til brug for et forestående møde med Transportministeriets departement, hvilket Banedanmark afgav ved skrivelsen af 22. september 2025. Det er Banedanmarks opfattelse, at brevet udgør en vejledende skrivelse som led i Banedanmarks faktiske forvaltningsvirksomhed, og at Banedanmark ikke på nuværende tidspunkt har truffet en afgørelse vedrørende de klagepunkter, som GoCollective fremkom med den 19. september 2025, om hvorvidt Banedanmarks sagsbehandling opfylder gældende regler.

Jernbanenævnet forudsætter i partshøringsudkastet med baggrund i § 13 i bekendtgørelse om infrastrukturafgifter vedrørende klageadgang, at bekendtgørelsens § 9, stk. 1-2 om Banedanmarks registreringer i Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik System (RDS) er forvaltningsretlige afgørelser. Dette er en misforståelse. Registreringer i Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik er en del af Banedanmarks faktiske forvaltningsvirksomhed med en væsentlig grænseflade til jernbanerettens aftaleretlige facet i form af bl.a. adgangskontrakten.

På baggrund af det fremsendte partshøringsudkast har Banedanmark besluttet at genoptage behandlingen af GoCollectives sag med henblik på at træffe en afgørelse i sagen."

2. Retsgrundlaget

Bekendtgørelsen om infrastrukturafgifter¹ indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

"Definitioner

§ 1. I denne bekendtgørelse forstås ved:

12) Kanalregularitet: Den præcision, som Banedanmark leverer over for jernbanevirksomheder, og som måles på antallet af forsinkede tog, som Banedanmark er ansvarlig for. Beregningen af kanalregularitet fremgår af bilag 3, pkt. 1.

[...]

19) RDS: Banedanmarks system til registrering af årsagerne til, at et tog er forsinket (Regularitets- og Driftsstatistik System).

[...]

Præstationsordning

§ 9. For at tilskynde infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder på statens jernbaneinfrastruktur til at optimere jernbanelinjetets funktionalitet fastsættes, jf. jernbanelovens § 20, stk. 1, en præstationsordning, hvor der i overensstemmelse med denne bekendtgørelses bilag 3 betales en bod eller udbetales en bonus baseret på forsinkede eller aflyste tog og årsagerne hertil. Forsinkelserne og aflysningerne registreres i Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik System (RDS), hvor årsagen til, at et tog er forsinket eller aflyst, er registreret med en kode.

Stk. 2. Registrering og fastlæggelse af årsager i RDS-koder foretages af infrastrukturforvalteren. Alle jernbanevirksomheder har mulighed for løbende at få elektronisk adgang til registreringer om egne tog i RDS.

Stk. 3. Omfattet af præstationsordningen er alle de jernbanevirksomheder på fjernbanen, der har en planlagt kilometerproduktion ved køreplanens udgivelse, samt en samlet trafikmængde for året, der er større end 3.900. Alle de pågældende jernbanevirksomheders tog på fjernbanen med undtagelse af materiel-tog er omfattet af ordningen.

Stk. 4. Bod og bonus fastsættes på baggrund af kanalregularitet fastsat til forsinkelser, der overstiger 4 minutter og 59 sekunder i

¹ Bekendtgørelse nr. 1351 af 2. december 2024 om infrastrukturafgifter, m.v. for statens jernbaneinfrastruktur.

forhold til det køreplanlagte tog, eller tog, som akut aflyses mindre end 72 timer før planlagt afgang.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Stk. 5. Kanalregularitet beregnes på ugebasis for den enkelte måned, opgøres hver måned og afregnes årligt. Alle øvrige bod- og bonusberegninger opgøres månedsvis og afregnes årligt.

Stk. 6. Bod eller bonus opkræves og udbetales af Banedanmark.

Stk. 7. Banedanmark foretager en gang årligt på baggrund af udviklingen i det generelle pris- og lønindeks en regulering af satserne for bod og bonus. Satserne for bod og bonus gældende fra 1. januar 2025 fremgår af bilag 3.

[...]

§ 13. Banedanmarks afgørelser² i medfør af denne bekendtgørelse kan påklages til Jernbanenævnet i henhold til bestemmelserne i Jernbanelovens kapitel 16 og 18 om klageadgang. Klage skal indgives til Jernbanenævnet senest 4 uger efter, at den afgørelse, der klages over, er meddelt den pågældende. Jernbanenævnets afgørelser kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

[...]

Bilag 3 til bekendtgørelsen om infrastrukturafgifter

Præstationsordning

- 1.1. Kravet til kanalregularitet for passagertog er 97,0 pct. Kravet til kanalregularitet for godstog er 90,7 pct. Kanalregularitet udregnes som summen af trafikmængde fratrasket antal forsinkede tog på grund af Banedanmarks forhold, divideret med trafikmængde. Trafikmængde for passagertog opgøres som antallet af jernbanevirksomhedernes kørte (køreplanlagte og tillyste ankomster) ankomster til registreringsstationer og akut aflyste (mindre end 72 timer før planlagt afgang) ankomster til registreringsstationer. Trafikmængde for godstog opgøres som antallet af jernbanevirksomhedens kørte (køreplanlagte og tillyste ankomster) gennemkørsler på eller ankomster til registreringsstationer og akut aflyste (mindre end 72 timer før planlagt afgang) gennemkørsler på eller ankomster til registreringsstationer. Banedanmark offentliggør i en bekendtgørelse en oversigt

² <https://www.ombudsmanden.dk/find-viden/myndighedsguiden/generel-forvaltningsret/4-afgoerelsesbegrebet#heading4>

over de registreringsstationer for henholdsvis passagertog og godstog, der er omfattet af denne beregning.”

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

*

Direktiv 2012/34 indeholder blandt andet følgende:

”Artikel 35

Præstationsordning

1. *Infrastrukturafgiftsordninger skal tilskynde jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalteren til at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og forbedre nettets ydeevne gennem en præstationsordning. En sådan ordning kan omfatte sanktioner for aktiviteter, der medfører forstyrrelser af nettets drift, kompensation til virksomheder, der lider tab som følge af forstyrrelser, og bonusser som belønning for præstationer, der er bedre end det aftalte.*

2. *Grundprincipperne for præstationsordningen, som er angivet i bilag VI, punkt 2, finder anvendelse på hele nettet.*

3. *Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 60 vedrørende ændringer af bilag VI, punkt 2, litra c). Bilag VI, punkt 2, litra c), kan således ændres på baggrund af udviklingen på jernbanemarkedet og de erfaringer, som tilsynsorganerne, jf. artikel 55, infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne erhverver. Sådanne ændringer skal tilpasse kategorierne af forsinkelser efter bedste praksis udviklet af industrien.*

[...]

Direktivets bilag VI - Krav vedrørende omkostninger og afgifter i forbindelse med jernbaneinfrastruktur (jf. artikel 32, stk. 1 og artikel 35)

[...]

2. *Præstationsordningen, jf. artikel 35, baseres på følgende grundlæggende principper:*

[...]

c) *Alle forsinkelser skal tilskrives en af følgende kategorier og underkategorier af forsinkelser:*

1. *drifts-/planlægningsforvaltning, som kan tilskrives infrastrukturforvalteren*

1.1. *udarbejdelse af køreplan*

1.2. oprangering

1.3. fejl i driftsprocedure

1.4. ukorrekt anvendelse af prioritetsregler

1.5. personale

1.6. andre årsager

2. infrastrukturanlæg, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren

2.1. signalanlæg

2.2. signalanlæg ved niveauoverkørsler

2.3. telekommunikationsanlæg

2.4. strømforsyningsudstyr

2.5. spor

2.6. strukturer

2.7. personale

2.8. andre årsager

3. årsager i forbindelse med anlægsarbejde, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren

3.1. planlagt bygge- og anlægsarbejde

3.2. uregelmæssigheder i udførelsen af bygge- og anlægsarbejde

3.3. hastighedsbegrænsning på grund af defekt spor

3.4. andre årsager

4. årsager, der kan tilskrives andre infrastrukturforvaltere

4.1. forårsaget af foregående infrastrukturforvalter

4.2. forårsaget af næste infrastrukturforvalter

5. kommercielle årsager, der kan tilskrives jernbanevirksomheden

5.1. overskridelse af standsetid

5.2. anmodning fra jernbanevirksomheden

5.3. læsning

5.4. uregelmæssigheder i forbindelse med lastning

5.5. kommerciel klargøring af tog

31. oktober 2025

j.nr. 2025-278005

5.6. personale

5.7. andre årsager

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

6. rullende materiel, der kan tilskrives jernbanevirksomheden

6.1. planlægning/omlægning af vagtskema

6.2. oprangering foretaget af jernbanevirksomhed

6.3. problemer vedrørende passagervogne

6.4. problemer vedrørende vogne (godstransport)

6.5. problemer vedrørende vogne, lokomotiver og jernbane-
vogne

6.6. personale

6.7. andre årsager

7. årsager, der kan tilskrives andre jernbanevirksomheder

7.1. forårsaget af næste jernbanevirksomhed

7.2. forårsaget af foregående jernbanevirksomhed

8. eksterne årsager, der hverken kan tilskrives infrastruktur-
forvalter eller jernbanevirksomhed

8.1. strejke

8.2. administrative formaliteter

8.3. ekstern påvirkning

8.4. konsekvenser af vejr- og naturårsager

8.5. forsinkelse på grund af eksterne årsager på efterfølgende
net

8.6. andre årsager

9. sekundære årsager, der hverken kan tilskrives infrastruktur-
forvalter eller jernbanevirksomhed

9.1. farlige hændelser, ulykker og farer

9.2. optaget spor forårsaget af samme togs forsinkelse

9.3. optaget spor forårsaget af et andet togs forsinkelse

9.4. kørsel i ring

9.5. forbindelse

9.6. behov for yderligere undersøgelse.

d) Når det er muligt, skal forsinkelserne kun tilskrives en enkelt organisation, både hvad angår ansvaret for at forårsage afbrydelsen og muligheden for at genetablere normale trafikforhold.”

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

*

Jernbaneloven³ indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

”§ 20. I forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet indgår infrastrukturforvalteren kontrakt med jernbanevirksomheden om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Kontrakten skal indeholde en præstationsordning, der kan omfatte bestemmelser om bonus og om bod for togforsinkelser og for manglende overholdelse af aftalens bestemmelser.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, jf. stk. 1.

[...]

§ 103. Jernbanenævnet er en særskilt myndighed, der organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden offentlig eller privat enhed. Jernbanenævnet er med hensyn til organisation, finansieringsbeslutninger, retlig struktur og beslutningstagning uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter og ansøger af infrastrukturkapacitet og ethvert tildelings- og afgiftsorgan. Jernbanenævnet er desuden funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste. Jernbanenævnet er ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse.

Stk. 2. Jernbanenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage og kan træffe afgørelse i sådanne sager. Jernbanenævnets afgørelser er bindende.

Stk. 3. Jernbanenævnet fører tilsyn med konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse 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.”

³ Jernbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023.

*

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Banedanmarks og GoCollectives adgangskontrakt (adgangskontrakten) indeholder blandt andet følgende:

"2.5 Oplysninger om trafikafvikling - punktlighedspakken

Banedanmark stiller Jernbanevirksomhedens punktlighedspakke til rådighed hver den 4. arbejdsdag i en måned. Opgørelserne følger de til enhver tid gældende definitioner i henhold til Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanelinje. Punktlighedspakken indeholder:

- *Punktlighedsdata*
- *Status på præstationsordning (afregnes jf. ovennævnte Bekendtgørelse)*

Forudsætningen for at kunne tilgå levering af punktlighedspakken er, at Jernbanevirksomheden har foretaget en brugeroprettelse hos Banedanmark.

Derudover baserer punktlighedsdata sig på, at følgende proces overholdes:

Der udarbejdes driftsrapporter i overensstemmelse med den til enhver tid gældende RDS-vejledning. De nærmere samarbejdsformer og tidsfrister for punktlighedsopfølgning er beskrevet i vejledningen.

Jernbanevirksomheden kan ved en uvildig instans, f.eks. et rådgivende ingeniørfirma, som parterne i fællesskab udpeger, gennemføre en undersøgelse (auditering) af Banedanmarks procedurer for beregning af punktlighed med det formål at sikre, at punktlighedspakken udarbejdes korrekt. Jernbanevirksomheden afholder udgiften til en sådan undersøgelse."

*

Banedanmarks "RDS Vejledning – Fjernbane" indeholder blandt andet følgende:

"Vejledning i sagsbehandling af driftsrapporter, version 4.0.1 – Gyldig fra 4. september 2024

[...]

1.1. Formål med RDS og RDS-vejledningen

RDS bruges til at registrere og rapportere afvigelser til togenes plantider, akutte ændringer til den planlagte køreplan samt ansvarsplaceringen af hændelser.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Akutte ændringer samt afvigelser der indikerer en forsinkelse på mere end 2:59 minutter skal registreres i en driftsrapport. Dertil registreres forhold der har eller kan få en indflydelse på trafikafviklingen eller jernbanesikkerheden.

Driftsrapporter tildeles en ansvarlig og anvendes til beregning af punktlighed og bod/bonusordningen.

Påvirkning af punktligheden kan komme fra disse tre primære kilder:

- *Banedanmark*
- *Jernbanevirksomheder*
- *Eksterne omstændigheder*

Denne vejledning beskriver gældende regler og retningslinjer for hvordan fejl, forsinkelser, aflysninger og andre uhensigtsmæssigheder på Banedanmarks infrastruktur skal registreres samt retningslinjerne for efterfølgende databehandling.

RDS-vejledningen skal anvendes af alle der enten opretter eller kvalitetssikrer driftsrapporter. Ved at følge vejledningen sikres det, at alle arbejder ud fra samme retningslinjer og at der er konsistens og kvalitet i årsagskodningen.

Ud fra data i driftsrapporterne afdækkes hvor det er muligt at sætte ind med forbedringstiltag for at minimere fremtidig påvirkning af punktligheden.

1.2. Data

Data til RDS kommer fra Banedanmarks medarbejdere og Banedanmarks IT-systemer.

Kun Banedanmarks medarbejdere må oprette driftsrapporter.

Jernbanevirksomheder der tildeles en driftsrapport kan flytte hændelser mellem egne rapporter samt ændre årsagskode til en af deres egne detailkoder. De kan ikke ændre ansvarsplaceringen eller flytte hændelser væk fra eget ansvar.

Alle har mulighed for at skrive supplerende bemærkninger i driftsrapporter.

[...]

2.4. Brugen af "Årsag ukendt"

Tog der er forsinkede på første forsinkelsestrin (mellem 3:00 og 4:59 minutter), og hvor der ikke er en kendt årsag til forsinkelsen, må tilknyttes en driftsrapport på årsagskode 200 med overskriften "årsag ukendt".

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Rammer toget en forsinkelse på andet forsinkelsestrin skal føreren altid søges kontaktet om årsagen til tidstabet. Den oprindelige driftsrapport skal herefter tilpasses til de faktuelle omstændigheder.

Dette for ikke at forstyrre førerne med små forsinkelser samt for ikke at fjerne trafiklederens opmærksomhed fra den sikkerhedsmæssige afvikling af trafikken.

5.1. kvalitetssikring af driftsrapporter

De enkelte trafikstyringsområder har ansvaret for, at alle driftsrapporter oprettes ud fra gældende retningslinjer.

Hvis der er fejl eller mangler i driftsrapporterne, er det trafikstyringsområdernes ansvar at rette dem. Til hjælp til dette er udviklet et Datakvalitetsværktøj der scanner driftsrapporterne. Dertil bliver mere komplekse problemstillinger analyseret elektronisk og sendt til opfølgerne via e-post.

[...]

5.2.3. Opfølgning – Jernbanevirksomheden

Jernbanevirksomheden skal følge op på de driftsrapporter de er tildelt, i henhold til deres egne, interne retningslinjer.

Interne flytninger af driftsrapporter behøver ikke blive begrundet.

Hvis en jernbanevirksomhed mener at de fejlagtigt er tildelt ansvaret for et forhold, skal de kontakte RDS-opfølgningen og bede om at få ansvaret ændret. Dette skal ske med en skriftlig begrundelse.

Herefter vil RDS-opfølgningen tage stilling til sagen og enten godkende eller afvise ændringen.

5.4. Frist for rettelser

Alt RDS-data låses for en måned ad gangen. Når data er låst, må det ikke længere rettes.

Data for en måned låses anden hverdag, klokken 10, den efterfølgende måned. Herefter kan ansvar ikke længere ændres. Der må stadig tilføjes opfølgings -og fagansvarlige kommentarer.

Dvs., er en driftsrapport oprettet i april måned, så er fristen for at rette data, den anden hverdag i maj måned, klokken 10.

5.5. Fejl i data

Hvis der opdages en fejl i data, så skal denne så vidt muligt rettes.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Alle med administrationsrettigheder i RDS har muligheden for at foretage disse rettelser, men ændringer skal altid registreres og forklares enten ved separat opfølgningstekst i en driftsrapport eller ved oprettelse af en separat driftsrapport.

[...]"

*

Hovedkontrakten mellem Transportministeriet og GoCollective indeholder blandt andet følgende:

"6. Misligholdelsesbeføjelser

6.1. Operatørens misligholdelse

6.1.1. Mangler ved Operatørens ydelser

En mangel ved Operatørens ydelser foreligger, såfremt de ikke opfylder samtlige krav og beskrivelser i Kontrakten, eller såfremt de i øvrigt ikke er, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet med rimelighed kunne forvente.

Det påhviler Operatøren at give skriftlig meddelelse til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, straks Operatøren må indse, at der vil forekomme eller er konstateret ikke uvæsentlige mangler.

[...]

6.1.5. Ophævelse

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan med virkning for fremtidige ydelser hæve Kontrakten helt eller delvist efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets valg, såfremt der konstateres væsentlige mangler ved Operatørens ydelser, og såfremt manglerne ikke inden for rimelig tid er afhjulpet.

Uanset ovenstående vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet altid kunne hæve Kontrakten helt eller delvist efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets valg, såfremt:

- Operatøren i en periode på 90 kalenderdage trods Transport-, Bygnings- og Boligministeriets 3 skriftlige påkrav omhandlende samme forhold ikke har afhjulpet konstaterede mangler,
- Operatørpunktlighed i 3 eller flere ud af 5 på hinanden følgende måneder ligger under 94,1 pct.
- [...]

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bestemmer i ophævelsesskrivelsen, hvornår ophævelsen helt eller delvist skal have virkning fra. Ophævelsen skal dog senest have virkning 180 kalenderdage efter ophævelsesskrivelsens afsendelse.

Bilag 9 (Servicemål) til Hovedkontrakten mellem Transportministeriet og GoCollective.

2.4. Registrering af Punktlighed Operatør og Aflyste ankomster Operatør

Banedanmarks afgørelser lægges til grund for beregning af Punktlighed Operatør og opgørelse af Aflyste ankomster Operatør.

Operatøren skal respektere Banedanmarks afgørelser, herunder det anvendte princip for ansvarsfordeling.

Der henvises til Banedanmarks standardadgangskontrakt for yderligere oplysninger vedrørende registrering i forbindelse med Punktlighed Operatør, herunder det anvendte princip for ansvarsfordeling.

[...]

2.5.2. Rapportering af Punktlighed Operatør

Operatøren er forpligtet til månedligt at rapportere Punktlighed Operatør til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet senest 10 arbejdsdage efter kalendermånedens slutning. Operatøren står inde for rigtigheden af de oplysninger, der leveres til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

[...]”

*

Bekendtgørelsen om Jernbanenævnet⁴ indeholder blandt andet følgende bestemmelse:

”§ 19. Klage til Jernbanenævnet har ikke opsættende virkning. Jernbanenævnet kan dog, når der foreligger særlige forhold, tillægge en klage opsættende virkning.”

⁴ Bekendtgørelse nr. 2424 af 13. december 2021 om Jernbanenævnet.

3. Jernbanenævnets bemærkninger og afgørelse om opsættende virkning

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Banedanmarks brev af 22. september 2025 er en afgørelse

I henhold til bekendtgørelsen om jernbaneinfrastrukturafgifter, § 9, stk. 1-2, foretager Banedanmark registreringer af forsinkelser og aflysninger af toge i Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik System (RDS) herunder med registreringer af både årsagerne til og placeringen af ansvaret for de enkelte forsinkelser og aflysninger.

Registreringerne i RDS danner grundlag for udbetalinger i henhold til præstationsordningen og indgår derudover i Transportministeriets løbende bedømmelser af jernbanevirksomhedens opfyldelse af Hovedkontraktens krav vedrørende operatørpunktlighed.

Banedanmark har i partshøringssvaret anført, at brevet af 22. september 2025 ikke udgør en afgørelse.

Til støtte herfor anføres, at brevets indhold efter Banedanmarks opfattelse blot er udtryk for *"vejledning som led i faktisk forvaltningsvirksomhed"* herunder som svar på en anmodning fra klagerens side om at modtage *"en uddybning af de gældende regler"*.

Brevet af 22. september 2025 udgør imidlertid – som det udtrykkeligt er anført i brevets indledende afsnit – svar på klagerens *"anmodning af 19. september 2025 om omregistrering (understregning her) af RDS-data ..."*

Indholdet af brevet udgør dernæst et afslag på førnævnte anmodning om omregistrering, idet det bl.a. anføres: *"Banedanmark kan ikke acceptere at ændre i RDS-data og i tildelingen af ansvarsplaceringen for enkelte forhold, da fristen for at gøre indsigelse ... er overskredet."*

Banedanmark har også selv forudsat, at førnævnte udgjorde et afslag på anmodningen om omregistrering, jf. Banedanmarks efterfølgende brev af 26. september 2025 til klageren, hvori Banedanmark – netop med henvisning til brevet af 22. september 2025 – afviser klagerens fornyede anmodning om omregistrering.

Med afslaget fastholder Banedanmark som nævnt de omtvistede registreringer herunder med de af Banedanmark registrerede årsager til og placering af ansvaret for de enkelte togforsinkelser og aflysninger hos klageren.

Der er således tale om en udtalelse fra Banedanmark i sin egenskab af offentlig forvaltningsmyndighed, som ensidigt og på et offentligretligt grundlag går ud på at fastlægge klagerens retsposition i konkrete tilfælde.

Dertil kommer, at afslaget på at ændre de omtvistede registreringer vil kunne få særdeles indgribende virkninger for klageren i forhold til sager, hvori klageren er part.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Klageren har på denne baggrund med rette forudsat, at brevet af 22. september 2025 udgør en afgørelse⁵ i bekendtgørelsens og forvaltningslovens forstand.

Sagen er omfattet af Jernbanenævnets kompetence som administrativ klagemyndighed

Efter § 13 i bekendtgørelsen om jernbaneinfrastrukturafgifter, kan der klages til Jernbanenævnet over Banedanmarks afgørelser efter bekendtgørelsen.

Efter det ovenfor anførte udgør Banedanmarks brev af 22. september 2025 en afgørelse i bekendtgørelsens og i forvaltningslovens forstand.

Sagen er dermed omfattet af Jernbanenævnets kompetence som administrativ klagemyndighed.

Generelle kriterier for at tillægge en klage opsættende virkning

Det følger af bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 19, 1. pkt., at en klage til Jernbanenævnet ikke i sig selv har opsættende virkning.

Jernbanenævnet kan imidlertid, jf. 2. pkt., i førnævnte bestemmelse, tillægge en klage opsættende virkning, når der foreligger særlige forhold.

Ved vurderingen af, hvorvidt der foreligger særlige forhold, der kan begrunde opsættende virkning, lægger nævnet navnlig vægt på:

- A. Hvorvidt der foreligger en vis sandsynlighed for, at der foreligger en væsentlig overtrædelse af gældende regler, som indebærer, at det ikke på det foreliggende grundlag kan afvises, at der i forbindelse med den endelige afgørelse om sagens realitet må gives klageren medhold.
- B. Hvorvidt manglende opsættende virkning vil kunne medføre, at formålet med klagesagen vil kunne forspildes – herunder at der vil kunne blive tale om skadevirkninger, som dels er væsentlige og som dernæst er uoprettelige herunder ikke kun af rent økonomisk karakter.

⁵ <https://www.ombudsmanden.dk/find-viden/myndighedsguiden/generel-forvaltningsret/4-afgoerelsesbegrebet#heading4>

- C. Endelig skal en interesseafvejning også tale for opsættende virkning. Klagerens interesse i opsættende virkning skal således efter en samlet vurdering veje tungere end den indklagede parts interesse i det modsatte.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Det bemærkes i øvrigt, at en delafgørelse om opsættende virkning på grund af sin midlertidige karakter - og af hensyn til behovet for en hurtig stillingtagen - træffes på et foreløbigt grundlag.

Vurderingerne vedrørende opsættende virkning i relation til den konkrete sag

I relation til førnævnte kriterier for at tillægge klagen opsættende virkning bemærkes:

Ad pkt. A:

Som nævnt foretager Banedanmark registreringer i RDS i henhold til bekendtgørelsen om jernbaneinfrastrukturafgifter, § 9, stk. 1-2, med indgribende virkninger for jernbanevirksomheden, idet registreringerne både danner grundlag for udbetalinger i henhold til præstationsordningen og derudover indgår i Transportministeriets løbende bedømmelser af jernbanevirksomhedens opfyldelse af Hovedkontraktens krav vedrørende operatørpunktlighed.

Det er Banedanmarks ansvar at foretage registreringerne i RDS under inddragelse af relevante forhold med henblik på at sikre, at registreringerne er korrekte og foretaget på et sagligt grundlag.

I nærværende konkrete sag har Banedanmark afslået at foretage rettelser i RDS-registreringerne med henvisning til RDS-vejledningens afsnit 5.2.3, hvorefter Banedanmark "låser" registreringerne for en måned "anden hverdag, klokken 10, den efterfølgende måned".

Dermed ses Banedanmark at have anvendt fristen i førnævnte retningslinje præklusivt, idet Banedanmark afslår at tage stilling til en række af klagers oplysninger og indsigelser med henvisning til, at førnævnte frist i den interne retningslinje er overskredet.

Jernbanenævnet finder umiddelbart, at førnævnte interne retningslinjer ikke udgør grundlag for fravigelse af bekendtgørelsens § 9, stk. 1-2, hvorefter Banedanmark har ansvaret for registreringerne i RDS-registret, herunder at registreringerne er korrekte og foretaget på et sagligt grundlag.

Det kræver udtrykkelig lovhjemmel, hvis Banedanmark skal kunne fastsætte præklusive frister, som afskærer jernbanevirksomhederne fra at anmode om at få korrigeret fejl i RDS - og dermed indirekte afskærer jernbanevirksomhederne fra de væsentlige rettigheder, som kan være forbundet med at få korrigeret fejl i RDS.

En sådan lovhjemmel for Banedanmark ses ikke at foreligge i nærværende sag.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

Allerede som følge heraf kan det ikke på det foreliggende grundlag afvises, at der i forbindelse med den endelige afgørelse om sagens realitet må gives klageren medhold.

Yderligere har Jernbanenævnet også øvrige bemærkninger i relation til Banedanmarks praksis for RDS-registreringer, som fremgår af sagen, og som forventes behandlet nærmere i forbindelse med en eventuel senere afgørelse om registreringerne, herunder blandt andet:

- Banedanmark ses automatisk at have tilskrevet klageren ansvaret for forsinkelser, som Banedanmark har registreret under årsagskode 200 om "ukendt årsag" – tilsyneladende uden at foretage nærmere skridt til at afdække den nærmere årsag og ansvaret herfor. Som eksempler herpå har klageren bl.a. henvist til registreringerne fra 4. og 5. juni 2025, hvorom klageren har anført, at årsagerne og ansvaret kunne have været korrekt klarlagt, hvis Banedanmark – som foreskrevet i RDS-vejledningens punkt 2.4 – havde kontaktet lokomotivføreren.
- Banedanmark forudsætter, at visse typer hændelser pr. definition – og dermed uden nogen nærmere efterprøvelse - er jernbanevirksomhedens ansvar. Dette ses f.eks. at have været tilfældet for hændelser som følge af "mange passagerer".
- Yderligere ses Banedanmark at have placeret ansvaret hos GoCollective for visse forsinkelser, som ifølge GoCollectives oplysninger – som ikke ses at være nærmere efterprøvet af Banedanmark – angiveligt skyldes Banedanmarks egne ombygningsarbejder.

Det forekommer særligt problematisk, at Banedanmark anvender denne indgribende praksis (jf. førnævnte eksempler) samtidig med den præklusive frist.

På denne baggrund forekommer det desuden betænkeligt at lægge til grund, at Banedanmark har efterlevet officialmaksimen ved sin behandling af tvisten om omregistrering.

Ad pkt. B:

Banedanmarks registreringer i RDS-registret danner som nævnt bl.a. grundlag for udbetalingerne i henhold til den såkaldte præstationsordning, jf. bekendtgørelsen om jernbaneinfrastrukturafgifter, § 9, stk. 3-7, samt bekendtgørelsens bilag 3.

Der er herved tale om økonomiske mellemværender, hvilket som udgangspunkt ikke i sig selv er tilstrækkeligt til at begrunde opsættende virkning.

I den foreliggende sag har klageren imidlertid også fremført, at de omtvistede registreringer om operatørpunktigheden i RDS-registret indgår i den aktuelle sag mellem klageren og Transportministeriet om en mulig ophævelse af klagerens hovedkontrakt med Transportministeriet.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

I overensstemmelse hermed fremgår det af Transportministeriets Hovedkontrakt med klageren, punkt 6.1.5, at Transportministeriet blandt andet vil kunne ophæve kontrakten med henvisning til oplysninger om operatørpunktigheden, herunder hvis operatørpunktigheden i 3 eller flere ud af 5 på hinanden følgende måneder ligger under 94,1 pct.

Efter det anførte vil Banedanmarks RDS-registreringer om operatørpunktigheden kunne få væsentlige konsekvenser for klageren, herunder også mulige grundlæggende konsekvenser for klagerens muligheder for at drive sin virksomhed, som dermed ikke kun er af umiddelbar økonomisk karakter.

På denne baggrund tiltræder Jernbanenævnet klagerens påstand om, at en væsentlig del af formålet med klagesagen kunne forspildes, hvis der ikke træffes afgørelse om opsættende virkning.

Ad pkt. C:

Som nævnt må Jernbanenævnet lægge til grund, at de omtvistede RDS-registreringer eventuelt vil kunne indgå i grundlaget for den aktuelle sag om Transportministeriets mulige ophævelse af Transportministeriets hovedkontrakt med klageren. Dermed vil RDS-registreringerne indirekte kunne få særdeles indgribende konsekvenser for klageren.

Formålet med ovennævnte frist i RDS-vejledningens afsnit 5.2.3 ses at være af administrativ karakter herunder navnlig et hensyn til at sikre, at registreringerne i RDS-registret kan lægges til grund som endelige.

Sidstnævnte hensyn findes efter en samlet afvejning ikke at kunne tillægges afgørende vægt overfor hensynet til at undgå de nævnte potentielt særdeles indgribende konsekvenser for klageren.

*

Klagen tillægges opsættende virkning

Sammenfattende tillægger Jernbanenævnet hermed - navnlig med henvisning til det ovenfor under punkterne A, B og C, anførte - klagen **opsættende virkning**, jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 19, 2. pkt.

De omtvistede RDS-registreringer kan herefter ikke lægges til grund på det foreliggende grundlag.

Jernbanenævnet noterer det i Banedanmarks partshøringssvar anførte om, at Banedanmark agter at genoptage behandlingen af sagen og træffe en ny afgørelse.

31. oktober 2025
j.nr. 2025-278005

I givet fald vil Jernbanenævnets yderligere behandling af sagen kunne afhænge af, hvorvidt der måtte blive indgivet klage over den fornyede afgørelse, som måtte træde i stedet for afgørelsen af 22. september 2025.

Jernbanenævnet anmoder om at modtage kopi af Banedanmarks kommende nye afgørelse i sagen, uanset om denne måtte blive påklaget, idet nævnet i givet fald må vurdere, hvorvidt der vil være grundlag for at rejse tilsynssag af egen drift vedrørende Banedanmarks generelle administrative praksis om RDS-registreringerne, jf. de ovenfor nævnte foreløbige bemærkninger herom.

*

Det indbetalte klagegebyr på DKK 4.000, - tilbagebetales herefter i henhold til § 21, stk. 2, i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet.

Afgørelsen offentliggøres på Jernbanenævnets hjemmeside.

Transportministeriet modtager kopi af afgørelsen.

Med venlig hilsen

På Jernbanenævnets vegne



Lene Sigvardt

Nævningsformand

Jernbanenævnets afgørelse om opsættende virkning ovenfor kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 17, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 2424 af 13. december 2021 om Jernbanenævnet. Eventuelt søgsmål til prøvelse af afgørelsen skal i givet fald være indbragt for domstolene senest 8 uger efter, at afgørelsen er meddelt, jf. bekendtgørelsens § 17, stk. 3 og jernbanelovens § 115, stk. 1.