

# Jernbanenævnets årsberetning 2021

---

29. APRIL 2022

---

**Jernbanenævnets**  
Danish Rail Regulatory Body



---

<b>Indhold</b>	
<b>Forord</b> .....	3
<b>Jernbanenævnets rolle og opgaver</b> .....	4
<b>1. Jernbanenævnets sager i 2021</b> .....	5
<b>1.1 Tilsynssager</b> .....	5
<b>1.1.1 Passagerrettigheder</b> .....	5
<b>1.1.2 Markedsadgang</b> .....	11
<b>1.1.3 Servicefaciliteter</b> .....	14
<b>1.2 Ansøgningssager</b> .....	21
<b>1.3 Retssager</b> .....	22
<b>2. Jernbanenævnets internationale samarbejde</b> .....	23
<b>2.1 European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)</b> .....	23
<b>2.2 Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3)</b> .....	24
<b>2.3 Independent Regulator’s Group – Rail (IRG-Rail)</b> .....	24
<b>3. Jernbanenævnets samarbejde med den nationale jernbanesikkerhedsmyndighed</b> .....	25
<b>4. Høring af brugerne af jernbanegods og -passagertransport</b> .....	26
<b>5. Jernbanenævnet</b> .....	26
<b>5.1 Retsgrundlag</b> .....	26
<b>5.2 Klagesagsbehandling</b> .....	28
<b>5.3 Jernbanenævnets sammensætning</b> .....	30
<b>5.4 Jernbanenævnets sekretariat</b> .....	30
<b>5.5 Finansiering og drift</b> .....	31
<b>Noter – Jernbanenævnets lovgrundlag202</b> .....	32

---

## Forord

Jernbanesektoren er et utroligt omfattende og spændende område at beskæftige sig med, som har væsentlig betydning i forhold til den fri bevægelighed for både varer og passagerer, og som medvirker til at binde lande sammen på tværs af grænser.

På europæisk plan har man igennem de senere år vedtaget fire jernbanepakker med det formål at åbne markederne for konkurrence, øge interoperabiliteten mellem de nationale jernbanesystemer og fastlægge rammerne for et fælles europæisk jernbaneområde. Den seneste jernbanepakke åbnede markederne endnu mere op med henblik på at skabe øget konkurrence mellem jernbanevirksomhederne.

Jernbaneområdet er reguleret af mange nationale såvel som internationale regler, som blandt andet har til formål at sikre gennemsigtighed og fair markedsvilkår og effektiv anvendelse af jernbaneinfrastrukturen. Det er aktørernes ansvar at følge reglerne. Nævnet varetager tilsynsforpligtelsen med henblik på at påse, at reglerne overholdes og med henblik på at understøtte, at markedet for jernbanetransportydelse fungerer optimalt.

I 2021 var markedets aktører fortsat underlagt de usædvanlige forhold, der prægede samfundet som følge af Covid-19. Jernbanesektoren oplevede en betydelig nedgang i mængden af både jernbanepassagerer og godstransporter på grund af rejserestriktioner og den lavere efterspørgsel.

Under hensyntagen til pandemien og dens mange udfordringer, har Jernbanenævnet i 2021 fortsat sit tilsyn med markedets aktører i overensstemmelse med nævnets tilsynsstrategi. Jernbanenævnet har igen i 2021 generelt oplevet stor imødekommenhed og velvillighed fra markedets aktører i forhold til at opfylde de mange krav og regler – og nævnet takker i den forbindelse markedets aktører for et godt samarbejde.

Det er Jernbanenævnets 12. årsberetning, der i overensstemmelse med forretningsordenen overordnet formidler indholdet af nævnets væsentligste sager samt hvad der er sket i det forgangne år. Beretningen offentliggøres hvert år, senest 30. april.

Såfremt yderligere oplysninger om Jernbanenævnet og de omtalte sager ønskes, henvises til nævnets hjemmeside [www.jernbanenaevnet.dk](http://www.jernbanenaevnet.dk)

God læsning!

København, 28. april 2022



Lene Sigvardt  
Dommer  
Formand for Jernbanenævnet



*København H metrostation*

---

## Jernbanenævnets rolle og opgaver

### Fortolkning af lovgivningen

Lovgivningen vedrørende markedet for jernbanetransportydelse består af EU-forordninger og direktiver samt national regulering. De forskellige retsakter indenfor Jernbanenævnets myndighedsområde er samlet på nævnets hjemmeside [www.jernbanenaevnet.dk](http://www.jernbanenaevnet.dk) og de mest centrale af retsakterne er gennemgået i afsnit 4.1. Jernbanenævnet har som nationalt tilsynsorgan til opgave at håndhæve reglerne, herunder at fortolke disse og foretage konkrete skøn i forbindelse med nævnets konkrete afgørelser i klage- og tilsynssager samt vejledende udtalelser. Endvidere kan nævnet meddele påbud og udstede administrative tvangsbøder i det omfang, det måtte være nødvendigt for at gennemtvunge konkrete afgørelser.

### Klagesager

Jernbanenævnet er klageinstans på en række områder, blandt andet vedrørende afgørelser truffet af infrastrukturforvaltere og operatører af servicefaciliteter, m.v.

Klageberettigelse forudsætter, at den pågældende markedsaktør opfylder en række formelle betingelser, som er nærmere beskrevet i afsnit 4.2. En klageberettiget aktør kan klage til Jernbanenævnet vedrørende eksempelvis Banedanmarks kanaltildelingsproces og øvrige vilkår for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, ligesom der kan klages over vilkårene for adgangen til de jernbanerelaterede servicefaciliteter samt vedrørende jernbanevirksomhedernes overholdelse af togpassagerrettighedsforordningen, m.v.

### Overvågning og tilsyn

Jernbanenævnet overvåger konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse og 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 2021 ført tilsyn med blandt andet jernbanevirksomhedernes information til passagererne om deres rettigheder vedrørende rejsetidsgaranti samt operatører af jernbanerelaterede servicefaciliteters offentliggørelse af vilkår for brugernes adgang til og betaling for brugen af de enkelte serviceydelser.

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



Dybbølsbro

---

## 1. Jernbanenævnets sager i 2021

Nævnet er et uafhængigt statsligt klage- og tilsynsorgan, hvis væsentligste opgave er dels at markeds- og konkurrenceovervåge jernbanesektoren, dels at sikre en fair og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og til de serviceydelse, der er forbundet hermed.

Tilsynssager fylder mest i nævnets opgaveportefølje og omfatter både godstransport og passagertransport, hvor nævnet påser overholdelsen af gældende regler, og at en uhensigtsmæssig markedsudvikling undgås.

Neden for følger et kort resumé af de væsentligste sager, som nævnet har behandlet i 2021.

### 1.1 Tilsynssager

#### 1.1.1 Passagerrettigheder

Jernbanenævnet indledte tilbage i 2016 en tilsynsrække med henblik på at påse, at jernbaneselskaberne levede op til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, særligt for så vidt angår passagerernes rettigheder i tilfælde af forsinkelser og aflysninger.

Tilsyn i de forudgående år er gennemført for så vidt angår DSB, Arriva, Nordjyske Jernbaner og Midtjyske Jernbaner, jf. nævnets hjemmeside og tidligere årsberetninger. Nævnet har i 2021 ført tilsyn med Lokaltog, ligesom tidligere afsluttede tilsyn i relation til DSB er blevet genoptaget, jf. nedenfor.

På baggrund af en undersøgelse gennemført af Passagerpuls i efteråret 2021 (Rapport: *"Information om togselskabernes rejsetidsgaranti"*, februar 2022), forventer nævnet at gennemføre opfølgende tilsyn i løbet af 2022 med henblik på at blandt andet påse, hvorvidt jernbaneselskaberne er blevet bedre til at informere passagererne om rejsetidsgarantien.

Tilsyn med Lokaltog A/S' overholdelse af passagerrettighedsforordningen – Rejsetidsgarantivilkår og informationen til passagererne herom

J.nr. 2021-002720 (tidl. JN36-00076)



Hellerup

Den 20. juli 2020 påbegyndte Jernbanenævnet tilsyn med Lokaltog A/S, som udfører persontransport på 9 jernbaner fordelt på Sjælland og Lolland.

Nævnet gennemgik vilkårene vedrørende rejsetidsgaranti på Lokaltogs hjemmeside [www.lokaltog.dk](http://www.lokaltog.dk) og undersøgte, hvordan Lokaltog i øvrigt forvaltede passagerernes rettigheder, særligt i forhold til forsinkelser og aflysninger og informationen til passagererne herom. Lokaltog meddelte blandt andet, at eftersom passagererne køber billetter hos enten DSB eller DOT, og Lokaltog ikke har takstkompetencen, havde Lokaltog valgt ikke at omtale muligheden for refusion eller kompensation på Lokaltogs hjemmeside.

I perioden fra august 2020 til 10. marts 2021 korresponderede sekretariatet med Lokaltog om kravene i forordningen, og Lokaltog opdaterede hjemmesiden med oplysninger om passagerers mulighed for at søge om rejsetidsgaranti med gengivelse af de



enkelte vilkår herom i forordningens artikler 16-18, ligesom der på hjemmesiden blev uploadet en formular til brug for passagerernes anmodninger om rejsetidsgaranti. Endvidere udarbejdede Lokaltog en folder vedrørende "Rejsegaranti".

Lokaltogs rejsetidsgarantivilkår indeholdt en force majeure-regel, hvorefter Lokaltog var fritaget for at yde kompensation/erstatning til passagererne ved forsinkelser og aflysninger. Sekretariatet henstillede til, at formuleringen blev fjernet, da den stred imod EU domstolens dom af 26. september 2013 i sag C-509/11, præmis 52, hvori det anføres "*..at forordningen ikke indeholder en force majeure-bestemmelse, der begrænser jernbanevirksomhedernes ansvar med hensyn til erstatning for billetprisen, som fastsat i artikel 17. [...] Derfor har passagererne også ret til erstatning fra jernbanevirksomhederne i tilfælde af force majeure.*"

Endvidere havde Lokaltog anført en såkaldt "24-timers" regel, hvorefter passagerer ved planlagte køreplansændringer, der er annonceret på ditoffentligetransport.dk senest 24 timer før, ikke kan få kompensation/erstatning. Lokaltog anførte, at den var en del af Lokaltogs særlige rejsegaranti (taxaordning), som gælder, når toget er forsinket i afgang med mindst 20 minutter. Sekretariatet meddelte, at der i forordningen ikke findes en 24-timers regel, og at rejsetidsgarantivilkårene derfor burde præciseres, således det tydeligt fremgår, hvad der er forordningens krav, og hvad der i øvrigt er Lokaltogs egne udvidede rejsegarantiregler.

Lokaltog opdaterede hjemmesiden med informationer om, hvordan passagererne kan søge refusion/kompensation samt efter hvilke procentsatser, der ydes kompensation, m.v. Derudover blev hjemmesiden opdateret med information om retten til refusion på udgifter til et måltid/forfriskning i tilfælde af 60 minutters forsinkelse samt retten til kompensation, når der er købt billet til en sammensat togrejse.

På anmodning udarbejdede Lokaltog en instruks til lokomotivførere og personale med ansvar for højttalerudkald i forbindelse med forsinkelser og aflysninger, hvorved passagererne bliver oplyst om muligheden for at ansøge om kompensation, m.v. efter rejsetidsgarantireglerne, og hvor passagererne tillige bliver henvist til blandt andet Lokaltogs hjemmeside for nærmere information herom.

Lokaltog meddelte nævnet, at der var truffet beslutning om at nedtage samtlige billetautomater i togene, hvorefter Lokaltog blev anmodet om, at der på samtlige stationer blev opsat information om, hvilke muligheder passagererne så har for at købe billet, jf. forordningens artikel 9, stk. 5.

Samtidig blev Lokaltog anmodet om at opdatere deres folder, således at det blev tydeliggjort, hvilke rettigheder passagererne har i medfør af forordningens bestemmelser om refusion/kompensation i tilfælde af forsinkelser og aflysninger. Endvidere blev Lokaltog anmodet om at fjerne et vilkår om, at passagerernes ret til kompensation bortfalder ved *force majeure*.

Endelig blev Lokaltog anmodet om at indsætte en tekst i såvel folder som på hjemmesiden om, at passagererne har mulighed for at indgive krav om kompensation eller indgive en klage til den jernbanevirksomhed, som har udstedt billetten.

Sagen blev behandlet af Jernbanenævnet den 22. april 2021, hvorefter Lokaltog den 29. april 2021 modtog tilsynsbrev som partshøringsudkast – og dernæst endeligt tilsynsbrev af 10. september 2021 med anmodninger om yderligere præciseringer i folderen om rejsetidsgaranti vedrørende retten til kompensation samt vejledning til passagererne om klagemuligheder, m.v.



---

Endvidere blev Lokaltog anmodet om at fremsende en tekst, til opsætning på stationerne. Fristen for Lokaltogs opfyldelse af de nævnte anmodninger blev fastsat til den 29. oktober 2021.

Ved mail af 30. september 2021 fremsendte Lokaltog bekræftelse på, at der på samtlige standsningssteder var opsat køreplaner samt information omkring køb af billetter via app og sms. Samtidig fremsendte Lokaltog et udkast til en tekst, som skulle indgå i Movias folder om "Rejsegaranti":

***"Ekstra rettigheder ved togrejser***

*Husk at du udover Rejsegarantien kan have ret til kompensation eller refusion af billetprisen, hvis Lokaltog er forsinket eller aflyst. Du kan også have ret til at få dækket et beløb til mad/drikke (max 50 kr.). Det følger af EU's forordning om jernbanepassagerers rettigheder. Din samlede togrejse skal være forsinket 60 minutter eller mere. Læs om dine rettigheder og søg om kompensation her; [Kompensation/refusion \(Lokaltog.dk\)](https://www.lokaltoget.dk/kompensation-refusion).*

Ved mail af 10. november 2021 orienterede Lokaltog om, at de blandt andet på deres hjemmeside havde anført, at passagererne også har mulighed for at indgive krav om kompensation/klage til den jernbanevirksomhed, som har udstedt billetten.

Den 2. december 2021 fremsendte Lokaltog folderen om "Rejsegaranti". Sekretariatet bemærkede imidlertid, at folderen fortsat ikke for så vidt angik "force majeure" indeholdt en klar adskillelse af reglerne i forhold til tog og busser. Endvidere bemærkedes, at 24 timers reglen ligeledes fortsat var angivet.

I mail af 6. december 2021 præciserede Lokaltog, at 24 timers forbeholdet alene er Movias rejsegaranti (taxaordningen), som gælder, medmindre der er annonceret planlagte driftsændringer. Derudover var der enighed om, at force majeure skulle ud af folderen i forhold til togrejser.

Den korrigerede folder blev fremsendt den 10. december 2021, hvorefter sagen blev afsluttet.

Genoptagelse af tilsyn med DSB's information til passagererne om rejsetidsgaranti samt DSB's kvalitetsstyringssystem

2021-002668 (tidl. JN36-00057)

Jernbanenævnet har tidligere ført tilsyn med DSB's rejsetidsgarantivilkår og informationen til passagererne herom, jf. nævnets vejledende udtalelse af 15. februar og 27. september 2017, ligesom nævnet tidligere har ført tilsyn med DSB's servicekvalitetsstandarder og kvalitetsstyringssystem, jf. nævnets tilsynsbreve af 15. februar og 21. oktober 2013, samt nævnets vejledende udtalelse af 21. februar 2014, som findes på hjemmesiden.

Rigsrevisionen afgav i maj 2019 Beretning (15/2018) om "Information og kompensation til togpassagerer ved forsinkelser og aflysninger". Ifølge beretningen vurderede Rigsrevisionen blandt andet, at DSB ikke i tilstrækkeligt omfang informerede og kompenserede deres passagerer ved forsinkelser og aflysninger. Rigsrevisionen anførte, at DSB og Banedanmark ikke levede op til deres egne standarder for god trafikinformation.

Jernbanenævnet besluttede på denne baggrund i februar 2020 delvist at genoptage ovennævnte tilsyn med særlig fokus på standarderne for målrettet information til passagererne i tilfælde af forsinkelser samt kvalitetsstyringssystemet i relation til de nævnte standarder.



Lyngby



Dybbølsbro

Det genoptagne tilsyn blev indledt med en række møder mellem sekretariatet samt DSB og Banedanmark (Banedanmarks deltagelse skyldtes, at DSB og Banedanmark samarbejder om at levere trafikoplysninger til passagererne gennem projektorganisationen "Den Fælles Trafikinformatiøn"). DSB og Banedanmark blev anmodet om at opdatere deres interne servicekvalitetsstandarder for højtalerudkald og information på skærme i tog og på perron, således at disse alle kom til at indeholde retningslinjer for information om rejsetidsgarantiregler ved forsinkelser over 30 minutter. Endvidere blev DSB anmodet om at opdatere deres kvalitetsstyringssystem, således at der kom tilstrækkelig fokus på at sikre, at kravene om information til passagererne om rejsetidsgarantireglerne opfyldes. Kvalitetsstyringssystemet i henhold til forordningens artikel 28 bør altid tage udgangspunkt i jernbanevirksomhedens aktuelt gældende servicekvalitetsstandarder. En opdatering/forbedring af standarderne bør dermed også føre til en gennemgang/opdatering af kvalitetsstyringssystemet med henblik på at sikre, at dette fuldt ud er indrettet på at understøtte og at følge op på, at de ændrede krav efterleves i praksis.

Sekretariatet rejste endvidere spørgsmål om, hvorvidt informationen også i øvrigt yderligere kunne målrettes bedre i forhold til passagererne netop i de situationer, hvor de rammes af konkrete forsinkelser. Hertil bemærkede DSB, at de arbejdede på såkaldte push-notifikationer via deres app. Sekretariatet foreslog herudover logning af højtalerudkaldene med henblik på at muliggøre en mere effektiv intern kontrol med, at servicekvalitetsstandarderne blev overholdt. DSB bemærkede hertil, at logning af højtalerudkaldene først vil kunne finde sted i takt med, at DSB i 2023-2024 modtager nye tog med integrerede optagefunktioner. Indtil da vil DSB's interne kontrol med, at standarderne for højtalerudkald overholdes, navnlig ske gennem stikprøvevise forespørgsler.

Efter udsættelse af sagen på anmodning fra DSB fremsendte DSB den 21. september 2020 en række standarder for information i højtalere og skærme på stationer samt højtalerudkald i tog. DSB anmodede om yderligere udsættelse blandt andet med henblik på interne forberedelser af de øgede informationskrav.

Den 25. februar, den 18. marts og den 7. april 2021 afholdtes opfølgingsmøder mellem DSB og sekretariatet.

DSB fremsendte den 23. juni 2021 opdaterede, interne retningslinjer for, hvornår der skal gives information om rejsetidsgaranti til passagererne ved forsinkelser.

Den 10. september 2021 blev DSB anmodet om at offentliggøre retningslinjerne. DSB meddelte hertil, at man fandt det uhensigtsmæssigt og unødvendigt at offentliggøre selve retningslinjerne, idet de havde karakter af interne instrukser til personalet. På forslag fra sekretariatet udarbejdede DSB herefter følgende servicekvalitetsstandard, som sammenfatter, hvad passagererne kan forvente at modtage som særlig information om rejsetidsgarantireglerne på stationer og i tog i tilfælde af større forsinkelser:

***"Sådan bliver du gjort opmærksom på din ret til DSB Rejsetidsgaranti***

*Når der opstår driftsforstyrrelser og dit tog er forsinket, bliver du løbende informeret om situationen af lokoføreren eller togføreren via højtalerudkald i toget. Hvis dit tog er mere end 30 minutter forsinket, bliver du gjort opmærksom på din mulighed for at søge om kompensation via dsb.dk. Er du medlem af DSB Plus og har du tilmeldt dig opdateringer om din rejse i forbindelse med billetkøbet i DSB app, vil du få en notifikation, der fortæller om din ret til DSB Rejsetidsgaranti. Bemærk at dette kun er muligt for udvalgte billettyper.*



---

*I situationer med større hændelser, som medfører forsinkelser på flere tog, vil der også være information på stationens skærme og højttalere, på dsb.dk og på Rejseplanen via link til dsb.dk, som gør dig opmærksom på, at du kan søge om kompensation via dsb.dk, såfremt dit tog er mere end 30 minutter forsinket.*

*Udførlig information om DSB Rejsetidsgaranti finder du endelig på plakater rundt omkring på stationerne, f.eks. på de fleste perroner."*

Den 29. oktober 2021 meddelte DSB, at ovennævnte instrukser til personalet om målrettet information til passagererne om rejsetidsgarantiregler ved større forsinkelser var blevet implementeret og således trådt i kraft internt i DSB, ligesom den ovenfor gengivne servicekvalitetsstandard herom var blevet offentliggjort på DSB's hjemmeside.

Den 17. december 2021 fremsendte DSB deres handlingsplan for kvalitetsstyringssystemet.

I efteråret 2021 gennemførte Passagerpuls en undersøgelse om, hvorvidt jernbaneselskaberne var blevet bedre til at informere passagererne om deres rettigheder i tilfælde af forsinkelser eller aflysninger. Nævnet valgte at afvente resultaterne af denne undersøgelse, og tilsynssagen forventes afsluttet over for DSB i løbet af 2022.

\*

Delafgørelse om 24 timers regel:

I forbindelse med førnævnte tilsynssag blev sekretariatet opmærksom på, at DSB i deres Basis Rejsetidsgarantivilkår havde en såkaldt 24 timers regel, hvorefter passagererne ikke var berettigede til kompensation ved forsinkelser i det omfang disse skyldtes køreplansændringer, som DSB havde informeret om mindst 24 timer før rejsen.

Sekretariat anmodede indledningsvist om DSB's bemærkninger til, hvorvidt 24 timers reglen var forenelig med forordningens bestemmelser. DSB medgav, at reglen ikke fremgik af togpassagerrettighedsforordningen, hvor det derimod fremgår, at det er tidspunktet for billetkøbet, som er afgørende for, hvorvidt underretning til passageren om forsinkelsen kan føre til bortfald af retten til kompensation. Uanset dette beholdt DSB sig i første omgang til, at det i deres trafikkontrakt med Transportministeriet for perioden 2015-2024, pkt. 3.1.12, er anført: *"Ved planlagte ændringer, som er annonceret af DSB minimum 24 timer i forvejen, ydes kompensation i forhold til de annoncerede nye tider."* DSB fremhævede i forlængelse heraf, at der er behov for at kunne planlægge og justere i køreplanerne, uden at passagerer, der har købt billetten op til 2 måneder før i forsalg, bør kompenseres i forhold til den oprindelige køreplan. Foretages der derimod justeringer i køreplanen mindre end 24 timer før en rejse, vil passagererne dog efter 24 timers reglen blive kompenseret i forhold til forsinkelser, dette måtte medføre i forhold til den oprindelige køreplan.



Lyngby

Spørgsmålet om DSB's 24 timers regel blev behandlet særskilt af Jernbanenævnet den 17. juni 2021, jf. nævnets delafgørelse af 14. juli 2021, hvoraf blandt andet fremgår:

*"Aftalegrundlaget mellem DSB og Transportministeriet [...] forudsætter vilkår for DSB's rejsetidsgarantiordning, som på visse punkter afviger fra bestemmelserne om rejsetidsgaranti i togpassagerrettighedsforordningen.*

---

Således følger det af det nævnte aftalegrundlag, at DSB yder kompensation efter højere satser end foreskrevet i forordningen, hvorimod aftalegrundlaget bl.a. også indeholder bestemmelsen om, at der ved køreplansændringer, som er annonceret mindst 24 timer forinden, alene ydes kompensation i forhold til de ændrede køreplanstider.

Forordningen er direkte gældende og kan ikke fraviges, medmindre passageren stilles bedre i forhold til det i forordningen foreskrevne, jf. artikel 6.

Når DSB sælger billetter til bestemte togrejser i henhold til den offentliggjorte køreplan, skal spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger en forsinkelse, der giver krav på kompensation, bedømmes efter differencen mellem henholdsvis passagerens faktiske/forventede ankomsttidspunkt til bestemmelsesstationen på den togrejse, hvortil billetten er købt i forhold til det tidspunkt for ankomst til samme bestemmelsesstation, hvor toget skulle ankomme ifølge billetten, jf. den køreplan, som var gældende på tidspunktet for billetkøbet.

Det følger af forordningens artikel 17, stk. 4, 1. led, at underretning af passagererne om en forsinkelse kan føre til bortfald af retten til kompensation i henhold til forordningen, hvis underretningen er sket før køb af billetten.

DSB anmodes på denne baggrund om at korrigere sine rejsetidsgarantivilkår.

Dette kan ske enten ved, at DSB helt fjerner bestemmelsen om, at køreplansændringer foretaget efter billetkøbet fører til bortfald af passagerernes ret til kompensation.

Alternativt kan DSB eventuelt præcisere sine rejsetidsgarantivilkår således, at køreplansændringer foretaget efter billetkøbet og indtil 24 timer før rejsen alene fører til nedsættelse af kompensationen til de satser, som følger af forordningen.

DSB bedes senest den 15. september 2021 sende bekræftelse på, at rejsetidsgarantivilkårene er blevet korrigeret i overensstemmelse med det anførte både på hjemmesiden samt at brochuren om rejsetidsgaranti er blevet korrigeret og erstattet på billetsalgsteder, m.v.”

Som svar på modtagelsen af ovennævnte delafgørelse som partshøringsudkast modtog Jernbanenævnet følgende tilbagemelding fra DSB:



*“DSB er enig i, at 24-timers reglen ikke stemmer overens med reglerne i jernbanepassagerrettighedsforordningen. På den baggrund vil DSB afskaffe 24 timers reglen. Det skal endvidere bemærkes, at DSB ikke vil opretholde 24 timers reglen i de tilfælde, hvor DSB giver mere rejsetidsgaranti-kompensation end forudsat i forordningen [...]”.*

*Det kan oplyses, at 24 timers reglen vil være fjernet fra DSB’s hjemmeside senest den 15. august 2021, hvorefter DSB vil administrere på baggrund af reglerne i passagerrettighedsforordningen. Rejsetidsgarantibrochurerne forventes at være opdateret senest i september måned”.*

DSB meddelte den 2. september 2021, at DSB havde fjernet 24 timers-reglen, således at der dermed var overensstemmelse mellem forordningens regler og DSB’s hjemmeside samt DSB’s brochure om rejsetidsgaranti.

### 1.1.2 Markedsadgang

Jernbanenævnet er tildelt tilsynsforpligtelsen med adgangen til jernbaneinfrastrukturen for at sikre gennemsigtighed, ligebehandling og i øvrigt at modvirke uhensigtsmæssige markedsvilkår. Læs mere om markedsadgang på hjemmesiden.



Dybbølsbro

#### Tilsyn med Banedanmarks kanaltildelingsproces

*J.nr. 2021-002673 (JN36-00058)*

Den 6. februar 2020 indledte Jernbanenævnet tilsyn med Banedanmarks kanaltildelingsproces, jf. kravene herom i direktiv 2012/34/EU, bilag VII (som ændret ved Kommissionens Delegerede Afgørelse 2017/2075 af 4. september 2017).

Tilsynet var foranlediget af et spørgeskema, som nævnet havde modtaget fra Kommissionen med det formål at få belyst infrastrukturforvalterens overholdelse af Bilag VII, navnlig punkterne 8-17, som indeholder en række krav til infrastrukturforvalternes planlægning og koordinering, m.v. af midlertidige kapacitetsbegrænsninger (ved behov for arbejder med vedligeholdelse, m.v. på infrastrukturen).

Efter input fra Banedanmark blev spørgeskemaet besvaret af sekretariatet over for Kommissionen den 4. juni 2020.

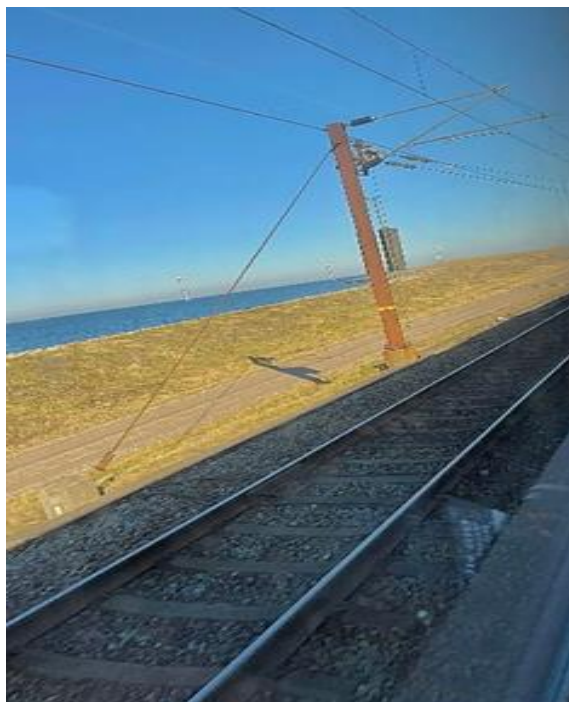
Banedanmark havde i den forbindelse blandt andet oplyst, at Banedanmark overholder kravet om offentliggørelse af de forskellige typer af midlertidige kapacitetsbegrænsninger henholdsvis 24 måneder og 12 måneder før overgangen til den nye køreplan, samt at Banedanmark samordner midlertidige kapacitetsbegrænsninger med andre berørte infrastrukturforvaltere, når det påvirker mere end et net.

Dog viste besvarelserne af spørgeskemaet også, at der for visse af de øvrige krav i bilag VII, var udeståender for Banedanmark i forhold til at få indarbejdet bilagets ændrede bestemmelser i Netredefølgerne og i kanaltildelingsprocessen.

Sekretariatet og Banedanmark holdt herefter møder den 18. september og den 11. november 2020, hvor mulighederne for løsning af udeståenderne blev drøftet, hvorefter Banedanmark gennemførte en række tiltag, herunder blandt andet:



- Beskrivelser i 2022 Netredegerørelsens punkt 4.5.2, vedrørende proceduren for og betingelserne vedrørende behandling af ansøgninger modtaget efter den ordinære ansøgningsfrist og angivelse af en frist for Banedanmarks besvarelse af sådanne ansøgninger.
- Beskrivelse i 2022 Netredegerørelsens punkt 4.8.3, af princippet i Bilag VII, punkt 7, om beskyttelse af internationale kanaltildelinger i tilfælde af forsinkelser med op til 18 timer.
- Beskrivelser i 2022 Netredegerørelsens punkt 4.3.2, af klassificeringerne af de forskellige typer af kapacitetsrestriktioner (nævnt i Bilag VII, punkt 8, 11, 12 og 16) på grundlag af varigheden og procentvise påvirkninger af trafikken.
- Tilføjelser i procedurerne for, at der internationalt (for ScanMed godskorridoren) drøftes spæringer 3 år frem i tid, hvor der (udover infrastrukturforvalterne) også gives mulighed for, at de vigtigste berørte ansøgere inddrages som nævnt i Bilag VII, punkt 9.
- Indførelse af en procedure med løbende opdateringer af Netredegerørelserne med oplysninger om kommende kapacitetsrestriktioner.
- Tilføjelse i 2022 Netredegerørelsens punkt 4.3.2, af ansøgernes krav efter punkt 16 i Bilag VII, til at få forelagt alternativer i tilfælde af de i punkt 16, nævnte kapacitetsrestriktioner.
- Tilføjelser i 2022 Netredegerørelsens punkt 4.8.2, af kriterier for at omlægge kanaler i tilfælde, hvor det er nødvendigt.



**Storebælt**

Sagen blev herefter behandlet af Jernbanenævnet den 18. februar 2021, hvor nævnet besluttede at anmode Banedanmark om at gennemføre følgende yderligere tiltag, jf. nævnets tilsynsbrev af 17. marts 2021:

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

Banedanmark bekræftede ovenstående ved brev af 15. april 2021 og anførte, at Banedanmark arbejder for, at alle ansøgninger om alle former for vedligeholdelsesarbejder på sigt indgår i kapacitetsplanlægningsprocessen, inden ansøgningsprocessen gennemføres. Banedanmark bemærkede dog, at processen er tæt forbundet med TTR-projektet, der indeholder en model for reservation af kapacitet til spæringer. Fristen for fuld udrulning af TTR er køreplansåret 2025, dvs. slutningen af 2024. Banedanmark forventer at kunne indføre en tilpasset proces i løbet af 2022.

Banedanmark meddelte endvidere, at implementering af en procedure vedrørende offentliggørelse af oplysninger om frigjort kapacitet inden for en rimelig tidsfrist forventes implementeret og fuldt udrullet i begyndelsen af 2025.



Sagen blev behandlet af Jernbanenævnet på ny den 17. juni 2021, hvorefter nævnet ved brev af 25. juni 2021 til Banedanmark afsluttede tilsynssagen på det foreliggende grundlag, idet nævnet dog blandt andet meddelte:

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

\*



**Hellerup**

Genoptagelse af tilsynet: Herefter modtog Jernbanenævnet den 12. og den 23. november 2021 henvendelser fra det svenske tilsynsorgan på jernbaneområdet, Transportstyrelsen, som havde iværksat et lignende tilsyn med den svenske infrastrukturforvalter, Trafikverkets overholdelse af kravene i direktivets bilag VII.

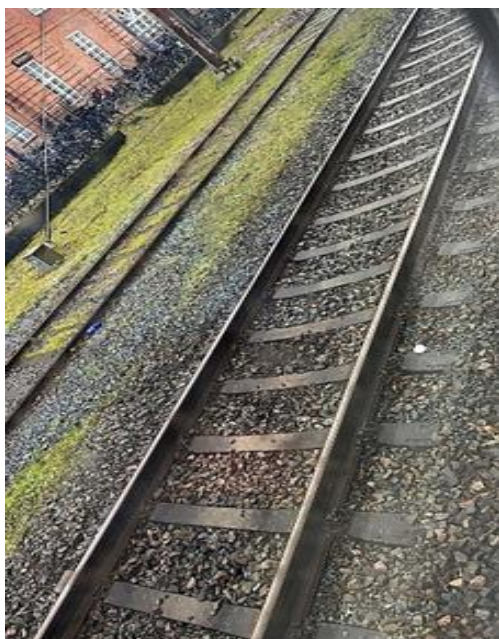
Den 25. november 2021 afholdtes møde mellem Jernbanenævnets sekretariat og Transportstyrelsen med udveksling af erfaringer fra tilsynene.

Transportstyrelsen redegjorde blandt andet for deres tilgang, hvor de generelt har anmodet den svenske infrastrukturforvalter, Trafikverket, om skriftlig dokumentation (i form af mødereferater, e-mails, breve, m.v.) for, at Trafikverket overholder hver enkelt af kravene i bilag VII, punkt 8-16, herunder at klassifikationer af kapacitetsrestriktionerne er foretaget korrekt, at der rettidigt er gennemført koordinering og samordning med andre berørte infrastrukturforvaltere, offentliggørelser og høringer, m.v.

Transportstyrelsen oplyste, at de i forbindelse med deres tilsyn blandt andet havde undersøgt, hvorvidt der rettidigt mellem Trafikverket og Banedanmark var foretaget samordning vedrørende kapacitetsrestriktioner af betydning for begge de nævnte infrastrukturforvalteres net. Transportstyrelsen henledte i den forbindelse opmærksomheden på konkrete tilfælde med sperspæringer, hvor Banedanmark angiveligt ifølge Transportstyrelsen ikke havde iagttaget kravene vedrørende rettidig koordinering, samordning, høring, m.v.

Jernbanenævnet besluttede på denne baggrund at genoptage tilsynet med henblik på nærmere undersøgelse af de nævnte forhold og med henblik på nærmere at præcisere over for Banedanmark de dokumentationskrav, som fremadrettet forventes opfyldt af Banedanmark, herunder i hvilket omfang Banedanmark forventes fremadrettet løbende at tilvejebringe og gemme skriftlig dokumentation for korrekt klassificering af kapacitetsrestriktioner, rettidig koordinering og samordning, høringer, m.v., som foreskrevet i bilag VII.

Det genoptagne tilsyn forventes afsluttet i 2022.



**Odense banegård**

### Tilsyn med Banedanmarks overholdelse af kravene vedrørende overbelastet infrastruktur

*J.nr. 2021-002721 (JN36-00077)*

I september 2020 påbegyndte Jernbanenævnet af egen drift tilsyn med, hvorvidt Banedanmark efterlevede kravene i bekendtgørelse 1245/2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet med senere ændringer (kanaltildelingsbekendtgørelsen) herunder særligt kravene vedrørende overbelastning af infrastrukturen.

Jernbanenævnet anmodede Banedanmark om at fremsende kopi af Banedanmarks seneste beregninger og beslutninger om, hvorvidt dele af infrastrukturen skal erklæres for overbelastet, kopi af Banedanmarks senest udarbejdede kapacitetsanalyse samt de seneste kapacitetsforbedringsplaner.

Banedanmark fremsendte den 24. september 2020 deres senest udarbejdede kapacitetsanalyse fra 2009, kapacitetsforbedringsplan fra 2011 samt notat af 2. juli 2020 om Banedanmarks beregningsmetode.

Ved e-mail af 11. januar 2021 bemærkede nævnet blandt andet, at metoden som beskrevet i Banedanmarks notat af 2. juli 2020 ikke afspejlede den definition af overbelastet infrastruktur, som fremgår af kanaltildelingsbekendtgørelsens § 16, hvorfor Banedanmark blev anmodet om at fremsende en revideret metode til og en fornyet vurdering af, hvorvidt dele af jernbaneinfrastrukturen var overbelastet, hvoraf skulle fremgå, at følgende også inddrages i vurderingen:

- Hvorvidt der er meddelt afslag på anmodninger om kapacitet efter kanaltildelingsbekendtgørelsens § 15, eller om det på anden måde heller ikke i øvrigt har været muligt at forene alle ansøgninger som nævnt i bekendtgørelsens § 14.
- Hvorvidt der på de enkelte strækninger i nær fremtid kan forventes knaphed på kapacitet, jf. kanaltildelingsbekendtgørelsens § 16, 2. pkt.

Den 25. marts 2021 afholdtes møde mellem Banedanmark og sekretariatet. Efter anmodninger om udsættelse af svarfristen fremsendte Banedanmark den 10. december 2021 sin endelige reviderede metodebeskrivelse vedrørende overbelastet infrastruktur.

Sagen var fortsat under behandling ved årets udgang og forventes endeligt afsluttet i 2022.

### **1.1.3 Servicefaciliteter**

Jernbanenævnet fører blandt andet tilsyn med, hvorvidt taksterne for adgang til og brug af jernbanerelaterede servicefaciliteter overholder kravene i bekendtgørelsen om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser (som trådte i kraft 1. juli 2021 og erstattede kombiterminalbekendtgørelsen), samt hvorvidt operatører af servicefaciliteter efterlever kravene i Kommissionens gennemførelsesforordning 2017/2177, som navnlig indeholder krav om, at operatørerne skal offentliggøre servicefacilitetsbeskrivelser med en række oplysninger.

Jernbanenævnet påbegyndte i 2020 en tilsynsrække for at påse, hvorvidt operatører af servicefaciliteter på havne samt DSB's forsyningsanlæg og vedligeholdelsesfaciliteter efterlevede gennemførelsesforordningens krav om offentliggørelse af servicefacilitetsbeskrivelser med de foreskrevne oplysninger om blandt andet priser, tekniske karakteristika, hvilke tjenesteydelser der tilbydes samt taksterne herfor og øvrige vilkår for benyttelse af faciliteterne, m.v.

---

En række af sagerne blev afsluttet i 2021 uden forelæggelse for nævnet. I det følgende omtales alene de sager, som har givet anledning til nævnsbehandling, samt sagen vedrørende DSB's servicefaciliteter.

Tilsyn med Svane Shippings facilitet til godshåndtering på Kolding Havn - gennemførelsesforordningen om jernbanerelaterede servicefaciliteter

*J.nr. 2021-002865 (JN36-00086)*

Sagen påbegyndtes ultimo 2020, hvor det blev afklaret, at Svane Shippings facilitet til godshåndtering på Kolding Havn blandt andet havde kapacitet til at foretage løft af standardiserede lastebærere mellem vej/skib og jernbane.

Svane Shipping offentliggjorde den 8. marts 2021 en servicefacilitetsbeskrivelse på den fælles europæiske portal for jernbanerelaterede servicefaciliteter. Sekretariatet havde hertil en række bemærkninger til indholdet af servicefacilitetsbeskrivelsen vedrørende en række af kravene i artikel 4, stk. 2, litra a)-n).

Svane Shipping fremsendte herefter den 26. marts 2021 en ansøgning om fritagelse for gennemførelsesforordningens bestemmelser, bortset fra de dele af gennemførelsesforordningen der ikke kan ansøges om fritagelse fra. Svane Shipping anførte blandt andet, at deres jernbanerelaterede aktiviteter udgør under 1 pct. af den samlede omsætning samt, at de ikke betjener jernbanevirksomheder direkte men udelukkende er underleverandør til disses speditjonsvirksomheder.

Ansøgningen blev drøftet på et online møde med sekretariatet den 2. september 2021, hvor Svane Shipping rejste spørgsmålet, om deres facilitet på Kolding Havn overhovedet udgjorde en jernbanerelateret servicefacilitet i direktivet og gennemførelsesforordningens forstand. Det aftaltes, at dette spørgsmål ville blive forelagt nævnet først, idet ansøgningen om fritagelse ville bortfalde, hvis der ikke er tale om en jernbanerelateret servicefacilitet.

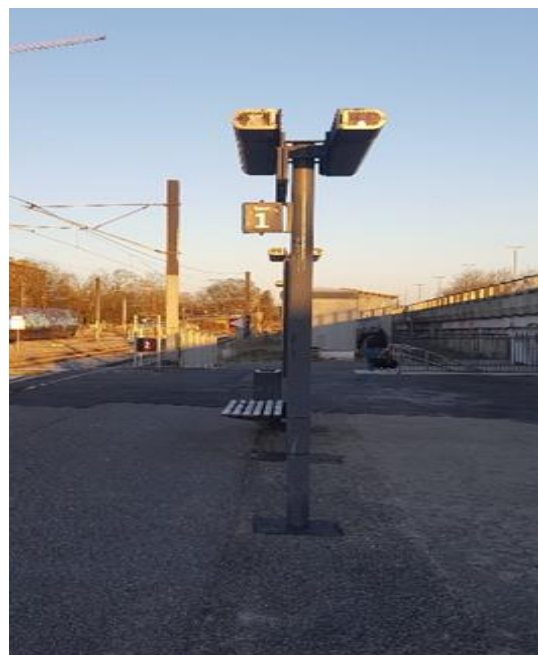
Sagen var fortsat under behandling ved årsskiftet med henblik på afslutning i 2022.

Holship Danmark A/S' facilitet til godshåndtering på Køge Havn - gennemførelsesforordningen om jernbanerelaterede servicefaciliteter

*J.nr. 2021-002825 (JN36-00088)*

Sagen påbegyndtes ultimo 2020, hvor Holship havde oplyst, at de på forespørgsel udfører læsning og aflæsning af banevogne på Køge Havn, idet der dog alene var tale om 1-2 banevogne med pallegods om måneden.

Holship gjorde gældende, at faciliteten til godshåndtering på Køge Havn ikke er omfattet af gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter med henvisning til, at faciliteten ikke var indrettet særligt til håndtering af jernbanegods, at de konkrete håndteringer af jernbanegods var begrænset til 1-2 banevogne om måneden i henhold til aftaler for afskibere og vareejere, at Holships håndteringer af jernbanegods ikke skete i henhold til kontraktrelationer med jernbanevirksomheder, at Holship ikke rådede over havnens banespor, men alene havde adgang dertil efter behov.



*Lynby station*

Sagen blev behandlet af Jernbanenævnet den 9. september 2021, hvorefter nævnet ved afgørelse af 10. september 2021, blandt andet udtalte:

*“Formålet med gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter er navnlig at skabe gennemsigtighed med hensyn til procedurerne og betingelserne for adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter med tilhørende tjenesteydelser, herunder bl.a. for godsterminaler på havne, idet en sådan gennemsigtighed er et vigtigt led i at sikre brugerne adgang på lige vilkår, jf. bl.a. forordningens indledende betragtning nr. 4.*

*Jernbanegodsoperatørernes mulighed for at benytte bl.a. jernbanerelaterede servicefaciliteter på havne med tilhørende serviceydelser på lige vilkår spiller en væsentlig rolle i forhold til et velfungerende marked for jernbanegodstransport.*

*Muligheden for at ansøge om fritagelse for kravene i gennemførelsesforordningen er begrænset således, at operatørerne ikke kan ansøge om fritagelse for visse bestemmelser, jf. artikel 2, stk. 1, 1. pkt., hvorefter der ikke kan ansøges om fritagelse for artikel 4, stk. 2, litra a)-d) og litra m), samt artikel 5.*

*Udover den nævnte mulighed for at søge om fritagelse for visse bestemmelser indeholder gennemførelsesforordningen ikke nogen udtrykkelig bagatelgrænse, som definerer hvornår jernbanerelaterede faciliteter og aktiviteter har et så begrænset omfang, at de falder helt uden for gennemførelsesforordningens anvendelsesområde.*

*Det er dog en forudsætning for, at gennemførelsesforordningen finder anvendelse, at der er tale om en jernbanerelateret servicefacilitet, jf. følgende definition heraf i direktivets artikel 3, nr. 11:*

*“Servicefacilitet: Anlæg, herunder grunde, bygninger og udstyr, som er særligt indrettet, helt eller delvist, med henblik på levering af en eller flere af de ydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4.”*

*Den omstændighed, at Holship ikke har direkte kontraktrelationer til jernbanevirksomheder kan ikke i sig selv tillægges afgørende betydning for, hvorvidt der er tale om en servicefacilitet, da dette begreb som nævnt er defineret objektivt i forhold til facilitetens indretning på at levere bestemte tjenesteydelser uden at der heri indgår noget kriterium om modtagerne af tjenesteydelserne.*

*Bekendtgørelsen om servicefaciliteter tillader også andre ansøgere end jernbanevirksomheder at ansøge om adgang, jf. § 4, hvorved gennemførelsesforordningens bestemmelser også vil kunne finde anvendelse på andre ansøgere end jernbanevirksomheder, jf. artikel 1, 1. pkt., dog forudsat, at der er tale om en servicefacilitet i direktivets forstand.*

*Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt der er tale om en “servicefacilitet” – herunder en vurdering af karakteren og indretningen af den enkelte facilitet samt karakteren af jernbanerelaterede aktiviteter.*

*I den forbindelse lægger nævnet vægt på, at Holships facilitet på Køge havn primært er indrettet til håndtering af andet end jernbanegods og ikke med udstyr særligt til jernbanegods. Endvidere lægges der vægt på, at Holship ikke har rådighed over banesporene på Køge Havn. Yderligere bemærkes, at Holships aktiviteter med håndtering af jernbanegods har et helt ubetydeligt omfang, idet det aktuelt alene drejer sig om 1-2 banevogne om måneden og foregår med samme udstyr, som benyttes til håndteringen af andet gods end jernbanegods.*



**Københavns Hovedbanegård**



*Sammenfattende finder Jernbanenævnet på baggrund af det anførte, at Holships facilitet til håndtering af gods på Køge Havn ikke er en jernbanerelateret servicefacilitet som nævnt i gennemførelsesforordningens artikel 1, 1. pkt., jf. ovennævnte definition i direktivets artikel 3, nr. 11.*

*Aktuelt finder kravene i gennemførelsesforordningen derfor ikke anvendelse på Holship.*

*Det understreges, at afgørelsen er truffet på grundlag af de foreliggende oplysninger, og at vurderingen vil kunne ændres på et senere tidspunkt i tilfælde af ændrede oplysninger om facilitetens karakter. "*

Sagen er herefter afsluttet.



**Hellerup**

#### Tilsyn med DSB's jernbanerelaterede servicefaciliteter

*J.nr. 2021-002677 (JN36-00059)*

Jernbanenævnet indledte i februar 2020 tilsyn med DSB's overholdelse af gennemførelsesforordning 2177/2017. Sekretariatet anmodede således ved mail af 17. februar 2020 DSB om at fremsende dokumentation for efterlevelse af kravene i gennemførelsesforordningen, både for så vidt angår DSB's produktionsvendte servicefaciliteter samt DSB's værkstedsfaciliteter.

Efter en længere korrespondance og en række fristudsættelser fremsendte DSB den 20. maj 2021 deres servicefacilitetsbeskrivelse – dog uden angivelse af priser for brugen af tjenesteydelser. Sekretariatet henviste i mail af 16. juni 2021 til forordningens krav i litra (m), om oplysning af afgifter/takster.

DSB oplyste i mail af 10. december 2021, at de fortsat var i gang med af afdække priserne for tjenesteydelserne, som skal indgå i servicefacilitetsbeskrivelsen, men anførte samtidig, at det er vanskeligt at fastsætte bestemte priser, idet flere forhold omkring de forskellige tjenesteydelser varierer på forskellige parametre, hvilket vanskeliggør processen, hvorfor sagen også trækker ud.

Sagen var fortsat under behandling ved årsskiftet.

#### Kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov - Tilsyn med DB Cargos kombiterminaltakster 2021

*J.nr. 2021-002722 (tidl. JN36-00079)*

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

Den 4. december 2020 havde nævnet modtaget de væsentligste dele af den nødvendige dokumentation fra DB Cargo til brug for nævnets tilsyn.

Sagen blev behandlet af Jernbanenævnet den 18. februar 2021.

Kravene til DB Cargos dokumentation, herunder regnskabsmæssig adskillelse, produktkalkuler med beregning af stykomkostninger for de enkelte serviceydelser, fastlæggelse af rimelig fortjeneste samt nævnets gennemgang af dokumentationsmaterialet, fulgte samme principper som tidligere års tilsyn efter kombiterminalbekendtgørelsen vedrørende operatørernes kombiterminaltakster (se nærmere herom i tidligere årsberetninger).

Gennemgangen af DB Cargos dokumentation viste, at enkelte af 2021 taksterne var fastsat i overensstemmelse med kravet om, at hver enkelt takst ikke må fastsættes højere end omkostningerne med tillæg af en rimelig fortjeneste. Dog overskred taksten for serviceløft/depotløft på kombiterminalen i Taulov førnævnte krav med DKK 0,97 (svarende til en estimeret andel af omsætningen i 2021 for Taulov med 0,09 pct.).

Nævnet udtalte, at der som udgangspunkt skulle ske nedregulering af taksten for serviceløft/depotløft, men efter omstændighederne undlod nævnet at kræve nedregulering, idet der alene var tale om en begrænset overskridelse.

Nævnet tog dernæst stilling til det forhold, at der for enkelte serviceydelser med meget lav omsætning (Taulov: Rent/storage on tracks, Folding of bumper samt RID-Labels. Høje Taastrup: Folding of bumper, RID-labels, Reefer connection, Electronic customer information samt Seal/Affixing of seal) ikke var beregnet stykomkostninger i produktkalkulerne. Nævnet valgte ikke at kræve stykomkostninger beregnet for disse serviceydelser, idet nævnet dog bemærkede, der fremadrettet i forhold til tilsyn med senere års kombiterminaltakster skal beregnes stykomkostninger for alle serviceydelser, for hvilke omsætningen i det regnskabsår, der danner grundlag for takstfastsættelsen, ligger på DKK 10.000 - eller derover.



Med ovennævnte bemærkninger blev sagen afsluttet ved nævnets brev af 4. marts 2021.

#### Tilsyn med DSB's regnskabsreglement for regnskabsåret 2020

*J.nr. 2021-002860 (tidl. JN36-00091)*

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

Aktuelt omfatter dette tilsyn alene DSB, og de overordnede krav til DSB's regnskabsføring er fastlagt i Transportministeriets regnskabsreglement for DSB af 4. november 2015, som er udstedt i medfør af jernbanelovens § 8 (regnskabsreglementet).

Det følger af regnskabsreglementets § 20, stk. 1, at Jernbanenævnet fører tilsyn med, at DSB overholder regnskabsreglementet.

Nærmere rammer og principper for tilsynets gennemførelse er fastlagt ved Jernbanenævnets notat af 14. april 2016, ligesom der på baggrund af møder med DSB er aftalt nærmere vedrørende dokumentationsmaterialet, jf. Jernbanenævnets konsoliderede mødereferat af 30. marts 2017.

Regnskabsreglementet er dels udformet med henblik på at sikre, at DSB's regnskaber giver et detaljeret overblik over DSB's faktiske anvendelse af kontraktbetalingen for offentlige serviceydelser, jf. regnskabsreglementets § 1, stk. 3 og § 2. DSB skal derfor udarbejde såkaldte strækningsregnskaber, som indeholder en nedbrydning af den del af DSB's regnskab, som vedrører offentlige serviceydelser efter forhandlede kontrakter, således at indtægter og omkostninger ved at drive hver af de enkelte strækninger fremgår.

Dernæst er det et centralt formål med regnskabsreglementet at sikre, at der ikke sker krydssubsidiering mellem konkurrenceudsatte og ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter, herunder at transaktioner mellem hovedforretningsområderne sker på markedsvilkår.

DSB har i forbindelse med tilsynet vedrørende regnskabsåret 2020 fremsendt følgende:

- 
- Årsrapport med strækingsregnskaber samt hovedregnskabsopstilling.
  - Årsregnskaber for DSB's danske datterselskaber.
  - Revisors protokollater sammenfattet i en revisorredegørelse fra DSB's eksterne revisor dateret den 11. februar 2021. Redegørelsen er udarbejdet i henhold til aftale mellem DSB og Jernbanenævnet og indeholder nærmere oplysninger om de udførte kontrolhandlinger og resultaterne heraf.

Sagen blev behandlet af Jernbanenævnet 17. juni 2021. Efter gennemgangen af den nævnte dokumentation, konstaterede nævnet:

- 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. 1-2 og stk. 4, foreskrevne indhold.
- At strækingsregnskabet indeholder redegørelser for de samlede omkostninger og indtægter for hvert togsystem tillige med nøgletal for nettoomkostning pr. person- og togkilometer, jf. regnskabsreglementets § 21, stk. 1-2. Strækingsregnskabet er offentliggjort på DSB's hjemmeside.
- At den eksterne revisionserklæring vedrørende transaktionsdokumentationen ifølge revisorredegørelsen er afgivet på grundlag af de eksterne revisors kontrolhandlinger i relation til:
  - At DSB i fornødent omfang har udarbejdet transaktionsdokumentation. Ved stikprøver har den eksterne revision således efterprøvet DSB's vurderinger af, hvorvidt der skulle udarbejdes transaktionsdokumentation.
  - At der for samtlige dokumenterede transaktioner foreligger notat med relevante oplysninger, vurderinger og konklusioner fra DSB i relation til overholdelse af regnskabsreglementet.
  - At der for så vidt angår *koncerneksterne* transaktioner i 2020, forelå transaktionsdokumentation for i alt 22 transaktioner. Heraf har den eksterne revision udtaget 8 transaktioner til stikprøvevis kontrol, hvor den eksterne revision i hvert enkelt tilfælde har gennemgået DSB's dokumentationsnotater og vurderet, hvorvidt den eksterne revision kunne tilslutte sig DSB's konklusioner vedrørende overholdelse af regnskabsreglementet, herunder også de forudsætninger, kriterier og vurderinger, der er lagt til grund for DSB's konklusioner. Herudover er der foretaget stikprøvevis kontroller til kontrakt og bogføring for verifikation af væsentlige forhold, gennemgang af DSB's beregninger i notaterne, herunder stikprøvevis afstemning til DSB's bogføring.
  - At der for så vidt angår *koncerninterne* transaktioner i 2020, forelå transaktionsdokumentation for i alt 20 transaktioner. Heraf har den eksterne revision udtaget 7 transaktioner til stikprøvevis kontrol, hvor den eksterne revision i hvert enkelt tilfælde har gennemgået DSB's dokumentationsnotater og vurderet, hvorvidt den eksterne revision kunne tilslutte sig DSB's konklusioner vedrørende overholdelse af regnskabsreglementet, herunder også de forudsætninger, kriterier og vurderinger, der er lagt til grund for DSB's konklusioner. Herudover er der foretaget stikprøvevis kontroller til kontrakt og bogføring for verifikation af væsentlige forhold samt gennemgang af DSB's beregninger i notaterne herunder stikprøvevis afstemning til DSB's bogføring.



- At den eksterne revisionserklæring vedrørende hovedregnskabsopstillingens opdeling i henholdsvis konkurrenceudsatte aktiviteter og offentlige serviceydelser ifølge revisorredøgørelsen blandt andet er afgivet på grundlag af den eksterne revisions kontrolhandlinger i relation til:
  - o Afstemning af hovedregnskabsopstillingen i forhold til årsrapporten.
  - o Gennemgang af hovedregnskabsopstillingens fordeling mellem konkurrenceudsatte aktiviteter og offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt.
  - o Gennemgang af delområderegnskaberne, som skal sikre den regnskabsmæssige adskillelse. Den eksterne revision har tilsluttet sig, at DSB for 2020 har udarbejdet delområderegnskaber for to aktivitetsområder. Den eksterne revision har gennemgået de to delområderegnskaber ved stikprøvevis gennemgang m.v. på kon-toniveau med henblik på sikring af, at det enkelte delområderegnskab er retvisende.
  - o Gennemgang af DSB's opgørelse af ejerafkast herunder afstemning til bogføringen og gennemgang af de underliggende beregninger til forelagt dokumentation.
  - o Kontrol af at hovedregnskabsopstillingen er konsistent i forhold til den gennemgæede transaktionsdokumentation og den eksterne revisions viden, som i øvrigt er opnået i forbindelse med arbejdet vedrørende erklæringerne efter regnskabsreglementets § 15.

\*

*Anmodning til DSB vedrørende efterfølgende regnskabsår - spørgsmål om divergerende regnskabstal:*

Jernbanenævnet drøftede på sine møder 9. september 2021 og 10. februar 2022 det forhold, at årsresultaterne for to af datterselskaberne i DSB's årsrapport og hovedregnskabsopstillingen var angivet med beløb, som væsentligt afveg fra de årsresultater, som fremgik af selve årsrapporterne for datterselskaberne (differencer på henholdsvis 22 mio. og 2 mio.).

Efter en længere korrespondance herom, sendte Jernbanenævnet følgende anmodning til DSB vedrørende efterfølgende regnskabsår:



**Odense banegård**

*"... anmodes DSB om, med henvisning til regnskabsreglementets § 20, stk. 2, ved de fremtidige fremsendelser af dokumentation vedrørende forgangne regnskabsår – i tillæg til den dokumentation, som i øvrigt fremsendes til Jernbanenævnet – tillige at fremsende følgende:*

*I det omfang der også for efterfølgende regnskabsår (regnskabsåret 2021 og fremefter) er tale om, at årsresultatet for et af datterselskaberne (eller flere af disse) måtte være opgjort i hovedregnskabsopstillingen samt DSB's årsrapport med beløb, der afviger fra opgørelsen af årsresultatet, som fremgår af selve den revisorpåtegnede årsrapport for datterselskabet, bedes DSB fremsende en redegørelse for, hvorledes en sådan difference måtte være fremkommet.*

*I redegørelserne skal indgå opgørelser af, hvorledes differencer som nævnt måtte være sammensat herunder med angivelse af de enkelte delposter, størrelsen af disse og hvad de måtte vedrøre (hvorvidt de vedrører eksempelvis eliminering af intern avance, efterposter eller andet)."*



## 1.2 Ansøgningssager

Efter artikel 2 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 har operatører af servicefaciliteter mulighed for at søge Jernbanenævnet om fritagelse for anvendelsen af forordningens bestemmelser, dog med undtagelse af artikel 4, stk. 2, litra a)-d) og litra m) samt artikel 5.

Hvorvidt ansøgningen om fritagelse skal imødekommes vurderes af Jernbanenævnet efter en konkret vurdering, hvor nævnet særligt lægger vægt på, at mindst en af følgende tre betingelser er opfyldt:

1. Servicefaciliteten eller ydelsen har ingen strategisk betydning for jernbanetransportmarkedets funktion, særligt når det drejer sig om servicefacilitetens udnyttelsesgrad, samt typen af trafik og trafikmængden, der vil blive påvirket og arten af den ydelse som tilbydes i faciliteten.
2. Servicefaciliteten eller ydelsen drives/leveres på et konkurrencepræget marked med en række konkurrenter, som leverer sammenlignelige ydelser.
3. Der er tale om servicefaciliteter eller ydelser for hvilke anvendelsen af de pågældende krav i gennemførelsesforordningen vil kunne påvirke markedet for jernbanerelaterede serviceydelser negativt.

I det følgende er gengivet korte resumeer af de ansøgningssager, som nævnet har behandlet.



**Kalvebod**

### H. Daugaards faciliteter til håndtering af jernbanegods på Kolding Havn og Vejle Havn - Ansøgning om fritagelse for bestemmelser i gennemførelsesforordning om servicefaciliteter

*J.nr. 2021-002847 (JN6-00008)*

Den 16. december 2020 ansøgte transportvirksomheden H. Daugaard om, at virksomhedens faciliteter til håndtering af jernbanegods på Kolding Havn og Vejle Havn fritages for en række af kravene i gennemførelsesforordning 2017/2177 om jernbanerelaterede servicefaciliteter.

H. Daugaard oplyste, at virksomheden har diverse logistikaktiviteter, hvor lastbiltransport er den primære aktivitet. H. Daugaard foretager også godsomlæsning fra jernbane til bil samt decideret laste- og losseaktiviteter til/fra skib. Virksomhedens jernbanerelaterede aktiviteter på begge faciliteter er dog meget begrænset, og fritagelsesansøgningen blev derfor behandlet af nævnet efter kriteriet om manglende strategisk betydning.

Jernbanenævnet imødekom en anmodning fra H. Daugaard om ikke at offentliggøre oplysninger om den jernbanerelaterede omsætnings faktiske og relative andele af virksomhedens omsætning.

Sagen blev behandlet af Jernbanenævnet den 9. september 2021, hvor nævnet efter kriteriet "manglende strategisk betydning" meddelte fritagelse for gennemførelsesforordningens artikel 4, stk. 2, litra e) og j), artikel 6, stk. 3, artikel 7, stk. 1, 2. pkt., artikel 7, stk. 2-3, og artikel 15.

Sagen blev herefter afsluttet ved nævnets endelige afgørelse af 28. september 2021.

### Aalborg Stevedore Companys facilitet til håndtering af jernbanegods på Aalborg Havn - Ansøgning om fritagelse for visse bestemmelser i gennemførelsesforordningen om jernbanerelaterede servicefaciliteter

*J.nr. 2021-002849 (JN6-00009)*

---

Den 21. december 2020 modtog Jernbanenævnet en ansøgning fra Aalborg Stevedore Company (ASC) om fritagelse for en række af kravene i gennemførelsesforordning 2017/2177 om adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter.

I ASC's ansøgning blev det blandt andet oplyst, at virksomhedens jernbanerelaterede aktiviteter ligger på mindre en 5 pct. af virksomhedens samlede omsætning svarende til, at der alene cirka 3 gange ugentligt ankommer togvogne med gods til faciliteterne. De jernbanerelaterede aktiviteter resulterer i en omsætning, der ikke overstiger DKK 400.000 årligt.

Sagen blev behandlet af Jernbanenævnet den 9. september 2021, hvor nævnet efter kriteriet "*manglende strategisk betydning*" meddelte fritagelse for gennemførelsesforordningens artikel 4, stk. 2, litra e) j) og l), 2. led, artikel 6, stk. 3, artikel 7, stk. 1, 2. punkt, artikel 7, stk. 2-3, og artikel 15.

Sagen blev herefter afsluttet ved nævnets endelige afgørelse af 23. september 2021.

### 1.3 Retssager

#### Dom afsagt af Retten i Glostrup den 11. maj 2021

DB Cargo anlagde ved stævning den 18. november 2019 retssag mod Jernbanenævnet med påstand om ugyldighed af nævnets afgørelse af 18. september 2019 om nedregulering af visse af DB Cargos 2019 takster for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov.

Til støtte for ugyldighedspåstanden fremførte DB Cargo en række synspunkter om fortolkning af kombiterminalbekendtgørelsen, som i det væsentlige svarede til, hvad DB Cargo også tidligere havde fremført (herunder i sagen om DB Cargos 2018 takster gengivet nedenfor).

Retten i Glostrup frifandt Jernbanenævnet, idet ingen af de af DB Cargo fremførte synspunkter blev taget til følge.

DB Cargo ankede sagen til Østre Landsret, hvor ankesagen fortsat var under behandling ved årsskiftet, idet hovedforhandling blev berammet til den 29. marts 2022.



#### Procesbevillingsnævnets afgørelse af 25. juni 2021 på DB Cargos anmodning om at indbringe sag for Højesteret

Østre Landsret afsagde den 19. oktober 2020 dom i retssagen anlagt af DB Cargo med påstand om ugyldighed af Jernbanenævnets afgørelse med krav om dokumentation for DB Cargos 2018-takster for kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup.

DB Cargo fremførte en række indsigelser, blandt andet:

- at kombiterminalbekendtgørelsens bestemmelser ikke omfattede alle serviceydelse på de to terminaler,
- at DB Cargo ikke var forpligtet til at offentliggøre faste takster,
- at DB Cargo ikke var bundet af bekendtgørelsens krav om, at taksterne fastsættes for et år ad gangen. DB Cargo anførte således, at taksterne generelt kunne hæves i løbet af takståret,
- at Jernbanenævnet ikke var berettiget til at kræve dokumentation for overholdelse af kravet i tidligere bekendtgørelse § 7, stk. 1 (hvorefter taksterne ikke må overstige stykomkostningerne

med tillæg af en rimelig fortjeneste) for hver enkelt serviceydelse, men alene for terminalerne samlet set,

- at Jernbanenævnet ikke var berettiget til at anvende det senest afsluttede regnskabsår som grundlag for takstfastsættelsen.

Østre Landsret frifandt Jernbanenævnet, idet Landsretten ikke tog nogle af DB Cargos synspunkter til følge og på alle punkter fandt, at nævnets krav om dokumentation var berettigede.

DB Cargo ansøgte herefter Procesbevillingsnævnet om tilladelse til at indbringe sagen for Højesteret. Den 25. juni 2021 meddelte Procesbevillingsnævnet afslag på DB Cargos ansøgning om anketilladelse.

### Stævning vedr. Jernbanenævnets påbud om at nedregulere 2020-taksterne for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov

Den 4. juni 2020 indgav DB Cargo stævning mod Jernbanenævnet med påstand om ugyldighed af Jernbanenævnets påbud af 5. maj 2020 om nedregulering af visse af DB Cargos 2020-taksterne for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov.

Retssagen var fortsat under behandling af Retten i Glostrup ved årsskiftet, idet hovedforhandling var berammet til den 9. juni 2022.

## **2. Jernbanenævnets internationale samarbejde**

Efter EU's regler skal de nationale tilsynsorganer samarbejde om beslutninger af fælles betydning og udveksle informationer om deres praksis vedrørende regulering af jernbanemarkedet. Jernbanenævnet samarbejder således med tilsvarende klage- og tilsynsorganer (Regulatory Bodies) i de øvrige EU-lande og repræsenteres af sekretariatet. I det følgende er beskrevet den internationale del af Jernbanenævnets opgaveportefølje, herunder de konkrete forpligtelser til internationalt samarbejde og koordinering, hvilket igen i 2021 har 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 medlemslandenes nationale tilsynsorganer (Regulatory Bodies) samarbejdet. Dette er foregået ved regelmæssige møder, som koordineres af Kommissionen (ENRRB-møder). Disse møder benytter Kommissionen til at følge op på blandt andet porteføljen af klagesager, tilsynssager, afgørelser og udtalelser, m.v. i det enkelte medlemsland. De repræsenterede lande udveksler erfaringer inden for konkrete sagsområder af fælles betydning og afrapporterer forskellige oplysninger af markeds-mæssig karakter, m.v.

I løbet af 2021 er der afholdt 2 ENRRB-møder, og Jernbanenævnet har været repræsenteret ved begge lejligheder og deltaget aktivt. Ved hvert møde holder medlemslandene typisk et oplæg om relevante sager/emner, som efterfølgende bliver drøftet. Endvidere foretages jævnlige indrapporteringer af de senest behandlede sager og resultaterne heraf, m.v. til Kommissionens database DAREBO.



**Dybbølsbro**

---

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

Jernbanenævnet er tilsynsorgan i henhold til forordning nr. 913/2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (jernbanegodsforordningen).

Forordningen fastsætter regler for etablering og organisering af internationale jernbanegodskorridorer. Danmark er med i korridor 3, den såkaldte Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3), der løber fra Oslo/Stockholm, gennem Danmark og videre gennem Tyskland og helt ned til Palermo. Mere information om godskorridoren findes på [www.rne.eu](http://www.rne.eu)

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

Tilsynsorganerne i de berørte medlemslande, det vil sige hvorigennem godskorridoren løber er, således forpligtet til effektivt at koordinere og samarbejde om opgaveløsningen. Dette indebærer blandt andet, at tilsynsorganerne samarbejder om at overvåge konkurrencesituationen i korridoren og navnlig sikre en ikke-diskriminerende adgang til korridoren, samt at tilsynsorganerne fungerer som appelinstans. Til sikring af dette samarbejde har tilsynsorganerne i RFC3, herunder Jernbanenævnet, i 2015 indgået en samarbejdsaftale.

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

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

IRG-Rail er et netværk bestående af medlemslandenes uafhængige nationale tilsynsorganer inden for jernbanetransport. Netværket blev etableret i 2011 og fungerer som et forum for informationsudveksling, herunder udveksling af "best practice" og konkret samarbejde tilsynsorganerne imellem. Jernbanenævnet indgår aktivt i netværket og deltager i netværkets arbejdsgrupper.

Netværkets overordnede besluttende organ "The Plenary" samles typisk 2 gange om året, hvor de enkelte arbejdsgrupper præsenterer fx deres rapporter, resultater af undersøgelser, positionspapirer til konkrete emner samt arbejdsprogram, m.v. – som findes på IRG-Rails hjemmeside [www.irg-rail.eu](http://www.irg-rail.eu)

I 2021 var der etableret 6 arbejdsgrupper:

### Access

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

### Access to Service Facilities

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



---

## Charges

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

## Charges for Service Facilities

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

## Emerging Legislative Proposals

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

## Market Monitoring

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

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

For yderligere information om arbejdsgruppen under IRG-Rail og arbejdsgruppernes publikationer henvises til IRG-Rails hjemmeside [www.irg-rail.eu](http://www.irg-rail.eu)

### **3. Jernbanenævnets samarbejde med den nationale jernbanesikkerhedsmyndighed**

Som følge af artikel 56, stk. 3 i direktiv 2012/34/EU skal det nationale tilsynsorgan have et tæt samarbejde med den nationale jernbanesikkerhedsmyndighed i Trafikstyrelsen (herefter: sikkerhedsmyndigheden).

Der er derfor som foreskrevet i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet indgået en samarbejdsaftale mellem Jernbanenævnet og sikkerhedsmyndigheden.

Samarbejdet har til formål at forhindre skadelig indvirkning på henholdsvis konkurrencen og sikkerheden på jernbaneområdet.

Der afholdes som minimum et årligt møde. Møderne planlægges således, at eventuelle anbefalinger kan indgå i nævnets årsberetning. Mødet tilstræbes at blive afholdt senest den 15. januar – efter det pågældende år.

Der er således senest afholdt et møde mellem Jernbanenævnet og Sikkerhedsmyndigheden den 7. januar 2022. På mødet drøftedes konsekvenserne for jernbanemarkedet for godstransport som følge af de skærpede sikkerhedskrav efter Storebæltulykken i 2019 samt hændelsen i 2021, hvor det blev konstateret, at en trailer på en lommevogn ikke var korrekt fastgjort i godsvognens låseskammel. Anledningen til denne

---

drøftelse var en henvendelse fra det svenske tilsynsorgan (Transportstyrelsen), hvori de udtrykte bekymringer over de danske restriktioner vedrørende kørsel over Storebælt med lommevogne.

Sikkerhedsmyndigheden redegjorde på mødet for, at der ud fra deres vurdering, ikke var grundlag for at ophæve eller lempe restriktionerne, men at de dog afventede den endelige rapport fra Havarikommissionen om hændelsen den 13. januar 2021 samt udfaldet af de igangværende drøftelser i ERA (the European Union Agency for Railways). Jernbanenævnet har underrettet Transportstyrelsen om ovennævnte drøftelse og følger udviklingen i situationen.

På mødet orienterede Sikkerhedsmyndigheden endvidere om, at der i Transportministeriet i øjeblikket ses på, hvorvidt der som følge af ulykken skal indføres skærpede ansvarsregler i forbindelse med tab af gods.

#### **4. Høring af brugerne af jernbanegods og -passagertransport**

Det følger af § 25 i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, at:

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

Det overordnede formål med høringen er at give markedsaktørerne mulighed for at fremsætte deres synspunkter overfor Jernbanenævnet, som herefter kan inddrage disse synspunkter i nævnets arbejde med at sikre et effektivt jernbanemarked med sund konkurrence og lige vilkår.

Jernbanenævnet gennemførte den seneste høring i perioden 30. november – 23. december 2021 ved udsendelse af et elektronisk spørgeskema med fokus på godstransport. Spørgsmålene var udarbejdet på baggrund af drøftelser i nævnet og omhandlede blandt andet adgangsvilkårene til infrastrukturen, adgangen til de jernbanerelaterede servicefaciliteter, m.v.

Jernbanenævnet udsendte 24 spørgeskemaer og modtog i alt 7 besvarelser, hvoraf det kan konkluderes at brugerne har en blandet oplevelse af markedet, særligt markedet vedrørende de jernbanerelaterede servicefaciliteter. Enkelte besvarelser har givet anledning til nærmere opfølgning, som var under overvejelse ved årsskiftet.

#### **5. Jernbanenævnet**

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

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

##### **5.1 Retsgrundlag**

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

Den overordnede regulering på europæisk plan er direktiv 2012/34/EU **(3)** om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde som ændret ved direktiv 2016/2370 **(4)** om åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane m.v. (*4. jernbanepakke*). Direktivet er implementeret i dansk ret ved jernbaneloven **(1)** samt en række bekendtgørelser udstedt med hjemmel i loven.

Med *4. jernbanepakke* blev markedet for den nationale passagertogdrift åbnet, således at både private og offentlige aktører over hele EU har mulighed for at byde ind på nationale strækninger.

---

Det følger endvidere af direktiv 2012/34/EU **(3)**, at Europa-Kommissionen skal vedtage et større antal gennemførelsesakter, som skal fastsætte mere detaljerede regler inden for direktivets rammer. En væsentlig del af disse retsakter har direkte virkning i medlemslandene og dermed også for nævnets arbejde.

I 2019 trådte Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 **(5)** om adgangen til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser i kraft. Gennemførelsesforordningen opstiller et detaljeret regelsæt for adgangen til servicefaciliteter og supplerer samtidig de overordnede regler i direktiv 2012/34/EU **(3)**. Formålet med forordningen er at sikre, at aktørerne i praksis opnår gennemsigtige og lige vilkår for adgangen til servicefaciliteter. For at opnå dette stiller forordningen blandt andet krav om, at operatørerne skal offentliggøre en servicefacilitetsbeskrivelse med information om, hvilke tjenester der tilbydes på faciliteterne, takster og rabatter, m.v. Operatører af servicefaciliteter kan dog ansøge Jernbanenævnet om at blive fritaget for visse dele af gennemførelsesforordningen. Til vurdering af ansøgninger om fritagelse har IRG-Rail udarbejdet et vejledende dokument, hvori kriterierne for behandling af fritagelsesansøgningerne er gennemgået. Vejledningen findes på Jernbanenævnets hjemmeside.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2015/909 **(6)** er et andet eksempel på en gennemførelsesforordning af væsentlig betydning. Denne fastlægger bestemmelser for beregning af de direkte omkostninger, der påløber som følge af jernbanedriften, og indgår således i grundlaget for nævnets behandling af sager vedrørende jernbaneinfrastrukturafgifter.



Herudover er Jernbanenævnet tillagt en række opgaver og beføjelser i henhold til forordning (EU) nr. 2010/913 **(7)** om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (*jernbanegodsforordningen*). Forordningen forudsætter blandt andet, at Jernbanenævnet overvåger konkurrencen i en nærmere fastlagt godskorridor. Dette kan ske enten på baggrund af klager eller ved, at nævnet gennemfører undersøgelser af egen drift.

Forordningen indebærer også, at Jernbanenævnet skal koordinere forskellige opgaver og udveksle relevant information med tilsvarende tilsynsmyndigheder fra de øvrige medlemslande, hvorigennem godskorridoren

ScanMed (RFC3) løber. Læs mere om godskorridoren i afsnit 2.2 på side 18.

Jernbanegodsforordningen er pt. under revision men nævnet er ikke bekendt med, hvornår dette arbejde forventes færdigt.

I forhold til forordning (EF) nr. 1371/2007 **(8)** om passagerernes rettigheder og forpligtelser (togpassagerrettighedsforordningen) er nævnet tillagt kompetence til at føre tilsyn med, hvorvidt jernbanevirksomhederne efterlever forordningens bestemmelser. Forordningen har som sit hovedformål at beskytte togpassagerernes rettigheder i EU, særligt i de tilfælde, hvor rejsen bliver forsinket eller afbrudt. Endvidere er det sigtet med forordningen, at den skal sikre kvaliteten og effektiviteten af jernbanevirksomhedernes passagertrafik.

Udover tilsynskompetencen er nævnet også klageinstans for så vidt angår sager, der vedrører jernbaneselskabernes overholdelse af forordningen og som i øvrigt falder udenfor afgørelseskompetencen hos Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

Den 29. april 2021 blev en revideret togpassagerrettighedsforordning vedtaget i EU med ikrafttrædelsesdato den 7. juni 2023. Formålet med revisionen er at styrke forbrugerbeskyttelsesniveauet i EU ved at skabe ensartede og harmoniserede niveauer for beskyttelsen af passagererne i EU, herunder at sikre bedre assistance til personer med handicap og personer med nedsat mobilitet. Endvidere at skabe mere præcise regler vedrørende jernbanevirksomhedernes pligt til at informere om passagerrettigheder, og som noget

---

helt centralt i den kommende nye forordning vil jernbanevirksomhederne ikke længere være forpligtet til at udbetale kompensation i tilfælde af "force majeure".

Jernbanenævnet er endvidere klageinstans i forhold til dele af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1370/2007 **(9)** om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej. Klageadgangen er her delt mellem Klagenævnet for Udbud og Jernbanenævnet. De klager, som Jernbanenævnet kan behandle, omhandler beslutninger om indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening med jernbanen uden forudgående udbud. Som led i 4. jernbanepakke er forordningen blevet ændret ved forordning (EU) 2016/2338 **(10)** af 14. december 2016 for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk personbefordring.

I direktiv 2012/34/EU **(3)** stilles der ydermere krav til tilsynsorganets samarbejde med sikkerhedsmyndigheden, det vil i Danmark sige samarbejdet mellem Jernbanenævnet og Banekontoret i Trafikstyrelsen. Mere herom i afsnit 3, side 20.

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

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

For så vidt angår Jernbanenævnet som klageinstans skal nævnet behandle og træffe afgørelser i konkrete klagesager vedrørende en lang række forhold inden for jernbanesektoren. Enhver med retlig interesse kan således klage til nævnet over en række afgørelser og beslutninger truffet af eksempelvis Banedanmark, forvaltere af servicefaciliteter og andre aktører. I afsnit 4.2 gives en kort gennemgang af nævnets klagesagsbehandling.

Som klage- og tilsynsorgan kan nævnet 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 tvangsbøde til den der undlader at udlevere oplysninger efter § 105 **(1)** inden for den frist, som Jernbanenævnet har givet, eller undlader at efterkomme en påbudsafgørelse truffet af nævnet. Jernbanenævnets arbejde udføres i øvrigt efter en forretningsorden, som er offentliggjort på nævnets hjemmeside.

Den 25. maj 2018 trådte databeskyttelsesforordningen **(11)** i kraft. Reglerne i forordningen skal være med til i højere grad at sikre beskyttelse af personer i forbindelse med behandling af personoplysninger. Jernbanenævnet behandler indkomne personoplysninger i overensstemmelse med reglerne i forordningen og databeskyttelsesloven og den øvrige lovgivning. Jernbanenævnet behandler kun personoplysninger i det omfang, at det er nødvendigt som led i udøvelsen af nævnets virksomhed. Der henvises til nævnets hjemmeside for yderligere oplysninger.

## 5.2 Klagesagsbehandling

Ved modtagelse af en klage er det sekretariatets opgave i samarbejde med formanden at påse, at de formelle betingelser for indgivelse af en klage til nævnet er opfyldte. På nævnets hjemmeside [www.jernbanenaevnet.dk](http://www.jernbanenaevnet.dk), er offentliggjort en klagevejledning, der gennemgår kravene til en klage. Derudover yder sekretariatet gerne telefonisk vejledning om indgivelse af klager.

Jernbanenævnet behandler som administrativ rekursmyndighed sager, hvor der ved eller i henhold til lov er fast klageadgang til nævnet, herunder blandt andet:

- Klager over afgørelser og beslutninger om adgang til jernbaneinfrastrukturen (markedsadgang), jf. jernbanelovens §§ 4-8, §§ 17-18 og § 21 samt regler fastsat i medfør heraf eller når der i henhold til lov er fastsat regler om klageadgang til Jernbanenævnet.



- 
- Klager vedr. passagerrettighedsforordningen, der falder uden for Ankenævnet for Bus, Tog og Metros afgørelseskompetence
  - Klager over Banedanmarks afgørelser og beslutninger om trafikstyring, fornyelsesplanlægning og planlagt eller uplanlagt vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen, jf. § 2, stk. 1, nr. 1 og 2 i bkg. om Banedanmarks opgaver og beføjelser.
  - Klager over afgørelser og beslutninger i sager om infrastrukturforvalterens uafhængighed og uvildighed, jf. §§ 3-25 i bkg. om infrastrukturforvalterends uafhængighed og uvildighed.
  - Klager over sager vedr. indgåelse af kontrakter uden forudgående udbud om offentlig trafikbetjening, jf. PSO-forordningens artikel 5, stk. 6-6a.

Der indbetales et gebyr på kr. 4.000, - for at få behandlet en klage. Hvis gebyret ikke medfølger klagen ved fremsendelsen til Jernbanenævnet, eller betales inden for den frist, der fastsættes af nævnets formand, afvises klagen. Hvis Jernbanenævnet afviser at behandle klagen eller hvis klageren får medhold, betales gebyret tilbage.

Hvis klagen omhandler passagerrettighedsforordningen, skal der ikke betales gebyr for at få sagen behandlet.

Klager der behandles ved Jernbanenævnet har som udgangspunkt ikke opsættende virkning. Nævnet kan dog, når der foreligger særlige forhold, træffe afgørelse om, at en klage tillægges opsættende virkning.

Når en klage er fremsendt, tager nævnet stilling til, hvorvidt klagen er indgivet rettidigt, om klageren er klageberettiget og om klagen vedrører forhold indenfor nævnets kompetence som rekursmyndighed.

Når en klage vedrører en afgørelse truffet af en forvaltningsmyndighed, underrettes den myndighed, der har truffet afgørelsen, herom. Samtidig hermed anmoder Jernbanenævnet myndigheden om at fremsende alle sagens akter samt en udtalelse typisk inden for tre uger.

Det er Jernbanenævnets ansvar, at sagen er tilstrækkeligt oplyst. Derfor vurderer nævnet, hvorvidt de modtagne akter er tilstrækkelige til, at der kan udarbejdes en afgørelse. Er det ikke tilfældet, retter nævnet eventuelt henvendelse til førsteinstansen og/eller sagens parter med anmodning om yderligere oplysninger. Nævnet har også mulighed for selvstændigt at foranledige sagen yderligere oplyst.

Under sagens behandling hører Jernbanenævnet sagens parter om de faktiske oplysninger. Jernbanenævnet fastsætter i forbindelse med disse partshøringer en frist på typisk 2-3 uger for bemærkninger. Udebliver parternes bemærkninger vil nævnet, afhængigt af sagen, kunne træffe afgørelse på det foreliggende grundlag.

Nævnet kan beslutte, at der er behov for yderligere bistand fra nærmere bestemte sagkyndige til at oplyse sagen. Nævnet kan tillige gennemføre besigtigelser, hvis det skønnes at være af betydning for sagen. Herudover kan sagens parter blive indkaldt til et møde hos nævnet, såfremt det skønnes nødvendigt for sagsoplysningen. Dette sker med henblik på, at parterne får mulighed for at forklare sig uddybende og supplerende om sagens oplysninger.

Når klagesagen er tilstrækkeligt oplyst, træffer nævnet afgørelse i sagen. Nævnet har mulighed for at stadfæste, ændre, annullere eller hjemvise afgørelser, som er påklaget til nævnet. Nævnets afgørelser er skriftlige og umiddelbart bindende. Nævnets afgørelser offentliggøres på nævnets hjemmeside.

Nævnet træffer afgørelse i sager som sidste administrative klageinstans, og det er derfor ikke muligt at påklage en afgørelse fra Jernbanenævnet til anden administrativ myndighed, som eksempelvis Transportministeriet.

Nævnets afgørelser kan indbringes for domstolene efter de almindelige regler senest 8 uger efter, afgørelsen eller beslutningen er meddelt. Hvis tidsfristen ikke overholdes, betragtes Jernbanenævnets afgørelse eller beslutning som endelig.

---

### 5.3 Jernbanenævnets sammensætning

Jernbanenævnets organisation er nærmere beskrevet i § 103 i jernbaneloven og § 10 i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet.

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

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

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

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

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

Jernbanenævnet var i 2021 sammensat med følgende medlemmer:

#### Formand

- Lene Sigvardt, dommer ved Retten i Næstved

#### Nævnsmedlemmer

- Per Baltzer Overgaard, prodekan ved Aarhus Universitet
- Jacob Schaumburg-Müller, vicedirektør i Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
- Bjarne Kjær Ersbøll, professor ved Danmarks Tekniske Universitet
- Birgit Liin, professor ved Juridisk Institut, Aarhus Universitet
- Lars Peter Raahave Østerdal, professor ved Økonomisk Institut, Copenhagen Business School
- Henrik Sylvan, centerleder ved Danmarks Tekniske Universitet

#### Suppleanter

- Claus Holm, professor ved Aarhus Universitet
- Pernille Wegener Jessen, professor ved Juridisk Institut, Aarhus Universitet
- Christian Kronborg, lektor og viceinstituttleder 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.

### 5.4 Jernbanenævnets sekretariat

Sekretariatets medarbejdere er fysisk placeret i Trafikstyrelsen. Sekretariatet fungerer uafhængigt af styrelsen således, at sekretariatet alene arbejder efter instruktion fra nævnensformanden.

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

---

Sekretariatet samarbejder 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 2021 været bemandet med følgende medarbejdere:

- Jonas Refn, cand.jur., chefkonsulent og koordinator
- Lars Vinther-Madsen, cand.polit., specialkonsulent (*fratrådt 20. september 2021*)
- Lene Claudia Kjær Thomsen, cand.jur., specialkonsulent
- Peter Holm Pedersen, student (*fratrådt 14. januar 2022*)

## **5.5 Finansiering og drift**

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

Nævnet understøttes af en række administrative systemer, der er adskilt fra Trafikstyrelsen.

---

## Noter – Jernbanenævnets lovgrundlag 2021

- (1) Lov nr. 686 af 27. maj 2015, Jernbaneloven, med senere ændringer.
- (2) Bekendtgørelse nr. 2424 af 13. december 2021.
- (3) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2012/34/EU af 21. december 2012 om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning), med senere ændringer.
- (4) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2016/2370 af 14. december 2016 om ændring af direktiv 2012/34/EU for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.
- (5) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser.
- (6) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/909 af 12. juni 2015 om bestemmelser for beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften.
- (7) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.
- (8) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.
- (9) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70.
- (10) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/2338 af 14. december 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk personbefordring med jernbane.
- (11) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske 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).





Årsberetningen 2021  
udarbejdet og redigeret af  
Jernbanenævnets Sekretariat

Fotografier  
Firat Demir og Lene Kjær Thomsen

Kontakt  
Jernbanenævnets Sekretariat  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
DK-1577 København V  
[info@jernbanenaevnet.dk](mailto:info@jernbanenaevnet.dk)  
[www.jernbanenaevnet.dk](http://www.jernbanenaevnet.dk)