

2018

# Årsberetning



# Indhold

<b>Forord</b> .....	2
<b>Jernbanenævnets rolle og opgaver</b> .....	3
Fortolkning af lovgivningen.....	3
Behandling af klagesager .....	3
Overvågning og tilsyn .....	3
Offentliggørelse og gennemsigtighed .....	3
<b>1. Jernbanenævnets sager i 2018</b> .....	4
1.1 Tilsynssager .....	4
1.2 Klagesager.....	10
1.3 Retssager .....	12
1.4 Udadvendte aktiviteter .....	12
<b>2. Jernbanenævnets internationale samarbejde</b> .....	12
2.1 European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB).....	12
2.2 Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3) .....	13
2.3 Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail).....	13
<b>3. Jernbanenævnet</b> .....	13
3.1 Lovgrundlag .....	14
3.2 Jernbanenævnets sammensætning .....	16
3.3 Jernbanenævnets sekretariat.....	17
3.4 Jernbanenævnets finansiering og drift.....	17
3.5 Jernbanenævnets samarbejde med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen .....	17
<b>Noter – Jernbanenævnets lovgrundlag</b> .....	18

## Forord

Jernbanemarkedet er et komplekst og dynamisk område at beskæftige sig med men samtidig et spændende område, fordi jernbanenettet er et centralt omdrejningspunkt i et moderne samfund, der gør det muligt for os at rejse fra A til B og sikrer, at varer kan blive transporteret.

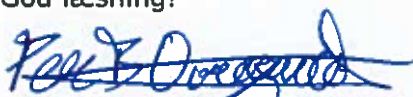
Jernbanemarkedet er et vigtigt element i det indre marked/Europa, idet det bidrager til sikringen af den fri bevægelighed for personer og varer.

Men der er mange regler, der skal iagttages både nationalt og internationalt, og mange aktører har ansvaret herfor. For at sikre, at jernbanemarkedet fungerer så effektivt som muligt, og at der er en hensigtsmæssig udvikling med fair konkurrence og rimelige vilkår ved anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen i Danmark, er det nødvendigt at der føres tilsyn med, at reglerne overholdes. Dette tilsyn varetages af Jernbanenævnet.

Jernbanenævnet oplever generelt fra markedets aktører både stor imødekommenhed og en betydelig indsats i forhold til at opfylde de gældende krav. Der er kun en enkelt undtagelse i forhold til dette, idet Jernbanenævnet desværre også i 2018 har haft betydelige udfordringer i forhold til tilsynet med de af DB Cargo drevne kombiterminaler i Høje Taastrup og Taulov. På trods af et tilsyn, som påbegyndtes allerede i 2017 og som er fulgt grundigt op fra Jernbanenævnets side med en række vejledningsskrivelser, vejledningsmøder samt påbudsafgørelser med varsler om administrative tvangsbøder, var det ved udgangen af 2018 fortsat ikke lykkedes at få DB Cargo til fuldt ud at opfylde de basale dokumentationskrav, som skal sikre, at taksterne for terminalernes serviceydelser ikke overstiger stykomkostningerne med tillæg af en rimelig fortjeneste.

Dette er Jernbanenævnets niende årsberetning. Jernbanenævnet skal hvert år senest den 30. april offentliggøre en beretning om sit virke i det forgangne år. I beretningen er Jernbanenævnets sammensætning og arbejde beskrevet, herunder korte resumeer af de sager der er behandlet i løbet af 2018. For yderligere oplysninger om de omtalte sager henvises i beretningen til sagsnumre, således at de kan identificeres på nævnets hjemmeside [www.jernbanenaevnet.dk](http://www.jernbanenaevnet.dk)

God læsning!



Per Baltzer Overgaard  
Konstitueret formand for Jernbanenævnet



## **Jernbanenævnets rolle og opgaver**

### **Fortolkning af lovgivningen**

Lovgivningen indenfor jernbanetransportydelse er en rammelovgivning. Det betyder, at Jernbanenævnet har mulighed for at fortolke og foretage konkrete skøn ved udmøntning af lovgivningen, hvor Jernbanenævnet er myndighed. Konkret kan Jernbanenævnet træffe afgørelser og afgive vejledende udtalelser.

### **Behandling af klagesager**

Jernbanenævnet er klageinstans på en række områder indenfor jernbanetransport.

En klageberettiget aktør kan indgive klage til Jernbanenævnet vedrørende eksempelvis Banedanmarks kanaltildeling og øvrige vilkår for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, ligesom der kan klages over vilkårene for benyttelse af kombiterminaler samt vedrørende jernbanevirksomheders overholdelse af togpassagerrettighedsforordningen, m.v.

### **Overvågning og tilsyn**

Jernbanenævnet overvåger konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse og fører tilsyn med, at de forskellige markeder for jernbanetransportydelse fungerer. Jernbanenævnet kan på eget initiativ eller i forbindelse med en henvendelse rejse konkrete tilsynssager og træffe afgørelser herom eller afgive vejledende udtalelser.

### **Offentliggørelse og gennemsigtighed**

Jernbanenævnet arbejder for gennemsigtighed indenfor jernbanesektoren. Nævnet har derfor i 2018 ført tilsyn med blandt andet jernbanevirksomhedernes information til passagererne om deres rettigheder vedrørende rejsetidsgaranti samt kombiterminalernes offentliggørelse af og vilkår for brugernes adgang til og benyttelse af kombiterminalerne med tilhørende faciliteter.

De afgørelser og vejledende udtalelser, der afgives i forbindelse med nævnets tilsyn, offentliggøres alle på Jernbanenævnets hjemmeside, [www.jernbanenaevnet.dk](http://www.jernbanenaevnet.dk).

## **1. Jernbanenævnets sager i 2018**

Nævnets væsentligste opgave som særligt og uafhængigt klage- og tilsynsorgan er dels at markeds- og konkurrenceovervåge jernbanesektoren, dels at sikre en fair og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og til services, der er forbundet hermed.

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

I forbindelse med nævnets behandling af sager (tilsyns- eller klagesager) kan nævnet træffe afgørelser, afgive vejledende udtalelser samt påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give de oplysninger, som har betydning for Jernbanenævnets virksomhed. Endvidere kan ugentlige tvangsbøder pålægges den, der undlader at opfylde et påbud om udlevering af oplysninger eller i øvrigt undlader at efterkomme en afgørelse truffet af nævnet.

Nedenfor gives et kort resumé af de tilsyns- og klagesager, som Jernbanenævnet har behandlet i 2018.

### **1.1 Tilsynssager**

#### JN36-00036 Tilsyn med 2018 takster, m.v. for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov, DB Cargo

Efter kombiterminalbekendtgørelsens § 9, stk. 3, skal terminaloperatøren fremsende terminalens forretningsbetingelser til Jernbanenævnet. Forretningsbetingelserne skal indeholde beskrivelse af adgangsvilkårene samt vilkårene for benyttelsen af terminalen. Endvidere skal forretningsbetingelserne indeholde oplysninger om, hvilke ydelser der tilbydes, og de takster der opkræves.

Jernbanenævnet fører efter bekendtgørelsen tilsyn med, hvorvidt terminaloperatøren efterlever reglerne i bekendtgørelsen. I forbindelse med et tilsyn er terminaloperatøren forpligtet til at udlevere de oplysninger, herunder de dokumenter, som Jernbanenævnet anmoder om.

Tilsynet med DB Cargos to terminaler blev påbegyndt i 2017 og har krævet en del korrespondance, hvor Jernbanenævnet en række gange har måttet udstede påbud med varsler om tvangsbøder for at få udleveret de nødvendige oplysninger.

I forhold til terminalernes forretningsbetingelser blev tilsynet afsluttet i 2017.

I forhold til taksterne vedrørte tilsynet oprindeligt terminalernes 2017-taksterne, men nævnet valgte at ændre tilsynets fokus til i stedet at vedrøre 2018-taksterne. Dette for at give DB Cargo bedre mulighed for at opfylde dokumentationskravene, herunder ved blandt andet at meddele en længere frist for at opfylde Jernbanenævnets krav til dokumentation.

På trods heraf måtte Jernbanenævnet udstede en række påbudsafgørelser med varsler om tvangsbøder alene med henblik på at få DB Cargo til at opfylde dokumentationskravene. Efter det første påbud vedrørende 2018 taksterne af 30. november 2017, blev der i 2018 truffet lignende afgørelser den 28. september 2018, den 17. oktober 2018 og den 28. november 2018.

DB Cargo har i forbindelse med Jernbanenævnets sagsbehandling gentagne gange anmodet om yderligere fristudsættelse og havde ved årets udgang endnu ikke opfyldt

dokumentationskravene fuldt ud. Jernbanenævnet fandt det derfor nødvendigt også at indlede tilsyn vedrørende DB Cargos 2019 takster, jf. nedenfor.

DB Cargo har stævnet Jernbanenævnet, jf. nedenfor under punkt 1.3 Retssager, side 12.

\*

#### JN36-00052 Tilsyn med 2019 takster, m.v. for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov, DB Cargo

Ultimo 2018 var det fortsat ikke muligt for Jernbanenævnet at afslutte tilsynet med 2018 taksterne for kombiterminalerne i Høje- Taastrup og Taulov, jf. det oven for beskrevne forløb.

Blandt andet på denne baggrund fandt Jernbanenævnet det nødvendigt også at føre tilsyn med 2019 taksterne for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov – herunder med henblik på at påse overholdelsen af kombiterminalbekendtgørelsens bestemmelser om takst regulering.

Den 28. november 2018 meddelte Jernbanenævnet således påbud til DB Cargo om fremsendelse af fuld dokumentation for 2019 taksterne.

Ved årets udgang havde DB Cargo fortsat ikke opfyldt dokumentationskravene fuldt ud. Sagen forventes afsluttet i løbet af 2019.

\*

#### JN36-00037 Tilsyn med 2018 takster, m.v., for kombiterminalen i Padborg, TX Logistik

Sideløbende med foregående sag har Jernbanenævnet gennemført et tilsvarende tilsyn med takster samt øvrige forretningsbetingelser for TX Logistik's kombiterminal i Padborg.

For så vidt angår forretningsbetingelserne havde TX Logistik tidligere fremsendt Nordisk Speditørforbunds almindelige generelle bestemmelser for dets medlemmer, men i disse var hverken TX Logistik eller kombiterminalen i Padborg eksplicit omtalt. Efter nævnets anmodning og nærmere vejledning udarbejdede TX Logistik herefter specifikke forretningsbetingelser for benyttelse af kombiterminalen.

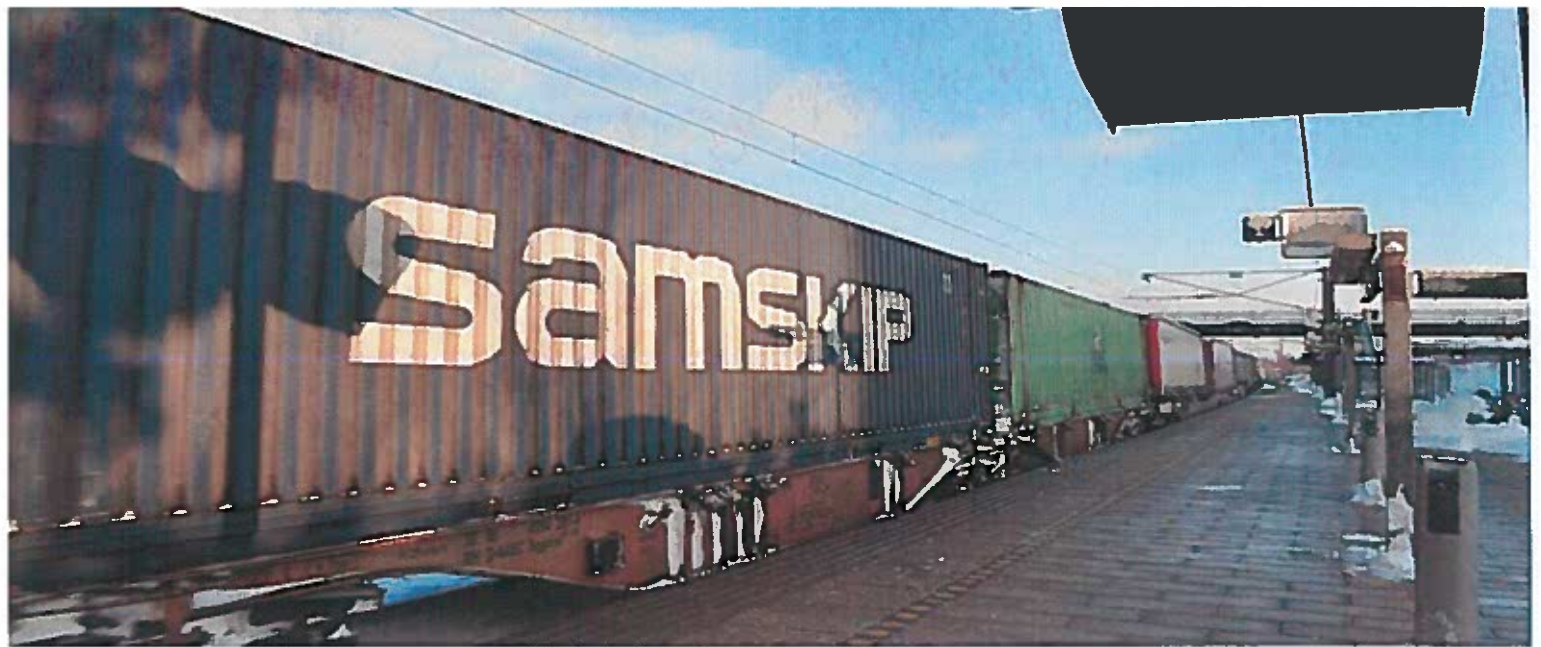
Efter yderligere vejledning om de af TX Logistik udarbejdede forretningsbetingelser for terminalen, valgte TX Logistik at lade forskellige bestemmelser udgå, herunder bestemmelser vedrørende opkrævning af tillægsvederlag, afbestillingsgebyrer, m.v.

Dernæst blev visse bestemmelser tilføjet i forretningsbetingelserne, herunder at brugerne har ret til egen håndtering inde på kombiterminalens område. Dernæst blev det præciseret, at egen håndtering omfatter rengøring af tog, påfyldning af vand, håndtering af køleanlæg, samt rangering og henstilling af tog i perioder, hvor terminaloperatøren ikke selv er til stede og kan tilbyde dette, dvs. også udenfor terminalens almindelige åbningstid.

Endvidere blev det præciseret i forretningsbetingelserne, at brugerne har mulighed for at klage til Jernbanenævnet over terminaloperatørens afslag på dels adgang til terminalen, dels brug af terminalens serviceydelser samt terminalens takster.

Jernbanenævnet havde herefter ikke yderligere til sagen, hvorefter forretningsbetingelserne blev offentliggjort og denne del af sagen blev afsluttet.

I forhold til taksterne var der ligeledes et længere forløb med vejledning af TX Logistik om udformningen af den nødvendige dokumentation, herunder vedrørende udformning af internt regnskab med revisorerklæringer, opgørelser af solgte serviceydelser pr. bruger, udformning af produktkalkuler, fastsættelse af rimelig fortjeneste, m.v.



Endeligt dokumentationsmateriale vedrørende 2018 taksterne blev fremsendt af TX Logistik den 15. juni 2018. Sagen blev afsluttet ved Jernbanenævnets vejledende udtalelse af 9. oktober 2018. Nævnet udtalte bl.a., at visse af 2018 taksterne var fastsat højere end foreskrevet i kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1. Efter omstændighederne undlod nævnet undtagelsesvist at kræve nedregulering af disse takster i 2018. Det blev dog samtidigt meddelt, at nævnet agtede at føre et lignende tilsyn vedrørende TX Logistiks 2019 takster, jf. nedenfor, samt at TX Logistik i den forbindelse måtte påregne, at nævnet ville kræve nedregulering af takster, der måtte være fastsat højere end omkostningerne med tillæg af rimelig fortjeneste.

\*

#### JN36-00051 Tilsyn med 2019 takster, m.v. for kombiterminalen i Padborg, TX Logistik

Den 21. september 2018 anmodede Jernbanenævnet TX Logistik om fremsendelse af forretningsbetingelser og fuld dokumentation 2019 taksterne for kombiterminalen i Padborg.

Anmodningen blev besvaret af TX Logistik den 1. oktober 2018.

Efter afholdelse af møder mellem TX Logistik og Jernbanenævnets sekretariat, fremsendte TX Logistik den 24. oktober 2018 supplerende dokumentation, forretningsbetingelser, revideret internt 2017 regnskab, revideret revisorerklæring, reviderede produktkalkuler, nyt takstblad (både på dansk og engelsk) med nedjustering af visse af taksterne, m.v.

På baggrund af et yderligere møde, fremsendte TX Logistik den 31. oktober 2018 reviderede forretningsbetingelser (med tilføjelse vedrørende brugernes adgang til at klage til Jernbanenævnet) samt en redegørelse vedrørende det interne regnskab.

Sagen blev herefter afsluttet ved Jernbanenævnets brev af 22. november 2018, hvorved nævnet bemærkede:

- At det af TX Logistik fremsendte materiale vedrørende 2019 taksterne for kombiterminalen i Padborg opfylder kombiterminalbekendtgørelsens dokumentationskrav.

- At TX Logistiks 2019 takster for kombiterminalen i Padborg ses at overholde kravene i kombiterminalbekendtgørelsen, herunder kravet om, at taksterne ikke må overstige omkostningerne med tillæg af en rimelig fortjeneste.
- At TX Logistiks reviderede 2019 forretningsbetingelser for kombiterminalen i Padborg i øvrigt ses at overholde reglerne i kombiterminalbekendtgørelsen.

\*

#### JN36-00044 DSB's hjulafdrejningsbænk med tilhørende spor, m.v.

Ved brev af 13. september 2017 anmodede Arriva Tog A/S Jernbanenævnet om at besvare en række spørgsmål vedrørende DSB's hjulafdrejningsbænk i Århus samt sporene ind til denne.

I første omgang blev sagen udsat på afklaring af sikkerhedsmyndighedens fortolkning af undtagelsesbestemmelsen i jernbanelovens § 2, stk. 6, indhentelse af oplysninger fra DSB samt på en nærmere præcisering af Arrivas spørgsmål i sagen.

Ved telefonmøde den 5. februar 2018 blev Arrivas spørgsmål endeligt afklaret og den 27. februar 2018 havde DSB fremsendt alle de nødvendige oplysninger til brug for Jernbanenævnets behandling af sagen.

Sagen blev herefter afsluttet ved Jernbanenævnets udtalelse af 16. maj 2018.

Nævnet udtalte, at de spor, der forbinder hjulafdrejningsbænken med Banedanmarks infrastruktur, var omfattet af jernbanelovens bestemmelser om markedsadgang. Nævnet lagde i den forbindelse vægt på, at sporene blev benyttet af andre end ejeren og til andet end godstransport. Endvidere henviste nævnet til direktiv 2012/34/EU om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde, artikel 10, stk. 1-2, samt direktivets præambel nr. 12, hvorefter reglerne om markedsadgang bør kunne finde anvendelse på infrastruktur, som forbinder servicefaciliteter med jernbanenettet – også selvom sådan infrastruktur består af private spor, som er undtaget fra direktivets krav til infrastrukturforvaltere.

Endvidere udtalte nævnet, at hjulafdrejningsbænken er en servicefacilitet i jernbanelovens forstand. I den forbindelse lagde nævnet vægt på, at hjulafdrejningsbænken udfører nødvendig og regelmæssig vedligeholdelse på togene og ikke er specielt bygget til og begrænset til at foretage vedligeholdelse af bestemte typer togsæt.

På denne baggrund fandt nævnet, at jernbanevirksomhederne har krav på lige adgang til sporet ind til hjulafdrejningsbænken, jf. jernbanelovens § 4, stk. 1, ligesom jernbanevirksomhederne har krav på at kunne anmode om betjeningskapacitet til hjulafdrejningsbænken på lige vilkår, jf. jernbanelovens § 5, stk. 3.

Ifølge DSB har alle jernbanevirksomhederne mulighed for at gøre brug af hjulafdrejningsbænken, idet det dog er en betingelse for hver enkelt jernbanevirksomheds adgang, at jernbanevirksomheden underskriver en særlig adgangskontrakt.

Adgangskontrakten indeholdt (i kontraktens § 9) bestemmelser, som væsentligt ændrede den fordeling af et eventuelt erstatningsansvar mellem parterne, som gælder efter de almindelige principper om erstatningsansvar i og uden for kontrakt (blandt andet begrænsning af DSB's ansvar til DKK 1 mio. pr. hændelse, fritagelse af DSB for at skulle erstatte indirekte skade, driftstab, m.v.). Nævnet udtalte, at disse bestemmelser ville kunne forrykke fordelingen af et



eventuelt erstatningsansvar til DSB's fordel og dermed føre til forskelsbehandling mellem DSB selv i forhold til andre jernbanevirksomheder i strid med jernbanelovens § 4, stk. 1. Nævnet fandt på denne baggrund, at bestemmelserne skulle udgå af adgangskontrakterne.

\*

#### JN36-00045 Togpassagerrettighedsforordningen, rejsetidsgaranti og information til passagererne, Arriva Tog A/S

Passagerpulsen (Forbrugerrådet Tænk) har offentliggjort en række spørgeskemaundersøgelser om, hvorvidt passagererne var bekendt med deres ret til kompensation, m.v. i tilfælde af togforsinkelser.

Jernbanenævnet indledte herefter en række tilsyn med, hvorvidt jernbanevirksomhederne overholdt togpassagerrettighedsforordningens regler om rejsetidsgaranti samt, hvorvidt kravene om information herom til passagererne, blev opfyldt.

I relation til Arriva Tog A/S blev arbejdet med tilsynssagen (efter at sagen havde været stillet i bero på færdiggørelsen af et lignende tilsyn i relation til DSB) påbegyndt den 14. maj 2018.

Jernbanenævnet gennemgik Arriva Tog A/S' rejsetidsgarantivilkår og stillede i den forbindelse en række spørgsmål med udgangspunkt i forordningens regelsæt. Spørgsmålene omhandlede både informationen på hjemmesiden, på stationer, i togene m.v.

På baggrund af nævnets spørgsmål iværksatte Arriva foranstaltninger til at forbedre og korrigere rejsetidsgarantivilkårene samt informationerne til passagerne, blandt andet på hjemmesiden, ved online billetkøb, på bagsiden af billetterne, ved brochurer, ved opslag og højtalerudkald på stationer og i tog m.v.

Jernbanenævnet afgav den 21. september 2018 en vejledende udtalelse, hvori nævnet konstaterede, at Arriva havde gennemført flere tiltag som væsentligt havde forbedret informationen til passagererne om togforsinkelser og rejsetidsgarantireglerne. Arriva havde fortsat et par udestående ved udgangen af 2018, herunder opdaterede brochurer som er gjort færdige i 2019.

Jernbanenævnet havde ikke yderligere bemærkninger i forhold til spørgsmålene om, hvorvidt Arriva Tog A/S overholdt forordningens artikler 16, 17, 18 og 29.

\*

#### JN36-00046 Jernbanenævnets tilsyn med DSB's overholdelse af regnskabsreglementet for DSB

Efter jernbanelovens § 104, stk. 2, skal Jernbanenævnet gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner i forhold til jernbanevirksomheder med kontrakt om offentlig kontrakt, som ikke er tildelt efter udbud.

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

Regnskabsreglementet er udformet dels med henblik på at sikre, at DSB's regnskaber giver et detaljeret overblik over DSB's faktiske anvendelse af kontraktbetalingen for offentlige serviceydelser (jf. regnskabsreglementets § 1, stk. 3, og § 2).

DSB udarbejder et såkaldt strækningsregnskab, som indeholder en nedbrydning af den del af DSB's regnskab, som vedrører offentlige serviceydelser efter forhandlede kontrakter således, at indtægter og udgifter ved at drive hver af de enkelte strækninger fremgår.

Dernæst er det helt centralt formål med regnskabsreglementet at sikre, at der ikke sker krydssubsidiering af konkurrenceudsatte aktiviteter, herunder at transaktioner mellem hovedforretningsområderne sker på markedsvilkår. Med henblik herpå skal der efter regnskabsreglementet udarbejdes de såkaldte *"hovedregnskabsopstillinger"* med tilhørende redegørelser og erklæringer fra DSB's ledelse og eksterne revisor.

I hovedregnskabsopstillingen opdeles DSB's forretningsaktiviteter i hovedforretningsområderne *"offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt"* og *"konkurrenceudsatte aktiviteter"*. Endvidere er der redegørelser for opdelingerne samt redegørelser for den anvendte regnskabspraksis samt en ledelseserklæring fra DSB's direktion i henhold til regnskabsreglementets regler om, at hovedregnskabsopstillingen er udarbejdet i overensstemmelse med den i regnskabsreglementets foreskrevne opdeling, at transaktioner mellem DSB's modervirksomhed og andre er gennemført i overensstemmelse med regnskabsreglementets principper, samt at data og andet informationsgrundlag har været til stede, således at det er muligt at gennemføre kontrol af transaktioner.

Hovedregnskabsopstillingen indeholder afslutningsvist to erklæringer fra DSB's eksterne revisor, som er centrale i forhold til tilsynet.

I den ene revisorerklæring attesteres det, at dokumentationen har været tilgængelig og stikprøvevis er gennemgået samt, at revisor ikke i den forbindelse er blevet bekendt med, at transaktionerne ikke er foretaget i overensstemmelse med bestemmelserne som skal forhindre krydssubsidiering af konkurrenceudsatte aktiviteter.

I den anden revisorerklæring attesteres det, at revisor har gennemgået hovedregnskabsopstillingen og ikke i den forbindelse er blevet bekendt med, at anvendte principper og metoder ikke er i overensstemmelse med regnskabsreglementet og tilhørende vejledning.

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

Jernbanenævnet modtog dokumenterne til brug for tilsynet vedrørende regnskabsåret 2017 ved DSB's e-mails af henholdsvis 21. februar, 19. marts, 22. marts, 16. april, 17. april, 20. august og 3. september 2018.

Tilsynet med regnskabsåret 2017, blev afsluttet ved Jernbanenævnets brev af 21. september 2018, hvorved nævnet blandt andet konstaterede:

- At hovedregnskabsopstillingen indeholder den fornødne opdeling af DSB's aktiviteter og er ledsaget af redegørelser og en ledelseserklæring med det i regnskabsreglementets § 17, stk. 1 og stk. 4, foreskrevne indhold.
- At revisorerklæringerne i forbindelse med hovedregnskabsopstillingen har det i regnskabsreglementets § 15 foreskrevne indhold, og at DSB på hjemmesiden har offentliggjort erklæringerne, jf. regnskabsreglementets § 21, stk. 3.

- At strækingsregnskabet er ledsaget af redegørelser samt ledelseserklæring med det i regnskabsreglementets § 17, stk. 2 og stk. 4, foreskrevne indhold.
- At strækingsregnskabet indeholder redegørelser for de samlede omkostninger og indtægter for hvert togsystem tillige med nøgletal for nettoomkostning pr. person- og togkilometer, jf. regnskabsreglementets § 21, stk. 1-2. Strækingsregnskabet er offentliggjort på DSB's hjemmeside.
- At den eksterne revisions erklæring vedrørende transaktionsdokumentationen og hovedregnskabsopstillingen er afgivet på grundlag af en lang række relevante kontrolhandlinger, som er nærmere beskrevet i revisorredøgørelsen.

Jernbanenævnet havde ikke yderligere bemærkninger for så vidt angår DSB's overholdelse af regnskabsreglementet for regnskabsåret 2017.

\*

#### JN36-00048 passagerrettighedsforordningen, rejsetidsgaranti og information til passagererne, Nordjyske Jernbaner A/S

Som omtalt indledningsvist under sag JN36-00045 (side xx) har Jernbanenævnet foretaget tilsyn med jernbanevirksomhedernes overholdelse af passagerrettighedsforordningens bestemmelser om rejsetidsgaranti og informationen herom til passagererne.

Jernbanenævnet gennemgik Nordjyske Jernbaners rejsetidsgarantivilkår og stillede også her en række spørgsmål med udgangspunkt i forordningen. Idet Jernbanenævnet fører tilsyn med alle jernbanevirksomhederne indenfor samme område har nævnet indledt med så vidt muligt enslydende spørgsmål. Det vil sige, at nævnet har set på informationen på hjemmesiden, på stationer og i togene.

På baggrund af nævnets spørgsmål har Nordjyske Jernbaner foretaget forbedringer og korrigeret rejsetidsgarantivilkårene samt informationerne til passagererne, blandt andet på hjemmesiden, ved brochurer, ved opslag på stationer og i tog og højtalerudkald på stationer og i tog m.v.

Jernbanenævnet afgav den 22. november 2018 vejledende udtalelse, hvori nævnet bl.a. konstaterede, at der fortsat var tre udeståender og at de forventedes afklaret senest 9. december 2018. Nordjyske Jernbaner havde alle tre forhold afklaret inden fristens udløb.

Herefter havde Jernbanenævnet ikke yderligere bemærkninger i forhold til spørgsmålene om, hvorvidt Nordjyske Jernbaner A/S overholdt forordningens artikler 16, 17, 18 og 29.

## **1.2 Klagesager**

### *Henvendelse vedrørende passagerrettigheder - handicapreglerne*

Jernbanenævnet modtog den 12. december 2018 en klage i en sag, hvori Ankenævnet for Bus, Tog og Metro havde truffet afgørelse.

Sagen omhandlede konkrete togrejser, hvortil klageren havde købt billetter. Klageren gør gældende, at DSB ikke i forbindelse med disse planlagte rejser opfyldte sine forpligtelser efter

passagerrettighedsforordningen om handicappedes adgang til at medbringe cykler og assistance hertil.

Sagen var ikke færdigbehandlet ved udgangen af 2018 men forventes afsluttet primo 2019.

\*

#### *Henvendelse vedrørende passagerrettigheder - rejsetidsgaranti*

Den 13. august 2018 modtog Jernbanenævnet kopi af klage til DSB fra en passager vedrørende manglende information til passagererne om rejsetidsgaranti.

I forbindelse med en togrejse havde passageren oplevet manglende højtalerinformation til passagererne om rejsetidsgaranti på trods af, at toget var væsentligt forsinket. Den konkrete togfører havde angiveligt ved passagerens henvendelse meddelt, at hun aldrig informerede passagererne om deres rettigheder til kompensation, m.v. efter rejsetidsgarantireglerne.

Jernbanenævnet rettede på denne baggrund henvendelse til DSB, idet nævnet i 2017 havde gennemført tilsyn med DSB's rejsetidsgarantivilkår og informationen til passagerne herom, herunder information under togrejsen. Jernbanenævnet spurgte blandt andet ind til, hvilke tiltag klagerens henvendelse måtte have givet anledning til internt hos DSB i relation til sikring af, at togførerne overholder DSB's servicestandard for togførernes information til passagererne om muligheden for kompensation efter rejsetidsgarantireglerne i tilfælde af driftsforstyrrelser.

DSB meddelte, at togpersonalet har en såkaldt "*digital rygsæk*" som er togpersonalets obligatoriske digitale håndbog som indeholder DSB's og Banedanmarks regelværk til det kørende personale. I håndbogen indgår også en forpligtelse til at informere om muligheden for at opnå rejsetidsgaranti, hvis en togforsinkelse medfører en forsinkelse på mere end 30 minutter. Derudover har togpersonalet adgang til yderligere materiale og brochurer om rejsetidsgaranti. DSB beklagede i øvrigt fejlen overfor passageren.

Jernbanenævnet noterede, at DSB både konkret overfor den pågældende togfører samt generelt overfor togførerne i øvrigt - internt har indskærpet, at DSB's interne instruks vedrørende højtalerudkald skal overholdes.

Sagen blev herefter afsluttet den 28. august 2018.



### 1.3 Retssager

DB Cargo anlagde retssag mod Jernbanenævnet den 12. oktober 2017, idet DB Cargo fandt, at et af Jernbanenævnet udstedt påbud om at fremsende reviderede forretningsbetingelser, manglede hjemmel. Retten i Glostrup afsagde dom i sagen den 10. juli 2018, hvorved Jernbanenævnet blev frifundet.

DB Cargo valgte den 16. juli 2018 at anke dommen til Østre Landsret. Ankesagen er berammet til hovedforhandling den 13. juni 2019.

\*

Den 23. november 2018 anlagde DB Cargo endnu en retssag mod Jernbanenævnet, idet DB Cargo anfægter gyldigheden af Jernbanenævnets afgørelser af henholdsvis 28. september 2018 og 17. oktober 2018.

Afgørelsen af 28. september 2018 omhandler påbud og varsel om administrative tvangsbøder på grund af manglende fremsendelse af dokumentation vedrørende 2019 takster for kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup. Afgørelsen af 17. oktober 2018 omhandler Jernbanenævnets afslag på genoptagelse af påbudsafgørelsen.

Sagen er indbragt for Retten i Glostrup og afventer berømmelse af hovedforhandling.

### 1.4 Udadvendte aktiviteter

#### *Brugerundersøgelser*

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

*"Jernbanenævnet hører regelmæssigt og under alle omstændigheder mindst én gang om hvert andet år repræsentanter for brugerne af godstransport og passagertransport på jernbane for at tage hensyn til deres synspunkter vedrørende jernbanemarkedet. "*

Jernbanenævnet har ikke gennemført brugerundersøgelser i 2018, men vil i løbet af 2019 udarbejde nye brugerundersøgelser.

## 2. Jernbanenævnets internationale samarbejde

Jernbanenævnet samarbejder med tilsvarende klage- og tilsynsorganer (Regulatory Bodies) indenfor EU.

Efter EU's regler skal de nationale tilsynsorganer med hjælp fra Europa-Kommissionen udveksle informationer om deres praksis vedrørende regulering af jernbaneområdet.

Den internationale del af jernbanenævnets opgaveportefølje, herunder de konkrete forpligtelser til internationalt samarbejde og koordinering, har atter i 2018 været en vigtig del af nævnets arbejde.

### 2.1 European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

Siden direktiv 2012/34/EU trådte i kraft har medlemsstaternes nationale tilsynsmyndigheder (Regulatory Bodies) samarbejdet indenfor Europa Kommissionens regi. Der afholdes 3-4 møder årligt, og Kommissionen benytter disse til at følge op på blandt andet porteføljen af klagesager, tilsynssager, udtalelser m.v. i den enkelte medlemsstat. De repræsenterede lande

udveksler erfaringer indenfor konkrete sagsområder og afrapporterer forskellige oplysninger af markeds-mæssig karakter, m.v.

Jernbanenævnet har i 2018 været repræsenteret ved samtlige møder og deltaget aktivt. Ved hvert møde holder medlemslandene oplæg om relevante sager/emner som efterfølgende bliver drøftet. Endvidere foretages løbende indrapportering af de senest behandlede sager og resultaterne heraf m.v. til Kommissionens database DAREBO.

## **2.2 Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3)**

Jernbanenævnet har deltaget i et arbejdsgruppemøde hos Kommissionen med repræsentanter fra tilsynsorganerne i de øvrige medlemslande. Mødet vedrørte de 9 jernbanegodskorridorer, som er etableret i henhold til banegodsforordningen. Den ene af disse korridorer, Scan-Med (RFC 3), løber igennem Danmark. På mødet drøftedes en række gennemførte og planlagte aktiviteter.

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

IRG-Rail (Independent Rail Regulatory Bodies) er et netværk af medlemsstaternes uafhængige nationale tilsynsmyndigheder indenfor jernbanetransport. Netværket blev etableret i 2011. Jernbanenævnet indgår aktivt i dette netværk og er medlem af netværkets arbejdsgrupper.

En arbejdsgruppe beskæftiger sig med markedsovervågning (Market Monitoring).

Jernbanenævnet bidrager aktivt til den årlige indsamling af markedsinformation i form af besvarelse af spørgeskemaer og indsamling af data. Arbejdsgruppen publicerer hvert år en rapport, som beskriver udviklingen indenfor jernbanetransport i de enkelte medlemslande.

En anden arbejdsgrupper beskæftiger sig med infrastrukturegifter. Jernbanenævnet bidrager også i den sammenhæng aktivt med besvarelse af spørgeskemaer og indsamling af data.

Netværket er primært en platform for informationsudveksling, udveksling af "best practices" og konkret samarbejde Regulatory Bodies imellem. Til formålet har der også i 2018 været etableret arbejdsgrupper, der blandt andet arbejdede med forhold omkring adgang til servicefaciliteter samt takster for servicefaciliteter i lyset af den kommende gennemførelsesforordning 2017/2177 der træder i kraft 1. juni 2019.

## **3. Jernbanenævnet**

Jernbanenævnet blev etableret i 2010, som et statsligt, uafhængigt klage- og tilsynsorgan (Regulatory Body). Jernbanenævnets forpligtelser er dels forankret i en række EU-retsakter (direktiv, forordning samt gennemførelsesforordninger), der vedrører jernbanesektorens liberalisering og markedsadgang, dels national lovgivning.

Nævnets hovedopgave er navnlig markeds- og konkurrenceovervågning af jernbanesektoren, herunder at sikre en lige og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og serviceydelser der er forbundet hermed.

### 3.1 Lovgrundlag

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

Direktiv 2012/34/EU (3) om oprettelsen et fælles europæiske jernbaneområde trådte i kraft 15. december 2012 og er implementeret i danske ret ved jernbaneloven samt en række bekendtgørelser udstedt med hjemmel i loven. Direktivet er, som en del af EU's 4. jernbanepakke, ændret ved direktiv 2016/2370 (4) om åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane m.v.

Det følger af direktivet, at Europa-kommissionen skal vedtage et større antal gennemførelsesretsakter. Med disse fastsættes mere detaljerede regler inden for direktivets rammer. En væsentlig del af disse retsakter har direkte virkning i medlemslandene og dermed også for nævnets arbejde.

I 2017 vedtog Kommissionen gennemførelsesforordningen (EU) 2017/2177 (5) om adgangen til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser. Gennemførelsesforordningen opstiller et detaljeret regelsæt for adgang til servicefaciliteter og supplerer samtidig de overordnede regler i direktiv 2012/34/EU (3). Formålet med forordningen er at sikre, at aktørerne i praksis opnår den adgang til servicefaciliteter, som er direktivets målsætning. For at opnå dette stiller forordningen blandt andet krav om, at operatørerne skal offentliggøre information om, hvilke tjenester der tilbydes på faciliteterne, takster og rabatter, m.v. Gennemførelsesforordningen træder endelig i kraft den 1. juni 2019. Dog kan operatørerne allerede fra 1. januar 2019 ansøge om at blive fritaget for anvendelsen af visse bestemmelser i forordningen. IRG-Rail har udarbejdet et vejledende dokument om kriterierne for behandling af sådanne ansøgninger. En oversættelse af dokumentet til dansk forventes i løbet af 2019 at blive offentliggjort på Jernbanenævnets hjemmeside.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 869/2014 (6) om nye jernbanepassagerruter fastlægger eksempelvis nærmere rammer for nævnets afgørelser om "hovedformål" og "økonomisk ligevægt" i sager, hvor en jernbanevirksomhed søger om adgang til internationale passagerruter. Gennemførelsesforordning (EU) nr. 909/2015 (7) er et andet eksempel på en gennemførelsesforordning af væsentlig betydning. Denne fastlægger bestemmelser for beregning af de direkte omkostninger, der påløber som følge af jernbanedriften, og indgår således i grundlaget for nævnets behandling af sager vedrørende jernbaneinfrastrukturafgifter.



Herudover er Jernbanenævnet med forordning (EU) nr. 913/2010 **(8)** om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (jernbanegodsforordningen) tillagt en række opgaver og beføjelser. Forordningen forudsætter blandt andet, at Jernbanenævnet overvåger konkurrencen i en nærmere fastlagt godskorridor. Dette kan ske enten på baggrund af klager eller ved, at nævnet gennemfører undersøgelser af egen drift.

Forordningen indebærer også, at Jernbanenævnet skal koordinere forskellige opgaver og udveksle relevant information med tilsvarende tilsynsorganer fra de øvrige medlemslande, hvorigennem den berørte internationale kanal for godstog løber.

Nævnets forpligtelser vedrører godskorridoren Scan-Med (RFC3). Korridoren strækker sig helt fra Oslo og går via Stockholm-Trelleborg-Malmø-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia-Livorno-Ancona-Taranto-Augusta til Palermo. Korridoren har været i funktion siden 15. november 2015.

Derudover fører Jernbanenævnet tilsyn med jernbanevirksomhedernes overholdelse af forordning 1371/2007 **(9)** om passagerers rettigheder og forpligtelser (jernbanepassagerrettighedsforordningen). Nævnet kan i den forbindelse behandle klager vedrørende forordningen, som falder uden for afgørelseskompetencen for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro (ABTM).

Endvidere er Jernbanenævnet klageinstans i forhold til dele af personbefordringsforordningen, forordning nr. (EF) 1370/2007 **(10)**, også kaldet PSO-forordningen. Klageadgangen er her delt mellem Klagenævnet for Udbud og Jernbanenævnet. Jernbanenævnet kan behandle klager over beslutninger om indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening med jernbanen uden forudgående udbud.

I direktiv 2012/34/EU **(3)** stilles der ydermere krav til tilsynsorganets samarbejde med sikkerheds- og licensmyndigheden, det vil i Danmark sige samarbejdet mellem Jernbanenævnet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens Center for Marked og Kollektiv Trafik, jf. herom nedenfor i afsnit 3.5.

Derudover følger det af bekendtgørelsen **(2)**, at Jernbanenævnet mindst hvert andet år skal konsultere repræsentanter for brugerne af gods- og passagertransport på jernbane for at høre deres synspunkter vedrørende jernbanemarkedet.

Jernbanenævnet skal som klagemyndighed behandle og træffe afgørelser i konkrete klagesager vedrørende en lang række forhold indenfor jernbanesektoren. Enhver med retlig interesse kan således klage til nævnet over en række afgørelser og beslutninger truffet af eksempelvis Banedanmark, forvaltere af servicefaciliteter og andre aktører.

For så vidt angår tilsyn kan nævnet enten træffe afgørelse om passende foranstaltninger eller afgive en vejledende udtalelse, der indeholder nævnets retsopfattelse, og hvor nævnet meddeler den forpligtede fx jernbanevirksomheden, hvad denne efter nævnets opfattelse på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.

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

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



Jernbanenævnets arbejde udføres i øvrigt efter en forretningsorden, som er offentliggjort på nævnets hjemmeside [www.jernbanenaevnet.dk](http://www.jernbanenaevnet.dk)

Den 25. maj 2018 trådte den nye databeskyttelsesforordning (**11**) i kraft. Reglerne i forordningen skal i højere grad sikre beskyttelse af personer i forbindelse med behandling af personoplysninger.

### **3.2 Jernbanenævnets sammensætning**

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

Udover nævnets formand, som skal være dommer, består nævnet af seks medlemmer samt et antal suppleanter, som udpeges af erhvervsministeren efter høring af transport, bygnings- og boligministeren. Høringen sker på baggrund af indstillinger fra henholdsvis Danmarks Tekniske Universitet (DTU), Aarhus Universitet (AU), Syddansk Universitet (SU), Københavns Universitet (KU), Copenhagen Business School (CBS) og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

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

Medlemmerne, herunder formanden, beskikkes for perioder 4 år ad gangen.

Til formandens opgaver hører blandt andet tilrettelæggelse af nævnets arbejde, herunder planlægning og ledelse af nævnets møder. Endvidere drager formanden omsorg for eksekvering/udførelsen af nævnets beslutninger. Formanden varetager desuden den faglige ledelse af nævnssekretariatet.

Jernbanenævnet har i 2018 været sammensat på følgende måde:

#### Nævnformand

- Line Kornerup, dommer ved Retten i Lyngby

#### Nævnsmedlemmer

- Per Baltzer Overgaard, professor og prodekan ved Aarhus Universitet
- Jacob Schaumburg-Müller, vicedirektør i Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
- Bjarne Kjær Ersbøll, professor ved DTU
- Birgit Liin, professor ved Juridisk Institut, Aarhus Universitet
- Lars Peter Raahave Østerdal, institutleder ved Økonomisk Institut, CBS
- Henrik Sylvan, centerleder ved DTU (tiltrådt som nævnsmedlem 17. oktober 2018)

#### Suppleanter

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

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

### **3.3 Jernbanenævnets sekretariat**

Sekretariatets medarbejdere sidder fysisk placeret i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Sekretariatet er uafhængigt af styrelsen således, at sekretariatet i faglig henseende alene arbejder efter instruktion fra nævnsformanden.

Sekretariatet bistår nævnet med den praktiske varetagelse af nævnets opgaver og sagsbehandling. Hovedopgaven er således at sørge for, at de sager som nævnet behandler, bliver ekspederet korrekt og hurtigt, og at nævnsmøderne bliver tilrettelagt hensigtsmæssigt og effektivt.

Sekretariatet samarbejder løbende med nævnsformanden om blandt andet forberedelsen af sager, planlægning og indkaldelse til nævnsmøderne, samt udmøntning af nævnets beslutninger og afgørelser. Sekretariatet varetager endvidere internationale opgaver, herunder nævnets forpligtelse til at samarbejde og udveksle erfaringer med tilsvarende tilsynsorganer indenfor EU.

Sekretariatet har i 2018 været bemandedt således:

- Jonas Refn, cand.jur., chefkonsulent/koordinator
- Lars Vinther-Madsen, cand.polit., specialkonsulent
- Lene Kjær Thomsen, cand.jur., fuldmægtig
- Lasse Krüger Johansen, stud.soc. (tiltrådt pr. 1. november 2018)

### **3.4 Jernbanenævnets finansiering og drift**

Jernbanenævnets bevilling på finansloven er brugerfinansieret. Jernbanenævnets driftsomkostninger dækkes af de jernbanevirksomheder, som nævnet fører tilsyn med, jf. jernbanelovens § 111. Finansieringen er defineret ved en fast afgift pr. kørt togkilometer.

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

### **3.5 Jernbanenævnets samarbejde med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen**

I henhold til artikel 56, stk. 3 i direktiv 2012/34/EU skal det nationale tilsynsorgan have et tæt samarbejde med både den nationale sikkerhedsmyndighed og den nationale licensudstedende myndighed indenfor jernbaneområdet. Det følger derfor af § 18 i bekendtgørelse om Jernbanenævnet, at der i Danmark skal indgås en samarbejdsaftale mellem Jernbanenævnet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (Center for Marked og Kollektiv Trafik).

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

Der skal afholdes mindst et møde årligt med deltagelse af mindst én repræsentant for nævnet (tilsynsorganet) og mindst én repræsentant fra styrelsen (jernbanesikkerhedsmyndigheden og den licensudstedende myndighed). Møderne planlægges sådan, at eventuelle anbefalinger kan indgå i Jernbanenævnets årsberetning, hvorfor møderne bør være afviklet senest den 15. januar – efter det pågældende år.

Seneste samarbejds møde blev afholdt den 15. januar 2019. På mødet orienterede styrelsen bl.a. om de sikkerhedsmæssige tiltag i forhold til godstransport i forlængelse af den store ulykke på Storebæltsbroen. Endvidere orienterede styrelsen om, at der i løbet af 2019 forventes udstedt licens- og sikkerhedscertifikater til 5-7 nye aktører. Dernæst drøftedes spørgsmål vedrørende jernbanelovens anvendelsesområde, m.v. Der fremkom ikke konkrete anbefalinger på mødet.

## **Noter – Jernbanenævnets lovgrundlag**

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

Fotos: Colourbox

ISBN: 978-87-90661-63-2

Jernbanenævnet  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

[info@jernbanenævnet.dk](mailto:info@jernbanenævnet.dk)

[www.jernbanenævnet.dk](http://www.jernbanenævnet.dk)