

Banedanmark

E-post: bane@bane.dk

Kopi til:

Railservice

E-post: mail@railservice.dk

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Telefon 41 78 03 86

info@jernbanenaevnet.dk

www.jernbanenaevnet.dk

17. december 2025

j.nr. 2025-225915

Klage fra Railservice – anmodninger til Banedanmark om adgang til spor i Padborg, m.v.

0. Resume

Railservice (klager) har klaget til Jernbanenævnet over Banedanmarks afgørelse af 12. september 2025, hvorved klager modtog afslag på sin ansøgning om tildeling af depotspor for Køreplan 2026.

Dele af Banedanmarks afslag ophæves og hjemvises til fornyet behandling, blandt andet med anmodning til Banedanmark om tildeling af yderligere depotsporskapaletet i Padborg til klageren som nærmere anført i afsnit 3 neden for.

Fristen for, at Banedanmark træffer ny afgørelse i sagen om de hjemviste spørgsmål, fastsættes til **mandag den 5. januar 2026, kl. 12.00**.

Sagen blev behandlet på Jernbanenævnets møde den 4. december 2025. I sagens behandling har deltaget:

Nævnnsformand: Dommer Lene Sigvardt.

Nævnnsmedlemmer: Professor Per Baltzer Overgaard; professor Claus Holm; professor Lars Peter Raahave Østerdal; institutleder, professor Birgit Liin; centerleder Henrik Sylvan og senior executive officer Ellen Als.

1. Sagsfremstilling

Klagerens virksomhed og behov for depotsporskapacitet m.v.

17. december 2025

Railservice (klageren) har fremsendt følgende oplysninger om klagers virksomhed:

Klageren driver et certificeret ECM-værksted¹, med en værkstedsbygning i Padborg med indendørs faciliteter i form af bl.a. løftebukke og grav.

Her udfører klageren service og vedligehold af jernbanevogne, så disse opfylder sikkerhedskravene i forhold til at kunne køre på blandt andet Banedanmarks infrastruktur.

Klagerens virksomhed udfører således lovpligtig service og eftersyn på jernbanemateriel i henhold til sikkerhedsreglerne.

I den forbindelse har klageren normalt 95 køretøjer i omløb med en gennemsnitslængde på 14 meter pr. vogn, hvilket skaber et behov for 1330 meter depotsporskapacitet til midlertidig parkering af de togvogne, som skal serviceres på ECM-værkstedet i Padborg.

Der er tale om vogne med en vægt på mellem 6 og 140 tons, som skal kunne flyttes til og fra værkstedsbygningen via ventespor, hvor de afleveres og afhentes.

Klagerens ECM-værkstedsbygning ligger ved spor AM_12j i Padborg. Dette spor og værkstedsbygningen har klageren lejet af Banedanmark siden 2018. Sporet ind til værkstedsbygningen kan ikke benyttes som depotspor, idet dette i givet fald ville blokere for kørsel til og fra værkstedsbygningen.

Kunderne, som benytter klagerens virksomhed, er bl.a:

- Malus.
- Arkil.
- Strukton.
- Northrail.
- Spitzke.
- BHF Gruppen.
- TX-Logistik.
- Hectorrail.
- M.J.Eriksson A/S.
- Veteranbanen Haderslev Vojens.
- Banedanmark.
- Øvrige ad hoc kunder.

Klageren udfører også opgaver på jernbanevogne, som kan udføres uden brug af værkstedet i Padborg, dvs. opgaver, der ikke kræver brug af grav, løftebukke og tagoverdækning. Til brug for sådanne opgaver lejer klageren forskellige depotspor af Banedanmark i Vojens, herunder i alt 1310 meter effektiv depotsporskapacitet i Vojens Øst og 450 meter effektiv

¹ Jf. forordning 445/2011 og gennemførelsesforordning 2019/779 som ændret ved gennemførelsesforordning 2020/780 om certifikater for enheder med ansvar for vedligeholdelse, m.v. Klageren var den første virksomhed i Danmark, som fik EU-godkendt certificering af sit ECM-værksted i henhold til førnævnte regler.

depotsporskapacitet i Vojens Vest. Dette depotspor i Vojens Vest er aktuelt fyldt op med køretøjer, som klager skal reparere. På depotsporene i Vojens Øst står der aktuelt 600 meter vogne. På disse spor mangler der (udover adgangen til en bygning med indendørs værksted, grav og løftebukke) både strøm og tilkørselsmulighed for værkstedsbil.

Depotsporene i Vojens er ikke anvendelige i forhold til opgaver, hvor vognene skal på klagers ECM-værksted i Padborg. Dette skyldes omkostningerne med at få transporteret vognene med særtog mellem Vojens og Padborg.

På grund af manglen på depotsporskapacitet i Padborg, har klager i visse tilfælde måttet afholde uholdbart store omkostninger til at få flyttet vogne mellem Vojens og Padborg. Som eksempel herpå oplyser klager, at det har kostet ca. DKK 50.000 at få flyttet 2 køretøjer mellem Vojens og Padborg som 100 tons særtog.

Klager oplyser at have mistet 911 meter depotsporskapacitet i Padborg de sidste 8 år herunder:

- Spor 12 syd: 200 meter mistet depotsporskapacitet.
- Spor 17: 100 meter mistet depotsporskapacitet.
- Spor AM_12e (mellem sporskifterne 101 og 401a): 391 meter mistet depotsporskapacitet.
- Spor foran DSB's remise: 220 meter mistet depotsporskapacitet.

Aktuelt råder klager alene over 58 meter depotsporskapacitet i Padborg på det såkaldte skråspor (AM_12m og AM_12i) ved drejeskiven.

Til sammenligning oplyser klager:

- At Viking-Rails værksted Padborg² aktuelt har 2.888 meter depotsporskapacitet³ på omkringliggende depotspor til rådighed.
- At Banedanmarks eget værksted i Roskilde aktuelt har 2.114 meter depotsporskapacitet på omkringliggende depotspor til rådighed.
- At Banedanmarks eget værksted i Fredericia aktuelt har 760 meter depotsporskapacitet på omkringliggende depotspor til rådighed.

Ifølge klager betaler ingen af de 3 værksteder hverken leje eller sporafgift for deres depotsporskapacitet. Derimod opkræver Banedanmark ifølge klager betaling af leje for de ovenfor nævnte faciliteter i Padborg og Vojens, som klager råder over.

Forudgående klagesag

Forud for nærværende klagesag havde klager påklaget Banedanmarks afslag af 13. september 2024 om adgang til depotspor i Køreplan 25 (K 25) til Jernbanenævnet.

² Viking-Rail ApS driver virksomhed på Industrivej 4M, Padborg, med værksted for diesel- og ellokomotiver samt jernbanevogne af enhver art.

³ Dette er fordelt på i alt 10 forskellige depotspor, herunder sporene 25, 26, 27, 39, 40, 41, 42, 43, 44 og 99. Alle de nævnte 10 depotspor er ifølge BanegisX ejet af Banedanmark.

Efter et møde mellem sekretariatet og Banedanmark blev denne klagesag i første omgang løst ved, at Banedanmark valgte at genoptage sagsbehandlingen. Sekretariatet bekræftede herefter dette ved mail af 5. november 2024 til Banedanmark med blandt andet følgende bemærkninger:

17. december 2025

”Ud fra vores foreløbige billede af sagen ser det umiddelbart ud til, at det bør være muligt at finde løsninger, hvor ansøgeren får tildelt de nødvendige depotspor – enten ved tildeling af eksisterende åbne spor, åbning af lukkede spor eller eventuelt alternativt ved udlejning af spor til ansøgeren, som har tilkendegivet vilje til at påtage sig den nødvendige vedligeholdelse med henblik på, at sporene kan tages i brug.

For det tilfælde, at der mod forventning ikke skulle kunne opnås enighed fuldt ud, følger hermed en opsummering af de elementer, som vi her fra sekretariatet anbefaler, at Banedanmark inddrager i den nye afgørelse:

- *En sagsfremstilling, som tydeliggør, hvad der tages stilling til, dvs. som bl.a. nævner hvilken ansøgning, der er behandlet og den vigtigste korrespondance herom med kort gengivelse af ansøgerens oplysninger og synspunkter. I det omfang, der er lovpligtige sagsbehandlingsskridt forud for afgørelsen (såsom partshøring og undersøgelse af brugbare/levedygtige alternativer) gøres det tydeligt i sagsfremstillingen, at disse er iagttaget. Hvis der i forbindelse med møder eller telefonsamtaler i sagen er modtaget notatpligtige oplysninger, nævnes disse. Hvis det ikke har været muligt at besvare ansøgningen indenfor den gældende frist på 5 arbejdsdage, bør kort angives de omstændigheder, som har været årsag til fravigelsen af fristen.*
- *I selve præmisserne for afgørelsen henvises præcist til de lovbestemmelser, afgørelsen er truffet efter – og i det omfang, afgørelsen beror på et skøn, angives derudover de hovedhensyn, som er indgået i afvejningen, herunder som minimum de hensyn, som er pligtmæssige – enten som følge af de almindelige forvaltningsretlige hjemmelsregler (her f.eks. når ansøgeren påberåber sig, at hans virksomhed tvinges til at lukke i mangel af fortsat adgang til nødvendige depotspor) og dernæst pligtmæssige hensyn som følger af det konkrete særlige hjemmelsgrundlag (her f.eks. modtagepligten samt pligten til at koordinere og undersøge brugbare/levedygtige alternativer inden et eventuelt afslag).*
- *Dernæst en kort præcisering af det faktum, som er tillagt afgørende betydning. For hver enkelt af de ansøgte spor, der måtte blive afslået adgang til, må det præciseres, hvad der konkret hindrer adgang, og hvad der eventuelt måtte begrunde, at anmodninger om adgang til de pågældende spor fra andre ansøgere er prioriteret højere. Hvis der er anmodet om adgang til lukkede spor, som Banedanmark ikke ønsker eller har mulighed for at bruge de nødvendige ressourcer for at få åbnet, og ansøgeren tilbyder at leje sporet mod at påtage sig vedligeholdelsen – da må der tages stilling*

til denne løsningsmulighed (jf. pligten til enten istandsættelse eller udlejning af ubenyttede faciliteter).

17. december 2025

- *I præmisserne for afgørelsen bør der også tages stilling til de væsentligste af ansøgerens oplysninger og synspunkter (her f.eks. når ansøgeren påberåber sig forskelsbehandling i form af, at anmodninger om adgang til depotspor angiveligt er blevet imødekommet fuldt ud i forhold til andre ansøgere, og dernæst at lukkede spor angiveligt er blevet istandsat af Banedanmark uden beregning og åbnet til fordel for andre ansøgere).... "*

Nærværende klagesag

I nærværende sag påklagede klager oprindeligt ved brev af 8. januar 2025 Banedanmarks fornyede afgørelse af 18. december 2024 om klagers adgang til depotspor i K25 (truffet efter, at Banedanmark som nævnt ovenfor havde genoptaget behandlingen af det den 13. september 2024 meddelte afslag).

I klagen anføres det blandt andet, at klager oplever at blive forskelsbehandlet, idet klagers ansøgninger om depotsporskapacitet nedprioriteres af Banedanmark i forhold til ansøgninger fra jernbanevirksomheder og andre værkstedsvirksomheder.

Dernæst anføres det, at Banedanmark har overtrådt gennemførelsesforordningens artikel 10, stk. 2, ved at meddele afslag uden forudgående forsøg på koordinering med andre aktører, også selvom der rent faktisk fandtes muligheder for at løse klagers konkrete behov for depotsporskapacitet.

Ifølge klager tager Banedanmark ikke hensyn til i videst muligt omfang at optimere kapaciteten af eksisterende depotspor blandt andet ved ikke at annoncere eksisterende ubenyttede depotspor til leje som foreskrevet i gennemførelsesforordningens artikel 15 og ved ikke at tage hensyn til klagers tilbud om istandsættelse af eksisterende depotspor, som aktuelt er lukkede på grund af manglende vedligeholdelse.

Endvidere anfører klager, at Banedanmark i flere tilfælde har meddelt afslag på klagers anmodninger om adgang til depotspor med henvisning til, at sporene benyttes af en anden virksomhed, selvom der på de pågældende spor er plads til, at de også kunne benyttes af klageren. Som eksempel på dette henviser klageren blandt andet til, at Banedanmark har meddelt afslag på klagerens anmodning om adgang til spor 3AB i Vojens med den begrundelse, at sporet blev benyttet af virksomheden Cembrit. Ifølge klageren benytter Cembrit imidlertid kun sporet på mandage og de sydligste 120 meter ved sporskifte 3 står tomt resten af ugen.

Yderligere anfører klager, at Banedanmark i flere tilfælde har meddelt afslag på klagerens anmodninger om adgang til depotspor med henvisning til, at sporene er "*lukkede på grund af beskaffenheden og ikke anvendelige til trafikal drift*", selvom de pågældende spor er i tilstrækkelig stand til den af klageren ønskede brug, og selvom Banedanmark tillader, at andre end klageren kan benytte sporene. Som eksempel på dette henviser klageren blandt andet til, at Banedanmark har meddelt afslag på klagerens anmodning

om at benytte spor AM_12 i Padborg med henvisning til sporets beskaffenhed. Imidlertid er sporet ifølge klageren i god stand, og Banedanmark tillader ofte, at forskellige andre operatører og entreprenører benytter sporet.

17. december 2025

Efter anmodning fra klager blev Jernbanenævnets behandling af førnævnte klage stillet i bero, idet der foregik forhandlinger mellem Banedanmark og klager om udlejning af visse depotspor. Som led i disse forhandlinger blev der i løbet af 2025 fundet løsninger, som delvist løste klagers behov for depotsporskapacitet i Padborg og Vojens.

Senest har Banedanmark truffet afgørelse af 12. september 2025 om klagers adgang til depotsporskapacitet i K26, hvori det blandt andet er anført (dele af afgørelsen er udeladt i gengivelsen nedenfor):

"Banedanmark tildeler ikke følgende depotspor til Railservice

Padborg: Spor AM_12 (maskinspor), AM_12c, AM_12d, AM_12e (mellem drejeskiven og sporskifte 401a) og 17

[...]

Læs mere om begrundelsen for afslaget nedenfor under afsnittet "Begrundelse for afslag på depotspor". Der henvises ligeledes til bemærkninger vedr. leje af spor.

Retsgrundlaget for tildeling af depotspor

Jernbanerelaterede servicefaciliteter, herunder depotspor, er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde som er ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 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 (herefter direktivet).

Direktivet er implementeret i lovbekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023 af jernbanelov (herefter jernbaneloven), og tildeling af depotspor følger bestemmelserne deri, samt bestemmelserne i bekendtgørelse nr. 1503 af 29. juni 2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser (herefter servicefacilitetsbekendtgørelsen) og bestemmelserne i Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser (herefter gennemførselsforordningen).

Depotspor anses som en jernbanerelatet servicefacilitet, jf. direktivets bilag II, punkt 2, litra d, og er desuden defineret i direktivet, artikel 3 (definitioner) nr. 29 som følgende:

"spor, der specifikt er beregnet til midlertidig parkering af jernbanekøretøjer mellem to opgaver".

I overensstemmelse med ovenstående bestemmelser tildeler Banedanmark, som forvalter af servicefaciliteter, Banedanmarks depotspor.

Tildelingen sker på baggrund af en ansøgning om depotspor. Ansøgningen indgives sammen med ansøgning om kapacitetstildeling, som det også fremgår i Netredegørelsen 2026, afsnit 4.2.

17. december 2025

Depotsporene tildeles ud fra et ligebehandlingsprincip, hvorefter alle jernbanevirksomheder skal have lige adgang til depotsporene.

Hvis Banedanmark støder på konflikter mellem forskellige ansøgninger, forsøger Banedanmark så vidt muligt at imødekomme alle ansøgninger, jf. servicefacilitetsbekendtgørelsen § 3, stk. 2, og gennemførselsforordningens artikel 10. I det tilfælde vil Banedanmark og ansøger gennem drøftelse og koordinering søge løsninger i forhold til ønskede depotspor, og der afholdes om nødvendigt koordineringsmøder, hvor de øvrige jernbanevirksomheder også deltager.

Som følge af gennemførselsforordningens artikel 11 gælder det desuden, at hvis det ikke er muligt at afstemme uforenelige ansøgninger, så kan Banedanmark benytte ikke diskriminerende og objektive prioriteringskriterier til at vælge, hvilken af ansøgningerne der skal imødekommes. I tilfælde, hvor det ikke er muligt at blive enige om fordelingen, så er Banedanmarks prioriteringskriterier følgende: Trafikal benyttelse, antal af søgte spor på den pågældende station, stationens kapacitet, andre gældende forhold såsom lejet/ejet areal i nærområdet.

Der må som udgangspunkt kun gives afslag på en ansøgning, hvis der findes adgang til et andet depotspor, der gør det muligt for jernbanevirksomheden at udføre den pågældende transport på økonomisk acceptable vilkår (levedygtigt alternativ). Dette forpligter imidlertid ikke Banedanmark til at investere i ressourcer eller faciliteter for at imødekomme alle jernbanevirksomhedernes ansøgninger, jf. servicefacilitetsbekendtgørelsen § 3, stk. 1, og gennemførselsforordningens artikel 12, nr. 2.

Banedanmark arbejder på den baggrund for at imødekomme alle indkomne ansøgninger bedst muligt, og udgangspunktet vil til enhver tid være at tilgodese alle indkomne ønsker for depotspor, hvis det er muligt.

Hvis det ikke er muligt at imødekomme en ansøgning, gælder det efter servicefacilitetsbekendtgørelsen § 3, stk. 2, at:

" (...) Hvis der ikke findes noget levedygtigt alternativ, og det ikke er muligt at imødekomme alle ansøgninger om kapacitet for den relevante facilitet på grundlag af påviste behov, kan ansøgeren klage til Jernbanenævnet, som undersøger sagen og træffer foranstaltninger, når det er relevant, for at sikre, at en passende del af kapaciteten tildeles den pågældende ansøger."

Spor, der ikke tildeles grundet deres beskaffenhed

Banedanmark kan generelt oplyse, at flere depotspor ikke kan tildeles grundet deres beskaffenhed. De principper, som er gældende for vedligehold af alle typer af spor, herunder depotspor, er forankret i

banenormerne. Banedanmark er forpligtet til at lukke spor, når de ikke lever op til Banenormer "BN1-38-6, Sporbeliggenhedskontrol og sporkvalitetsnormer", "BN1-107-4, Skinner, eftersyn og tilstand", samt "Sporregler 1959" og "Sporregler 1987". Banenormerne fremgår af Banedanmarks hjemmeside:

- BN1-38-6: Sporbeliggenhedskontrol og sporkvalitetsnormer. Der er en ny version pr. 01.10.2024, med ID: BN1-38-7: Sporbeliggenhedskontrol og sporkvalitetsnormer | Banedanmark
- BN1-107-4: Skinner, eftersyn og tilstand, Skinner, eftersyn og tilstand | Banedanmark samt
- Sporregler 1959: Sporregler 1959 | Banedanmark
- Sporregler 1987: Sporregler 1987 | Banedanmark

Mulighed for leasing og leje

Depotspor, som ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, er tilgængelige for tilkendegivelse af interesse i leasing eller leje. Hvis Banedanmark modtager en tilkendegivelse af interesse, vurderer Banedanmark muligheden for leje eller leasing, jf. jernbaneloven § 7, stk. 1, og gennemførselsforordningens artikel 15 om ubenyttede faciliteter.

Sagsfremstilling

Banedanmark modtog den 10. april 2025 Railservices ansøgning om tildeling af depotspor for køreplansåret 2026 (K26). Railservice ansøgte dermed om depotspor indenfor den af Banedanmark fastsatte frist, som var den 14. april 2025.

Railservice søgte om følgende depotspor:

Padborg: Spor AM_12 Maskinspor (ml. spsk 09-13b), AM_12c, AM_12d, AM_12e og 17

[...]

Leje af spor

Banedanmark og Railservice har den 23. januar 2025 drøftet muligheden for leasing eller leje af spor i Padborg og Vojens. Banedanmark henviser til det tidligere fremsendte referat fra mødet af den 3. februar 2025, hvor det fremgår, at Banedanmark vil udleje Vojens spor 34 og Padborg spor AM_12i, AM_12m. I referatet fra mødet fremgår det endvidere, at Banedanmark vil undersøge muligheden for, at Railservice kan leje Vojens spor 31, 32, 33 og 35. Vojens spor 35 vil dog først blive relevant, såfremt der foretages ejerskifte mellem Banedanmark og DSB.

Af referatet fremgår det desuden, at Banedanmark og Railservice vil igangsætte en dialog om muligheden for leje af Padborg spor AM_12c og AM_12d, når ejerskifte mellem Banedanmark og DSB er på plads. Banedanmark er ansvarlig for at kontakte Railservice om dette, når det bliver aktuelt.

Den 23. april 2025 blev aftale om leje af Vojens spor 34 og Padborg spor AM_12i og AM_12m indgået mellem Banedanmark og Railservice. Railservice lejer i forvejen Padborg spor AM_12j af Banedanmark, jf. gældende lejekontrakt af den 1. februar 2018.

Den 7. juli 2025 sendte Banedanmark partshøringsbrev til Railservice vedrørende den påtænkte tildeling af depotspor for K26. Høringsfristen var den 8. august 2025.

Ved e-mail af den 5. august 2025 modtog Banedanmark Railservice bemærkninger, som var følgende:

Padborg:

Spor 12 (Maskinspor)

"Spor 12 maskinspor er i god stand til parkering og har strømtilslutninger med mindre, at banegis er fuld af fejl så ejes sporet af bane dk og ingen anden og sådan har det været siden bodeling i 1997. Jeg har for god ordens skyd medsendt skærmpoint af banegis fra d 29/7. Jeg har ligeledes taget skærmpoint af spor 27 i Padborg. Dette spor er også forvaltet af Bane dk og spærret. Alligevel står der 10 vogne som lager for viking Hvis et firma kan stille vogne i et spærret spor. Hvorfor kan et andet så ikke?"

Spor AM_12c og AM_12d

"Jeg bemærker at 12 c og 12 d nu har skiftet status ifølge jeres beskrivelse det fremgår ikke længere at det er DSB spor så jeg vil da gerne leje 12 c og 12 d det kræver bare at jeg kan komme der ind."

Spor AM_12e

"Jeg tror her at der tale om misforståelse 12 e er kun interessant fra drejeskiven og til sporskifte 401a jeg har intet at bruge kombiterminalen til jeg skal bruge spor 12 e fra Drejeskiven og til sporskifte 401a til at komme ind i mit garageanlæg, kan man ikke længere færdes ved det spor heller ikke rangere da ingen fjerner bevoksning og jordvold dette bedes bragt i orden."

Spor 17

"Railservice har ikke brug for spor 17 hvis jeg har til adgang til Maskinspor, mellem sporskifte 09 og 13b, 12 c og 12 D jeg hæfter mig ved et udtryk der hedder lige adgang det eneste firma der ikke behandles lige er Railservice. Jeg har brug for strøm til mine målevogne der kører for bane dk og jeg har kontrakt de næste 5 år endnu."

[...]

Banedanmark har efter Railservices fremsendte bemærkninger til den påtænkte tildeling af depotspor for K26 foretaget en ny vurdering af Railservices tildeling af depotspor til K26.

Banedanmark har ved e-mail af den 2. september oplyst Railservice om muligheden for, at Railservice kan leje spor 31, 32 og 33 i Vojens. Banedanmark og Railservice er i dialog om konditionerne for lejeaftalen på de angivne spor i Vojens.

Det har derudover ikke været muligt at imødekomme Railservices anførte bemærkninger til depotspor for K26. Banedanmark henviser til nedenstående afsnit 3, Begrundelse for afslag på depotspor.

17. december 2025

Begrundelse for afslag på depotspor

Banedanmark har som nævnt ovenfor ikke kunne imødekomme Railservices ansøgning om depotspor i relation til en række depotspor.

I det følgende fremgår begrundelsen herfor i relation til de enkelte depotspor:

Banedanmark har ikke tildelt følgende depotspor til Railservice

Padborg: Spor AM_12 (maskinspor) mellem sporskifte 09 og 13b.

Banedanmark vurderer, at spor AM_12 (maskinspor) ikke kan tildeles Railservice jf. § 2, stk. 1, og § 3, stk. 1, i servicefacilitetsbekendtgørelsen og artikel 13 i gennemførselsforordningen.

Banedanmark har lagt vægt på, at depotspor AM_12 (maskinspor) er et forbindelsesspor og skal kunne anvendes af alle. Dertil disponeres sporet ikke af Banedanmark og ejes af anden jernbanevirksomhed. Dertil kan det tilføjes, at sporet er lukket på grund af sporets beskaffenhed og dermed ikke er anvendelig til trafikal drift. Banedanmark henviser dertil til gældende banenormer for vedligehold af depotspor.

Padborg: Spor AM_12c og AM_12d

Banedanmark vurderer, at spor AM_12c og AM_12d ikke kan tildeles Railservice jf. § 2, stk. 1, og § 3, stk. 1, i servicefacilitetsbekendtgørelsen og artikel 13 i gennemførselsforordningen.

Banedanmark har lagt vægt på, at sporene er lukket på grund af sporenes beskaffenhed og dermed ikke er anvendelige til trafikal drift. Banedanmark kan dertil oplyse, at depotspor AM_12c og AM_12d ikke disponeres af Banedanmark og ejes af anden jernbanevirksomhed. Banedanmark henviser dertil til gældende banenormer for vedligehold af depotspor.

Banedanmark henviser ligeledes til punkt 2 og afsnit om "Leje af spor".

Padborg: Spor AM_12e (fra Drejeskiven og til sporskifte 401a)

Banedanmark vurderer, at spor AM_12e fra Drejeskiven og til sporskifte 401a ikke kan tildeles Railservice jf. § 2, stk. 1, og § 3, stk. 1, i servicefacilitetsbekendtgørelsen og artikel 13 i gennemførselsforordningen.

Banedanmark har lagt vægt på, at dele af sporet skal kunne tilgås af alle jernbanevirksomheder for gennemkørsel og at Drejeskiven skal kunne anvendes både fra nord og syd.

Padborg: Spor 17

Banedanmark vurderer, at spor 17 ikke kan tildeles Railservice jf. § 2, stk. 1, og § 3, stk. 1, i servicefacilitetsbekendtgørelsen og artikel 13 i gennemførselsforordningen.

17. december 2025

Banedanmark tildeler depotspor 17 til en anden jernbanevirksomhed, som skal anvende sporet i den daglige trafikafvikling. Både Railservice og andre jernbanevirksomheder havde ansøgt om det pågældende depotspor. Efter koordineringsproceduren har det ikke har været muligt at finde en alternativ løsning på anvendelsen af depotsporet. Banedanmark har i vurderingen set på de aktuelle behov for anvendelse af depotspor på den ansøgte station og foretaget en vurdering af, at alle jernbanevirksomheder skal have lige adgang til sporene jf. gennemførselsforordningen artikel 11.

Banedanmark lægger derudover vægt på, at det ikke har været muligt at finde levedygtige alternativer til de ønskede depotspor i Padborg, jf. § 3, stk. 1, i servicefacilitetsbekendtgørelsen og artikel 12 i gennemførselsforordningen. [...]”

Klager har ved mail af 29. september 2025 præciseret, at der nu navnlig klages over de ovenfor gengivne dele af afgørelsen af 12. september 2025 om afslag på depotsporskapacitet i K26 og særligt i forhold til de nedenfor omtalte spor.

Den 9. oktober 2025 foretog sekretariatet høring af Banedanmark, herunder blandt andet med følgende bemærkninger og spørgsmål:

”Sekretariatets enkelte foreløbige generelle bemærkninger:

Den nuværende struktur og indholdet i Banedanmarks afgørelser om adgang til depotsporskapacitet, herunder med redegørelse for retsgrundlag, sagsfremstilling og begrundelser udgør ganske væsentlige forbedringer i forhold til for nogle år siden. Dette gælder f.eks. afgørelsen af 12. september 2025, som således i flere henseender tager højde for at opfylde gældende formelle og indholdsmæssige krav til Banedanmarks afgørelser.

Der ses dog fortsat at være visse udeståender, som muligvis vil blive adresseret nærmere, når nævnet skal bedømme sagen. Blot som enkelte eksempler herpå, skal foreløbigt nævnes:

- *Banedanmark synes at forudsætte, at det alene er ”jernbanevirksomheder” der har krav på lige adgang til depotsporene, og at klagers anmodninger om adgang prioriteres lavere på grund af, at klager ikke er en traditionel jernbanevirksomhed. Det fremgår imidlertid af servicefacilitetsbekendtgørelsens § 4, at retten til lige adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter også gælder for andre ansøgere end jernbanevirksomheder. Dernæst er det anført i gennemførselsforordningens artikel 1, stk. 2, at hvis den nationale lovgivning tillader andre ansøgere end jernbanevirksomheder at ansøge om adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter, finder gennemførselsforordningens bestemmelser også anvendelse for disse.*

- *Flere steder anfører Banedanmark i begrundelserne for at afslå adgang, at de pågældende depotspor "ejes af en anden jernbanevirksomhed og ikke disponeres af Banedanmark". I de konkrete tilfælde har det drejet sig om depotspor, som er ejet af DSB. Den omstændighed, at DSB ejer og disponerer over visse spor indebærer, at det er DSB, som i sin egenskab af operatør af de pågældende spor, skal behandle anmodninger om adgang til sporene. I forvaltningslovens § 7, stk. 2, er det anført: "Modtager en forvaltningsmyndighed en skriftlig henvendelse, som ikke vedrører dens sagsområde, videresendes henvendelsen så vidt muligt til rette myndighed."*
- *Som foreskrevet i forvaltningslovens § 19 har Banedanmark foretaget partshøring af klageren forud for afgørelsen af 12. september 2025. Formålet med partshøringen er navnlig at give parten mulighed for at supplere/korrigere de faktuelle oplysninger, som myndigheden agter at lægge vægt på til ugunst for parten. Det følger dernæst af god forvaltningsskik, at myndigheden i sin afgørelse forholder sig til de væsentligste oplysninger og synspunkter, som modtages fra parten i forbindelse med partshøringen. Neden for (vedrørende afslaget på adgang til spor AM_12, mellem sporskifterne 09 og 13b) er nævnt et eksempel på, at klageren i sit partshøringssvar korrigerer en væsentlig oplysning i Banedanmarks afgørelsesudkast. Banedanmarks forholder sig ikke til førnævnte i den endelige afgørelse (udover at klagers partshøringssvar er gengivet under sagsfremstillingen) – og konsekvensen heraf er, at den pågældende del af afgørelsen fremstår som værende truffet på et faktisk forkert grundlag.*
- *I situationer, hvor Banedanmark modtager flere forskellige uforenelige ansøgninger om adgang til et depotspor, som ikke har kunnet løses under koordineringsproceduren, beror Banedanmarks afgørelse om tildeling typisk på en afvejning. Det er i disse tilfælde vigtigt, at Banedanmark i begrundelsen for sin afgørelse angiver de konkrete væsentligste elementer, der er indgået i afvejningen. Det bør således fremgå, at der også i afvejningen er indgået de væsentlige forhold, som taler for, at parten får adgang, uanset at disse ikke tillægges afgørende betydning ved afvejningen. I modsat fald kan det fremstå som om Banedanmark måske har forsømt at inddrage relevante forhold i afvejningen. Som eksempel herpå kan henvises til afgørelsen af 12. september 2025, jf. Banedanmarks begrundelse for at afslå adgang til spor 17 i Padborg. Her nævnes alene nogle generelle betragtninger om afvejning af "aktuelle behov" og at der også foreligger en ansøgning fra en anden "jernbanevirksomhed, der skal bruge sporet i den daglige trafikafvikling". Det fremgår ikke, hvorledes klagerens konkrete situation og behov har været inddraget – herunder klagers oplysninger om, at dennes adgang til depotspor er afgørende for driften af klagers ECM-værksted, oplysningerne om antallet af vogne, som klager håndterer i forhold til aktuel tilgængelig depotsporskapaletet, m.v. Klagers virksomhed omtales flere steder som en "entreprenørvirksomhed" og det fremgår ikke, at Banedanmark er opmærksom på, at klagers virksomhed rent faktisk bl.a. sørger for, at jernbanevogne kan køre forsvarligt på Banedanmarks infrastruktur i henhold til sikkerhedsreglerne.*

- Flere steder anfører Banedanmark i begrundelserne for sine afslag, at spor er "lukkede på grund af beskaffenheden og ikke anvendelige til trafikalt drift. Banedanmark henviser til gældende banenormer for vedligehold af depotspor", jf. bl.a. afslaget om adgang til sporene 31, 32 og 33 i Vojens (afgørelsen af 12. september 2025). Dermed fremstår det uklart, om Banedanmark eventuelt fejlagtigt lægger til grund, at Banedanmarks interne retningslinjer kan påberåbes som begrundelse for ikke at opfylde krav, som følger af lovgivningen, herunder f.eks. kravet i gennemførelsesforordningens artikel 15 og jernbanelovens § 7 om offentliggørelse af muligheden for at leje faciliteter, som har været ubenyttede i mere end 2 år (de nævnte bestemmelser er blot omtalt i afgørelsens afsnit om retsgrundlaget). Banedanmark forholder sig heller ikke i afslaget til det forhold, at klager havde tilbudt at leje de nævnte spor på vilkår om, at klager vedligeholdte sporene. Sekretariatet har noteret, at Banedanmark efterfølgende, den 25. september 2025, har tilbudt at udleje de nævnte 3 spor i Vojens til klager, og derfor indgår disse ikke i spørgsmålene nedenfor.
- Flere steder i Banedanmarks afgørelse synes det at være forudsat, at løsningen med udlejning af spor skulle udelukke, at der kan være adgang til de pågældende spor for andre brugere. Dette er ikke korrekt – udlejningen indebærer, at lejerer bliver operatør af de pågældende spor og dermed omfattet af modtagepligten. I øvrigt vil særlige vilkår om adgang, m.v. kunne fastsættes i lejekontrakten. Udlejning af spor, som Banedanmark har måttet lukke på grund af manglende vedligeholdelse, på vilkår om, at lejerer sørger for vedligeholdelsen, bidrager ikke blot til at løse et konkret behov for adgang, men bidrager også til at øge den samlede tilgængelige mængde af depotspor.
- Sagsbehandlingstiderne for Banedanmarks besvarelser af klagers anmodninger om adgang til depotsporene, er ganske lange, og det fremgår ikke umiddelbart helt klart, hvad dette eventuelt kan skyldes. I gennemførelsesforordningens artikel 9, stk. 4, 2. pkt., er der for så vidt angår besvarelse af ad hoc ansøgninger henvist til direktivets artikel 48, stk. 1, hvorefter besvarelse skal ske "hurtigst muligt og senest inden for 5 arbejdsdage."

**Padborg, Spor AM_12 (maskinspor) mellem sporskifte 09 og 13b
– sekretariatets foreløbige bemærkninger og spørgsmål:**

I begrundelsen for at afslå klagers ansøgning om adgang til dette spor har Banedanmark i afgørelsen af 12. september 2025 blandt andet anført, at "sporet ejes af en anden jernbanevirksomhed og ikke disponeres af Banedanmark". Dette ses imidlertid at være faktisk forkert ifølge BanegisX, hvori det er anført, at Banedanmark er ejer af sporet. Desuden har Banedanmark ved mail af 8. oktober 2025, kl. 12.27 til klager udtrykkeligt oplyst, at sporet ejes af Banedanmark. I klagers partshøringssvar af 5. august 2025 (gengivet i afgørelsen på side 4) har klager i øvrigt udtrykkeligt over for Banedanmark fremhævet, at Banedanmark selv er ejer af sporet.

Yderligere anføres det i begrundelsen for afslaget, at "sporet er et forbindelsesspor og skal kunne anvendes af alle", idet det tilføjes: "sporet er lukket på grund af sporets beskaffenhed og dermed ikke anvendeligt til trafikalt drift". Ifølge klager har sporet været lukket i mere end 5 år uden at der som foreskrevet i gennemførelsesforordningens artikel 15 er sket offentliggørelse af muligheden for at leje sporet. Klager oplyser, at klager overfor Banedanmark har tilbudt at leje sporet (i forbindelse med en løsning om adgang til sporene AM_12c og AM_12d, som aktuelt er ejet af DSB, men som er under overdragelse til Banedanmark, jf. nedenfor) på vilkår om, at klager påtager sig både at vedligeholde sporet samt at holde sporet åbent for gennemkørsel. Banedanmark bedes på denne baggrund oplyse (**spørgsmål 1**) hvorvidt Banedanmark kan tiltræde, at klager får adgang til sporet – eventuelt i form af, at Banedanmark udlejer sporet på bl.a. førnævnte vilkår? For det tilfælde, at spørgsmål 1 måtte blive besvaret benægtende, bedes Banedanmark (**spørgsmål 2**) redegøre præcist og detaljeret for, hvilke konkrete forhold, der i givet fald efter Banedanmarks opfattelse måtte være til hinder for en løsning som anført i spørgsmål 1.

Klager bemærker, at Banedanmark har fjernet strømtilslutninger mellem sporskifte 09 og 13b, imens der er foregået drøftelser mellem Banedanmark og klager om adgang til netop denne del af sporet. Klager bemærker endvidere, at klager et antal gange overfor Banedanmark har gjort opmærksom på behovet for strømuttagene, og at alternativet er diesel generatorer, som skaber støj og forurening.

Padborg, Spor AM_12c og AM_12d – sekretariatets foreløbige bemærkninger og spørgsmål:

I begrundelsen for at afslå klagers ansøgning om adgang til disse spor har Banedanmark i afgørelsen af 12. september 2025 blandt andet anført, at sporene ejes af DSB, men at der vil blive igangsat en dialog om muligheden for, at Railservice lejer sporene, når en planlagt overdragelse af sporene fra DSB til Banedanmark er på plads. Der fremgår dog ikke oplysninger om tidshorisonten for, hvornår sporene forventes at være overdraget til Banedanmark og udlejningen til klager kan iværksættes. Banedanmark bedes (**spørgsmål 3**) oplyse, hvorvidt det er muligt for Banedanmark at angive en forventet tidshorisont for, at overdragelsen af sporene til Banedanmark er på plads og udlejningen til klager kan iværksættes – samt i givet fald hvad tidshorisonten herfor er? Desuden bedes Banedanmark (**spørgsmål 4**) oplyse på hvilke nærmere vilkår, Banedanmark vil være villig til at udleje sporene til klager, når den i spørgsmål 3 nævnte overdragelse af sporene til Banedanmark er på plads. Endelig bedes Banedanmark (**spørgsmål 5**) oplyse hvorvidt Banedanmark kan meddele samtykke til, at DSB kan indgå lejekontrakt med klager på de i besvarelsen af spørgsmål 4 nævnte vilkår og således, at Banedanmark senere automatisk vil kunne indtræde i en sådan kontrakt som udlejer, når overdragelsen af sporene fra DSB til Banedanmark sker?

Padborg, Spor AM_12e (fra drejeskiven og til sporskifte 401a) – sekretariatets foreløbige bemærkninger og spørgsmål:

17. december 2025

Den 23. januar 2025 afholdtes møde mellem Banedanmark og klager.

Den 30. januar 2025 udsendte Banedanmark referat fra mødet, hvori det blandt andet er anført:

"Banedanmark oplyser, at det er muligt for Railservice at leje spor AM_12e fra drejeskiven til frispormærket ved bagenden af sporskifte 401a, af Banedanmark. En betingelse for leje af sporet er, at det skal være muligt for Banedanmark at bruge drejeskiven i situationer, hvor vi har brug for at vende troljer eller vogne."

Førnævnte del af referatet er ikke nævnt i Banedanmarks afgørelse af 12. september 2025, hvor der tværtimod meddeles afslag med følgende begrundelse:

"Banedanmark har lagt vægt på, at dele af sporet skal kunne tilgås af alle jernbanevirksomheder for gennemkørsel og at drejeskiven skal kunne anvendes både fra nord og syd."

Klager oplyser, at drejeskiven hidtil kun har været tilgængelig fra syd, idet der nord for sporskifte 102 og op til sporskifte 401a har været henstillet vogne. Adgangen til drejeskiven fra syd er ifølge klager velfungerende og har hidtil været tilstrækkelig. I øvrigt oplyser klager, at strækningen mellem sporskifte 102 og op til sporskifte 401a vil kunne friholdes, hvis klager får mulighed for henstilling af vogne på andre depotspor, f.eks. sporene AM_12c og AM_12d som nævnt oven for.

Desuden oplyser klager, at klager har investeret et væsentligt beløb i at etablere strømuttag ved den pågældende del af spor AM_12e. Dette er sket i tillid til, at klager fortsat ville kunne bruge sporet.

Banedanmark bedes på denne baggrund (**spørgsmål 6**) oplyse, hvilke konkrete forhold, der måtte have ændret sig, og som måtte nødvendiggøre adgang til drejeskiven fra nord, herunder også hvilke konkrete omstændigheder, som nu måtte være til hinder for, at adgangen til drejeskiven som hidtil alene sker fra syd. "

Den 10. oktober 2025 udsendte Banedanmark pressemeddelelse vedrørende den ovenfor nævnte drejeskive i Padborg. I pressemeddelelsen er det blandt andet anført:

"Sønderjysk drejeskive fylder 100 år.

... Drejeskiven i Padborg står som et klart symbol på et stykke jernbanehistorie. Og så er det fascinerende, at noget man lavede for 100 år siden, stadig fungerer den dag i dag, selvom den i dag kun bliver brugt ganske lidt og kun til arbejds køretøjer ...

Drejeskiver var en fast bestanddel på endestationer og større togstationer med depoter til at opbevare materiel, indtil det med de nyere dieseltog i 1950-60'erne blev muligt for togene at køre lige godt i begge retninger. ...

I dag er drejeskiver ikke en nødvendighed på det danske jernbanenet, og der er kun to tilbage på det statslige jernbanenet."

17. december 2025

Som svar på sekretariatets høring af 9. oktober 2025 (gengivet ovenfor) meddelte Banedanmark ved brev af 28. oktober 2025 blandt andet:

"Generelle bemærkninger

Banedanmark har noteret sig, Jernbanenævnets fremsendte bemærkninger til den nuværende struktur og indhold i Banedanmarks afgørelser om adgang til depotsporskapacitet. Banedanmark tager disse bemærkninger til efterretning, og de vil indgå i Banedanmarks interne evalueringsarbejde for tildeling af depotsporskapacitet. Banedanmark arbejder løbende på at optimere tildelingsprocessen samt afgørelsesbrevens struktur og indhold. Banedanmark agter derfor at kontakte Jernbanenævnet for yderligere dialog og sparring om det videre optimeringsarbejde i forbindelse med afgørelser om tildeling af depotsporskapacitet.

Besvarelse af spørgsmålene 1-6

Banedanmark vil i dette afsnit besvare Jernbanenævnets fremsendte spørgsmål, opdelt efter de fremhævede spor i Padborg samt uddybe yderligere forhold til Railservice i henhold til deres høringssvar.

Padborg, Spor AM_12 (maskinspor) mellem sporskifte 09 og 13b

Spørgsmål 1 og 2:

Indledningsvis skal Banedanmark beklage, at det af afgørelse om depotspor for K26 fremgik, at spor AM_12 (maskinspor) ejes af en anden virksomhed. Dele af sporet ejes af DSB, men det omtalte stykke af sporet ejes og disponeres af Banedanmark, som Railservice også har bemærket.

Spor AM_12 mellem sporskifte 09 og 13b er et gennemkørselsspor, der skal fungere som bindeled mellem stationens spor i syd og nord, når det bliver istandsat, og skal dermed holdes åbent for gennemkørsel for alle jernbanevirksomheder og entreprenører. Sporet kan derfor ikke udlejes til Railservice.

Hvis sporet udlejes på "firmalignende vilkår", vil det jf. jernbanelovens § 2, stk. 5 alene være til rådighed for lejer, og det vil dermed ikke være muligt at stille sporet til rådighed for andre aktører. Det betyder, at andre jernbanevirksomheder, entreprenører eller lignende, der ikke har et ærinde hos Railservice, ikke vil kunne få adgang til det udlejede spor lovligt uden at skulle indgå en konkret aftale med Railservice.

De sporlejeaftaler, som Banedanmark har indgået med Railservice, er alle kendetegnet ved at være endespor, som er et privat afgrænset område uden adgang for offentligheden.

Padborg station ligger ved grænsen til Tyskland og er derved en station med meget trafikal aktivitet, som kan rammes af trafikale driftsforstyrrelser. Der er derfor brug for at fastholde muligheden for

redundante togveje på langs af stationen for at undgå, at stationen bliver en flaskehals i den grænseoverskridende trafikafvikling.

17. december 2025

Herudover vurderer Banedanmark, at udlejning af sporet frem til Banedanmarks istandsættelse ikke vil være bæredygtig for hverken Railservice eller Banedanmark. Det vil være omkostningstungt for Railservice at etablere de ønskede faciliteter for en tidsbegrænset periode, og det vil for Banedanmark betyde en yderligere omkostning, når sporet skal istandsættes i henhold til Banedanmarks norm- og regelværker.

Når sporet er istandsat, vil Railservice kunne anvende sporet som gennemkørselsspor på lige vilkår som alle øvrige jernbanevirksomheder og entreprenører på stationen.

Banedanmark vil herudover oplyse Railservice om, at Banedanmark til enhver tid vil tydeliggøre overfor alle jernbanevirksomheder og entreprenører, at depotsporskapalet ikke må benyttes i lukkede spor. Dette er derfor også håndteret for det pågældende spor, som er omtalt i Railservices høringssvar.

Til bemærkningen om strømtilslutningerne mellem sporskifte 09 og 13b kan Banedanmark oplyse Railservice om, at strømtilslutningerne i sporet blev lukket på grund af dårlig stand i 2024, da de blev vurderet for farlige at benytte. Når sporet genåbnes, vil Banedanmark se på nye muligheder for tilslutninger, som tilpasses benyttelsen af sporet.

Det kan dertil oplyses, at Railservice har mulighed for at opsætte strømtilslutninger på de spor, som Railservice lejer af Banedanmark. Etablering af disse skal opstartes som tredjepartsprojekt, og udgifterne bekostes af Railservice selv. Railservice kan kontakte den strækningsansvarlige sagsbehandler via mail; arealer@bane.dk, såfremt Railservice har interesse herfor.

Padborg, Spor AM_12c og AM_12d

Spørgsmål 3, 4 og 5:

Banedanmark kan oplyse, at det for nuværende ikke er muligt at angive en konkret tidshorizont for overdragelsen af spor AM_12c, AM_12d og dele af spor AM_12.

DSB og Banedanmark sigter dog efter, at en overdragelse kan være på plads primo 2026.

Sporene er i dag lukket og vil fortsat være lukket, når de bliver overdraget til Banedanmark. Sporskifte 123 og 125 er i dag ikke i brugbar stand og sporskifterne bliver erstattet af sporrammer i forbindelse med udrulningen af Signalprogrammet på strækningen.

Spor AM_12c og AM_12d vil derfor ikke kunne udlejes til Railservice, da ind- og udkørsel til sporene kræver funktionelle sporskifter, der er tilpasset det sikkerhedssystem, der benyttes på den pågældende station.

Railservice har mulighed for at kontakte DSB med henblik på at indgå en lejekontrakt frem til overdragelsen af sporene til Banedanmark. Banedanmark er dog blevet gjort opmærksom på, at DSB har meddelt Railservice, at DSB ikke er interesseret i at indgå lejeaftale om de pågældende spor AM_12c og AM_12d.

Padborg, Spor AM_12e (fra drejeskiven og til sporskifte 401a)

Spørgsmål 6:

Indledningsvis vil Banedanmark beklage, at der på mødet mellem Banedanmark og Railservice d. 23. januar 2025 i Padborg fejlagtigt blev oplyst, at Railservice havde mulighed for at leje sporet, som skrevet i referatet:

"Banedanmark oplyser, at det er muligt for Railservice at leje spor AM_12e fra drejeskiven til frispormærket ved bagenden af sporskifte 401a af Banedanmark. En betingelse for leje af sporet er, at det skal være muligt for Banedanmark at bruge drejeskiven i situationer, hvor vi har brug for at vende troljer eller vogne."

Med henvisning til ovenstående redegørelse i afsnittet om spor AM_12 (maskinspor) mellem sporskifte 09 og 13b vil en sådan lejeaftale for spor AM_12e (fra drejeskiven og til sporskifte 401a) også her umuliggøre, at andre jernbanevirksomheder, entreprenører eller lignende lovligt vil kunne få adgang til det udlejede spor uden at skulle indgå en konkret aftale med Railservice. Spor AM_12e fra drejeskiven og til sporskifte 401a er et gennemkørselsspor og dermed skal alle jernbanevirksomheder, entreprenører og lignende kunne benytte sporet.

Dertil skal det tillægges, at sporet ved driftsforstyrrelser eller brud på Banedanmarks infrastruktur skal kunne anvendes som gennemkørselsspor, særligt til kombiterminalen nord for sporskifte 401a eller nord for drejeskiven.

Sporet kan derfor ikke tildeles til Railservice, som det fremgår af Banedanmarks afgørelse om depotspor for K26.

Det er dog også her vigtigt at fremhæve, at Railservice kan anvende sporet som gennemkørselsspor på lige vilkår som alle øvrige jernbanevirksomheder og entreprenører på stationen.

Banedanmark skal dertil oplyse, at sporet nord for drejeskiven i dag er besat af Railservices materiel. Banedanmark skal i denne forbindelse gøre Railservice opmærksom på, at Banedanmark skal have mulighed for at trække minimum en maskinlængde ud nord for drejeskiven i tilfælde af, at en maskine eller et lokomotiv skal trække en vogn ud på drejeskiven og vognen skal vendes. Railservice bedes derfor sikre, at dette til enhver tid er muligt.

Banedanmark vil slutteligt fremhæve overfor Railservice, at Banedanmark har et ønske om at tilgodese alle jernbanevirksomheder og entreprenører bedst muligt ud fra den depotsporskapacitet, der er til rådighed på jernbanen. Banedanmark skal beklage den begrænsede adgang til depotsporskapacitet i Padborg og er opmærksom på behovet

for istandsættelse af lukkede spor, så snart der er økonomiske midler til istandsættelse. ”

17. december 2025

Den 3. november 2025 havde sekretariatet telefonisk drøftelser med henholdsvis DSB Infrastruktur, Railservice og Banedanmark, jf. de nedenfor gengivne oplysninger i sekretariatets mail af 3. november 2025 og spørgsmål til Banedanmark⁴:

”Sekretariatet har (som nævnt i telefonen d.d.) talt med [...] fra DSB Infrastruktur. Han oplyste, at han ikke principielt set ser noget til hinder for, at DSB udlejer sporene AM_12c og AM_12d til Railservice. Det vil dog skulle godkendes opad i hans system først, ligesom Banedanmark vil skulle godkende lejevilkårene, idet Banedanmark vil skulle overtage lejekontrakten, når de to spor overdrages fra DSB til Banedanmark. Alternativt vil en lejekontrakt med DSB kunne udformes således, at den kun gælder frem til, at de to spor overdrages til Banedanmark.

Spørgsmål A: *Hvis DSB vælger at udleje spor AM_12c og AM_12d til Railservice, ønsker Banedanmark så, at en sådan lejekontrakt i givet fald kun skal gælde frem til det tidspunkt, hvor de to spor overdrages til Banedanmark – eller vil DSB kunne udleje sporene til Railservice på en lejekontrakt uden førnævnte tidsbegrænsning, forudsat at Banedanmark godkender kontrakten, inden den indgås mellem DSB og Railservice (i så fald vil Banedanmark automatisk indtræde i lejekontrakten som udlejer, når sporene overdrages til Banedanmark)?*

Adgang for Railservice til AM_12c og AM_12d, vil umiddelbart kunne løse virksomhedens behov for depotsporskapacitet. Derfor bør der så vidt muligt søges løsninger på de forhold, som aktuelt er til hinder for tilkørslen til de to spor, jf. bemærkningerne i Banedanmarks brev af 28. oktober 2025 til Jernbanenævnet, herunder særligt Banedanmarks bemærkninger vedrørende sporskifterne 123 og 125 samt Banedanmarks bemærkninger vedrørende forbindelsessporet AM_12 (mellem sporskifterne 09 og 13b).

Banedanmark har i sit brev af 28. oktober 2025 til Jernbanenævnet oplyst, at sporskifterne 123 og 125 ikke er i brugbar stand og senere skal erstattes af sporrammer. Railservice har imidlertid oplyst, at Railservice rent faktisk godt kan benytte de nævnte sporskifter til at køre til og fra AM_12c og AM_12d, uanset at sporene aktuelt er i dårlig stand. Desuden er Railservice villig til at påtage sig vilkår om, at brug af sporskifter og spor sker på eget ansvar.

Dernæst har Banedanmark oplyst, at forbindelsessporet AM_12 aktuelt er lukket på grund af manglende vedligeholdelse. Railservice

⁴ Banedanmarks svar af 21. november 2025 er indsat neden for umiddelbart efter gengivelsen af sekretariatets spørgsmål.

oplyser imidlertid, at Railservice rent faktisk godt kan køre på sporet uanset den aktuelle stand. Desuden er Railservice villig til at påtage sig vilkår om, at kørsel på sporet sker på eget ansvar. Dernæst vil Railservice være villig til at påtage sig både at vedligeholde sporet samt at holde det frit for, at Banedanmark kan tillade gennemkørsel for andre entreprenører eller jernbanevirksomheder uden at disse først vil skulle indgå aftale med Railservice om at få adgang. Dette synes at kunne løse det i Banedanmarks brev af 28. oktober 2025 (under svarene på spørgsmålene 1 og 2) nævnte behov for, at AM_12 skal kunne fungere som gennemkørselsspor.

Løsningen med eventuelt at udleje AM_12 midlertidigt til Railservice behøver således ikke at være til hinder for, at sporet holdes frit og fungerer som gennemkørselsspor, idet der kan fastsættes vilkår herom af Banedanmark i en lejekontrakt med Railservice. I en lejekontrakt vil der blandt andet kunne fastsætte vilkår om en række forhold som f.eks.:

- At sporet skal holdes frit for, at Banedanmark konkret kan tillade gennemkørsel for andre entreprenører og jernbanevirksomheder uden at disse forinden skal anmode Railservice om adgang.
- At brugen af sporet og sporskifter sker på eget ansvar.
- At Railservice selv kan vedligeholde sporet, idet vedligeholdelsesarbejder og andre fysiske ændringer dog skal godkendes konkret af Banedanmark med henblik på at sikre, at Banedanmarks senere opgradering af sporet til Banenorm ikke hindres eller fordyres.
- At lejekontrakten kun gælder frem til, at Banedanmark iværksætter opgradering af sporet til banenorm, samt at Railservice også vil være afskåret fra at benytte AM_12c og AM_12d i den periode, hvor Banedanmark opgraderer AM_12 til banenorm.
- Eventuelle andre vilkår, som Banedanmark måtte finde nødvendige.

[Banedanmarks svar på spørgsmål A:

"Sporene AM_12c og d er pt. ejet af DSB. Det er korrekt, at der er drøftelser om, hvorvidt ejerskabet skal overgå til Banedanmark, men da det er et forhold, der kræver aktstykkehemmel, er det for nuværende principielt ikke muligt for Banedanmark at give tilsagn om udleje. Det vil først kunne tages op til overvejelse, når spor og areal er overdraget. Dertil er det besluttet, at sporskifte 123 og 125, som forbinder sporene med spor AM_12 (Maskinsporet), udskiftes med sporrammer i forbindelse med Signalprogrammets udrulning. Sporforbindelserne fjernes derfor inden for en kort årrække. Der er, set fra Banedanmarks side, ikke noget i vejen for, at DSB allerede

nu udlejer sporene. Det vil dog ikke være muligt at køre ind på sporene, da sporskifterne er aflåst på grund af tilstandsforhold.

17. december 2025

Banedanmark fastholder, at spor AM_12 (Maskinsporet) pt. er lukket, da dets tilstand ikke lever op til Banedanmarks norm- og regelforhold, og at det i henhold til jernbanelovens § 2, stk. 5 ikke er muligt at udleje sporet til en privat aktør. Sporet er et gennemkørselsspor, som, når det er istandsat, skal være tilgængeligt for alle jernbanevirksomheder, der driver virksomhed i Padborg. Hvis Banedanmark indgår lejekontrakt på de af Jernbanenævnet foreslåede vilkår, er det en de facto omgåelse af jernbanelovens bestemmelser omhandlende privatejet sporinfrastruktur.”]

Spørgsmål B: *Vil førnævnte typer af vilkår i en lejekontrakt kunne imødekomme Banedanmarks betænkeligheder ved en midlertidig udlejning af AM_12 (mellem sporskifterne 09 og 13b) til Railservice?”*

[Banedanmarks svar på spørgsmål B:

”I henhold til ovenstående betragtninger er det Banedanmarks vurdering, at jernbaneloven ikke giver mulighed for at udleje AM_12 (Maskinsporet) på firmalignende vilkår.”]

Klager har ved brev af 10. november 2025⁵ afgivet detaljerede oplysninger om klagers virksomhed og behov for depotsporskapacitet samt klagers situation i forhold til andre lignende jernbanerelaterede værkstedsvirksomheder med behov for depotsporskapacitet. Disse oplysninger er gengivet i det indledende afsnit ovenfor om klagers virksomhed. Med henvisning hertil fastholder klager, at klager bliver nedprioriteret og forskelsbehandlet i forhold til andre ansøgere.

Hvis klageren får adgang til sporene AM_12c og AM_12d, vil det give klageren rådighed over yderligere 434 meter depotsporskapacitet i Padborg, hvilket umiddelbart vil kunne løse klagerens mest akutte behov for depotsporskapacitet i Padborg. Dette forudsætter, at Banedanmark giver klager adgang til tilkørselssporet AM_12 (mellem sporskifterne 09 og 13b), og klager fastholder, at dette er i tilstrækkelig god stand til, at klager kan benytte det som tilkørsel. Dette bekræftes af den omstændighed, at andre jævnligt har benyttet sporet. Klager er villig til at påtage sig vilkår som betingelse for at kunne benytte førnævnte spor, som Banedanmark måtte finde nødvendige, herunder at klager selv vedligeholder sporet (samt sporskifterne) og holder det åbent således, at

⁵ Brevet er også sendt til Banedanmark, som ikke efterfølgende har bestridt oplysningerne i brevet.

Banedanmark kan tillade andre operatørers gennemkørsel. Endvidere er klager villig til at påtage sig alle de øvrige vilkår, som nævnes i sekretariatets mail af 3. november 2025 til Banedanmark (gengivet ovenfor).

17. december 2025

Partshøring:

Udkast til nærværende afgørelse er den 5. december 2025 fremsendt til Banedanmark med anmodning om eventuelle bemærkninger.

Banedanmark har herefter den 15. december 2025 fremsendt følgende bemærkninger:

"Generelle bemærkninger

...

Banedanmark tilgodeser som anført i tidligere høringssvar alle jernbanevirksomheder og entreprenører bedst muligt ud fra den depotsporskapacitet, der er til rådighed på jernbanen.

Da depotsporskapaciteten i Padborg er trang, er der brug for fleksible og redundante togveje på langs af stationen for at undgå, at stationen bliver en flaskehals i den grænseoverskridende trafikafvikling.

Banedanmark har hidtil ikke oplevet, at Railservice har haft mulighed for at udvise denne fleksibilitet, da Railservices materiel ikke har kunnet flyttes med kort varsel ved behov herfor. Railservices ansøgning om adgang til depotspor i K26 er derfor behandlet med udgangspunkt i Railservices behov for permanent parkering.

Banedanmark vil i det følgende kommentere på dele af Jernbanenævnets fremsendte sagsfremstilling, som fremgår af partshøringsudkast af 5. december 2025.

Depotsporskapacitet i Padborg

Det fremgår af partshøringsudkastet af 5. december 2025, at Railservice har mistet 911 meter depotsporskapacitet i Padborg hen over de sidste 8 år og aktuelt råder over 58 meter.

Til sammenligning oplyser Railservice, at Viking Rail har ca. 2.888 meter omkringliggende depotspor til rådighed i Padborg. Dertil oplyses det, at Banedanmarks værksted i Fredericia og Roskilde råder over henholdsvis 760 og 2.114 meter spor. Ifølge Railservice betaler hverken Viking Rail eller Banedanmark leje eller sporafgift for sporene.

Besvarelse

Railservice har hen over de seneste 8 år fået tildelt spor 17, det såkaldte skråspor (AM_12i) ved drejeskiven samt spor 102 (AM_12e mellem sporskifte 401a og drejeskiven). Dette

har nogle år været delt med Strukton Rail. Dertil har Railservice lejet spor AM_12j af Banedanmark. Opmåling af dette sporareal giver et samlet antal meter på ca. 600 meter. Til sammenligning med i dag har Railservice dispositionsret over ca. 200 meter (AM_12i, AM_12j, AM_12m). Anvendelse af spor AM_12e nord fra drejeskiven til sporskifte 401a er ikke medregnet. Banedanmark er derfor ikke enig i, at Railservice har mistet 911 meter depotsporskapacitet i Padborg hen over de sidste 8 år.

Ved sammenligning med Viking Rail, deres værksted og de omkringliggende depotspor, skal det bemærkes, at behovet for depotsporskapacitet varierer fra aktør til aktør, hvorfor en direkte sammenligning mellem aktørerne ikke vurderes at kunne sidestilles. Viking Rail har ansøgt om depotsporskapacitet i og omkring deres eget værksted. Disse spor ligger ikke i naturlig forbindelse med Railservices værksted. Derudover har Railservice ikke søgt om de samme depotspor som Viking Rail i Padborg, og Banedanmark har således ikke haft anledning til at vurdere behov for yderligere koordinering mellem aktørerne.

Ved sammenligning med Banedanmarks værksteder og de omkringliggende depotspor, kan det oplyses, at Banedanmark reserverer spor til henstilling af egne arbejdskøretøjer, dertilhørende vogne og lignende i forbindelse med arbejder på Banedanmarks infrastruktur eller til brug for Banedanmarks beredskab. Hvordan Banedanmark forvalter egen infrastruktur, og hvordan de nævnte værksteder anvendes i Fredericia og Roskilde, vurderes ikke at være relevant for nærværende sag i Padborg. Det skal dertil oplyses, at Banedanmark ikke opkræver afgift ved tildeling af depotsporskapacitet af åbne depotspor, som forvaltes af Banedanmark. Dette gælder også for Railservice.

Ved ønske om leje af depotspor, som er lukkede pga. manglende bevilling hos Banedanmark til istandsættelse, henvises Railservice ligesom øvrige aktører, der ønsker at leje sådanne depotspor, til de gældende rammer for udlejning af spor, som privatsidespor, herunder istandsættelsesansvar m.m. Alle jernbanevirksomheder betaler herudover sporafgift ved kørsel på sporene.

Angivelig forskelsbehandling mellem operatører

Railservice påberåber forskelsbehandling i form af, at adgang til depotspor angiveligt er blevet imødekommet fuldt ud i forhold til andre ansøgere og dernæst, at lukkede spor angiveligt er blevet istandsat af Banedanmark uden beregning og åbnet til fordel for andre ansøgere.

Besvarelse

Det er faktisk ikke korrekt, at alle øvrige aktører i Padborg er blevet imødekommet fuldt ud i deres ansøgning om depotsporskapacitet. Depotsporskapaciteten er tildelt ud fra en samlet afvejning af behovet for trafikafvikling, henstilling af materiel i forbindelse med sporfornyelse- og vedligeholdelsesprojekter samt de øvrige jernbaneaktørers behov for adgang til depotsporskapacitet for at kunne opretholde deres trafikale drift. I denne forbindelse blev der afholdt koordineringsmøde for jernbanegodsvirksomheder den 13. juni 2025, som Railservice ligeledes var inviteret til, med henblik på at koordinere mulige løsninger ved konflikter om depotsporskapacitet imellem aktørerne på de aktuelle stationer, herunder Padborg. Railservice deltog ikke i dette koordineringsmøde. Banedanmark henviser til referat fra koordineringsmødet af den 13. juni 2025 i medsendte bilag. Det er endvidere muligt at orientere sig om de aktuelt tildelte depotspor for K26 på Banedanmarks hjemmeside via følgende link: [Kapacitet og usædvanlig transport \(UT\) | Banedanmark](#)

For så vidt angår Railservices betragtning om, at lukkede spor er blevet istandsat af Banedanmark uden beregning og åbnet til fordel for andre ansøgere, kan Banedanmark afkræfte dette. Banedanmark har på finansloven fået bevilget et nærmere fastsat beløb til vedligeholdelses- og reinvesteringsprojekter på statens jernbanenet, som Banedanmark inden for et vist skøn kan disponere over. Planlægning og prioritering af vedligehold og reinvestering af jernbanen tilkommer Banedanmark og er ikke en afgørelse, som kan påklages.

Når Banedanmark vurderer, om et spor kan genåbnes til drift, er det et krav, at alle gældende banestandarder og sikkerhedsbestemmelser er overholdt. Det betyder ofte, at der skal udføres mere arbejde, end det umiddelbart kan se ud til. I vurderingen indgår flere faktorer, herunder hvor meget sporet forventes at blive anvendt, hvad det skal benyttes til, samt om en midlertidig løsning kan være tilstrækkelig, eller om der er behov for en mere omfattende udskiftning.

Hvis en midlertidig genåbning vurderes mulig, ser Banedanmark samtidig på det forventede vedligeholdsbehov. Eksempelvis kan det være uhensigtsmæssigt at genåbne et spor for en relativt lav anlægsomkostning, hvis de efterfølgende drifts- og vedligeholdelsesudgifter vil blive uforholdsmæssigt høje. Banedanmark foretager derfor altid en konkret, økonomisk og teknisk vurdering i hvert enkelt tilfælde, så det sikres, at midlerne anvendes forsvarligt og økonomisk bæredygtigt.

Koordinering i forbindelse med tildeling af depotspor

Railservice påstår, at Banedanmark i flere tilfælde har meddelt afslag på Railservices anmodninger om adgang til depotspor med henvisning til, at sporene benyttes af anden jernbanevirksomhed, selvom der på de pågældende spor, er plads til, at de også kunne benyttes af Railservice. Railservice henviser som et eksempel til spor 3AB i Vojens, som anvendes af virksomheden Cembrit. Sporet benyttes kun på mandage og de sydligste 120 meter ved sporskifte 3 står tomt resten af ugen.

Besvarelse

Ifølge Railservices ansøgning om depotsporskapacitet for K26 fremgår det ikke, at Railservice har ansøgt om at få tildelt spor AM_3AB i Vojens i K26. Banedanmark ønsker til enhver tid at indgå i en dialog om koordinering af udnyttelsen af depotsporskapaciteten bedst muligt i forbindelse med de indkomne depotsporsansøgninger ved den årlige depotsporstildeling. Foruden det årlige koordineringsmøde mellem jernbanegodsvirksomhederne vil Banedanmark, hvis der vurderes behov herfor, forestå et yderligere koordineringsmøde mellem de specifikke aktører, der har ansøgt om den samme depotsporskapacitet med henblik på at finde en fælles løsning. Aktuelt for spor AM_3AB er, at sporet skal være tilgængeligt for alle aktører til omrangering af godskørsel. Det er korrekt, at oplægget har været, at sporet alene skulle anvendes på mandage. Det viser sig imidlertid, at behovet for omkørsel varierer hen over alle ugens dage, hvorfor en permanent tildeling af sporet ikke er mulig. Banedanmark opfordrer dog til enhver tid til, at aktørerne kan koordinere brug af sporene bilateralt med hinanden, såfremt det er muligt.

Leje af spor

Banedanmark skal beklage, at der i afgørelsen ikke tydeligt er annonceret muligheden for, at eksisterende lukkede depotspor kan lejes. Banedanmark vil sikre at dette fremadrettet vil blive tydeliggjort i henholdsvis Netredegørelse, Banedanmarks hjemmeside og i forbindelse med, at Banedanmark giver afslag om depotsporskapacitet med begrundelsen, at sporet er lukket på grund af dets beskaffenhed.

For så vidt angår Railservices betragtning om, at Banedanmark ikke tager hensyn til Railservices tilbud om istandsættelse anføres det, at Banedanmark som infrastrukturforvalter skal være i kontrol med den infrastruktur, som Banedanmark forvalter. Såfremt Banedanmark overlader vedligeholdet til private, lever Banedanmark ikke op til de krav til infrastrukturforvaltere, som følger af både national og europæisk lovgivning, herunder blandt andet sikkerhedsdirektivet, interoperabilitetsdirektivet samt EU-forordningen CSM SMS

(bilag II), bl.a. fordi Banedanmark ikke er i kontrol med, om det udførte vedligehold er norm- og regelcompliant.

17. december 2025

Banedanmark tillader alene, at private vedligeholdere (statsejede) jernbanestrækninger, når den specifikke strækning er undtaget fra europæisk og national lovgivning, som det er tilfældet ved eksempelvis veteranogsdrift på lukkede strækninger.

Jernbanenævnets fortolkning af udstrækningen af jernbanelovens § 2, stk. 5

Jernbanenævnet har i partshøringsudkastet anført, at Banedanmarks fortolkning af bestemmelsen er fejlagtig, og at bestemmelsen ikke begrænser Banedanmarks mulighed for at udleje maskinspor, AM_12 til ansøger på firmalignende vilkår. Det er Banedanmarks opfattelse, at for at kunne udleje spor på firmalignende vilkår, skal sporet kunne sidestilles med privatejet jernbaneinfrastruktur, som undtages fra jernbanelovens bestemmelser i medfør af § 2, stk. 5. Denne opfattelse er begrundet i Trafikstyrelsens fortolkning af reglerne.

Der skal bl.a. være tale om et blindt endende spor (eller der skal etableres permanente foranstaltninger, der hindrer eksterne operatørers kørsel på den pågældende infrastruktur, der klart kan afgrænses fra offentligheden. Det forhold, at det pågældende maskinspor, AM_12 for nuværende er lukket, og sporskifterne aflåste pga. sporets tilstand, betyder ikke, at sporet kan anses som værende blindt endende, eller at der er etableret permanente foranstaltninger, der skal hindre øvrig kørsel på sporet. Banedanmark vil behandle forholdet i den nye afgørelse om tildeling/leje af sporkapacitet i Padborg.

..."

Banedanmarks oplysning i førnævnte partshøringssvar om klagerens manglende deltagelse i koordineringsmødet 13. juni 2025 har klageren kommenteret ved mail af 16. december 2025. Klageren bekræfter, at klageren ikke deltog i koordineringsmødet, hvilket ifølge klageren skyldtes, at Banedanmark med kort varsel berammede mødet til et tidspunkt, hvor klageren var i udlandet. Klageren fremsatte derfor i stedet sine ønsker overfor Banedanmark skriftligt umiddelbart forud for mødet⁶.

⁶ Jf. klagerens mail af 13. juni 2025, kl. 8.42, til Banedanmark.

2. Retsgrundlaget

17. december 2025

Direktiv 2012/34/EU⁷ indeholder blandt andet følgende:

Ud fra følgende betragtninger:

[...]

(12) Eftersom private sportilslutninger, herunder sidespor og spor på private industrianlæg, ikke indgår i jernbaneinfrastrukturen som defineret i dette direktiv, bør forvaltere af en sådan infrastruktur ikke være omfattet af de forpligtelser, der pålægges infrastrukturforvalterne i henhold til dette direktiv. Dog bør der sikres adgang til sportilslutninger uanset deres ejerforhold, hvis de er nødvendige for at få adgang til servicefaciliteter, som er væsentlige for levering af transportydelser, og hvis de benyttes eller kunne benyttes af mere end én slutbruger.

[...]

(27) Ikke-diskriminerende adgang til servicefaciliteter og levering af jernbanerelaterede tjenester i disse faciliteter bør sætte jernbanevirksomhederne i stand til at yde bedre service til brugerne af personbefordring og godstransport.

[...]

(76) For at sikre en effektiv forvaltning og en rimelig og ikke-diskriminerende anvendelse af jernbaneinfrastrukturen er det påkrævet, at der oprettes et tilsynsorgan, der tilser, at bestemmelserne i dette direktiv overholdes, og fungerer som klageinstans, uden at dette berører muligheden for at foretage en retlig prøvelse. Et sådant tilsynsorgan bør kunne håndhæve sine anmodninger om oplysninger og sine afgørelser ved hjælp af passende sanktioner.

[...]

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

[...]

11) "Servicefacilitet": Anlæg, herunder grunde, bygninger og udstyr, som er indrettet, helt eller delvis, med henblik på levering af en eller flere af de ydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4.

12) "Operatør af en servicefacilitet": En offentlig eller privat enhed, der er ansvarlig for forvaltningen af en eller flere servicefaciliteter eller for leveringen af en eller flere af de ydelser til jernbanevirksomheder, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde som ændret ved direktiv 2016/2370/EU.

[...]

19) "Ansøger": En jernbanevirksomhed eller en international sammenslutning af jernbanevirksomheder eller andre fysiske eller juridiske personer som f.eks. kompetente myndigheder i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og speditører samt operatører inden for kombineret transport, som har en almennyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe infrastrukturkapacitet.

[...]

29) "Depotspor": Spor, der specifikt er beregnet til midlertidig parkering af jernbanekøretøjer mellem to opgaver.

[...]

Artikel 13

Betingelser for adgang til tjenesteydelser

[...]

Stk. 2. Operatører af servicefaciliteter giver uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne i bilag II, punkt 2, og til de i disse faciliteter leverede serviceydelser.

Stk. 3. For at sikre fuld gennemsigtighed og adgang uden forskelsbehandling til de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, litra a), b), c), d), g) og i), og levering af ydelser ved disse faciliteter, hvis operatøren af en sådan servicefacilitet direkte eller indirekte kontrolleres af et organ eller en virksomhed, som også er aktiv(t) og har en dominerende stilling på de nationale jernbanetransportmarkeder, hvor faciliteten benyttes, skal operatørerne af disse servicefaciliteter være organiseret på en sådan måde, at de er uafhængige af det pågældende organ eller den pågældende virksomhed med hensyn til organisation og beslutningstagning. En sådan uafhængighed indebærer ikke krav om, at der skal oprettes en særskilt juridisk enhed for servicefaciliteterne og kan opnås med to særskilte afdelinger inden for én og samme juridiske enhed.

[...]

Når servicefaciliteten drives af en infrastrukturforvalter, eller operatøren af servicefaciliteten direkte eller indirekte kontrolleres af en infrastrukturforvalter, anses opfyldelse af kravene i dette stykke for at være godtgjort ved overholdelse af kravene i artikel 7.

Stk. 4. Ansøgninger fra jernbanevirksomheder om adgang til og levering af ydelser ved servicefaciliteten som omhandlet i bilag II, punkt 2, skal besvares inden for en rimelig frist, som fastsættes af det nationale tilsynsorgan, jf. artikel 55. Der må kun gives afslag på sådanne ansøgninger, hvis der findes levedygtige alternativer, der gør det muligt at udføre den pågældende gods- eller passagertransport på den samme eller alternative ruter på økonomisk acceptable vilkår. Dette forpligter ikke operatøren af servicefaciliteten til at investere i

ressourcer eller faciliteter for at imødekomme alle jernbanevirksomhedernes ansøgninger.

17. december 2025

Når ansøgninger fra jernbanevirksomheder vedrører adgang til og levering af ydelser ved en servicefacilitet, der forvaltes af en servicefacilitetsoperatør som omhandlet i stk. 3, skal operatøren af servicefaciliteten skriftligt begrunde eventuelle afslag og anvise levedygtige alternativer ved andre faciliteter.

Stk. 5. Når en operatør af en servicefacilitet, jf. bilag II, punkt 2, støder på konflikter mellem forskellige ansøgninger, forsøger den så vidt muligt at imødekomme alle ansøgninger. Hvis der ikke findes noget levedygtigt alternativ, og det ikke er muligt at imødekomme alle ansøgninger om kapacitet for den relevante facilitet på grundlag af påviste behov, kan ansøgeren klage til tilsynsorganet, jf. artikel 55, som undersøger sagen og træffer foranstaltninger, når det er relevant, for at sikre, at en passende del af kapaciteten tildeles den pågældende ansøger.

Stk. 6. Når en servicefacilitet, jf. bilag II, punkt 2, ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, og jernbanevirksomheder overfor operatøren af den pågældende servicefacilitet har tilkendegivet interesse for adgang til faciliteten på grundlag af et påvist behov, skal ejeren offentliggøre, at driften af faciliteten kan leases eller lejes som jernbaneservicefacilitet helt eller delvist, medmindre operatøren af den pågældende servicefacilitet godtgør, at en igangværende omstillingsproces forhindrer alle jernbanevirksomheder i at benytte den.

[...]

Stk. 9. Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne og operatørerne af servicefaciliteter og på grundlag af arbejdet i det netværk, der er nævnt i artikel 57, stk. 1, vedtage foranstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for adgangen til de ydelser, der skal leveres ved de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2-4.

[...]

Artikel 48

Ad hoc ansøgninger

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

[...]

BILAG II

YDELSER, DER SKAL LEVERES TIL JERNBANEVIRKSOMHEDERNE
(jf. artikel 13)

[...]

Punkt 2. Der skal også gives adgang, herunder sporadgang, til følgende servicefaciliteter, når de findes, og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter:

[...]

d) depotspor.

[...] ”

17. december 2025

Gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter⁸ indeholder blandt andet følgende:

”ud fra følgende betragtninger:

[...]

- *(4) Gennemsigtighed i forbindelse med betingelserne for adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser ... er en forudsætning for at give alle ansøgere adgang ... på et ikke-diskriminerende grundlag. [...]*
- *(5) Direktiv 2012/34/EU indeholder krav om, at operatører af servicefaciliteter giver ikke-diskriminerende adgang til servicefaciliteter og de i disse faciliteter leverede tjenesteydelser. Direktivet finder anvendelse i tilfælde af egen levering af tjenesteydelser så vel som i tilfælde, hvor tjenesteydelserne leveres af en operatør af en servicefacilitet. Når det er nødvendigt at korrigere markedsforvriddning eller uønskede udviklinger på markedet, bør tilsynsorganet være i stand til at anmode om, at operatøren af en servicefacilitet stiller faciliteten til rådighed for egen levering, forudsat at dette er juridisk og teknisk muligt og ikke bringer driftssikkerheden i fare. [...]*
- *(9) Den nuværende praksis viser, at der i mange tilfælde er ansøgere som f.eks. afsendere og speditører, der ansøger om adgang til servicefaciliteter. Imidlertid har den jernbanevirksomhed, som ansøgeren har udpeget, ofte ingen kontraktmæssig aftale med operatøren af servicefaciliteten. Det bør derfor præciseres, at ikke kun jernbanevirksomheder, men også andre ansøgere bør have ret til at ansøge om adgang til servicefaciliteter på de betingelser, der er fastsat i denne forordning, såfremt national lovgivning foreskriver denne mulighed. Operatører af sådanne servicefaciliteter bør være bundet af denne forordning, uanset om de har en kontraktmæssig aftale med en jernbanevirksomhed eller en anden ansøger, som i henhold til national lovgivning har ret til at ansøge om kapacitet i en servicefacilitet.*

⁸ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser.

- (13) *Operatører af servicefaciliteter bør ikke forpligte ansøgere til at købe tjenesteydelser, som udbydes i en facilitet, men som ansøgeren ikke har behov for. Dette princip bør dog ikke medføre, at ansøgeren kan tvinge operatøren af en facilitet til at acceptere ansøgerens egen levering af tjenesteydelser på operatørens område, hvis operatøren tilbyder den pågældende tjenesteydelse på en måde, der er i overensstemmelse med direktiv 2012/34/EU og denne forordning.*
- (14) *Hvis en operatør af en servicefacilitet modtager en ansøgning, som er uforenelig med en anden ansøgning, eller kapaciteten allerede er tildelt, bør operatøren af faciliteten først forsøge, om det er muligt at imødekomme den yderligere ansøgning ved at foreslå et andet tidsinterval, modificere det allerede tildelte tidsinterval, hvis den berørte ansøger indvilliger heri, eller ved at træffe foranstaltninger, som gør det muligt at øge facilitetens kapacitet. Operatøren bør ikke være forpligtet til at træffe foranstaltninger som f.eks. ændring af åbningstiderne eller foranstaltninger, der kræver investeringer, for at øge facilitetens kapacitet. Hvis en ansøger imidlertid garanterer at dække investeringsomkostninger eller ekstra driftsomkostninger, bør operatøren af en servicefacilitet overveje denne mulighed.*
- (15) *Hvis koordineringsproceduren ikke har gjort det muligt at afstemme de uforenelige ansøgninger, kan operatøren af en servicefacilitet benytte prioriteringskriterier til at vælge, hvilken af ansøgningerne der skal imødekommes. Disse kriterier bør være ikke-diskriminerende og gennemsigtige og offentliggøres i servicefacilitetsbeskrivelsen, som er genstand for tilsynsorganets gennemgang.[...]*
- (17) *Det kræver væsentlige investeringer at opføre en servicefacilitet, og jernbanens karakter af netværk sætter begrænsninger for, hvor faciliteter kan opføres, og som følge heraf kan mange faciliteter ikke uden videre duplikeres. Hvis ansøgninger om adgang til en facilitet ikke kan imødekommes efter koordineringsproceduren, og faciliteten er tæt på at blive overbelastet, bør tilsynsmyndigheder have mulighed for at anmode operatører af servicefaciliteter om at træffe foranstaltninger til at optimere brugen af faciliteten. Operatøren af servicefaciliteten bør udpege hensigtsmæssige foranstaltninger til at nå dette mål. [...]*
- (18) *Med henblik på at gøre bedst mulig brug af eksisterende servicefaciliteter bør servicefaciliteter, som ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, udbydes til leasing eller leje, når en jernbanevirksomhed på grundlag af påviste behov tilkendegiver, at den har interesse i at benytte faciliteten. Enhver økonomisk enhed, der er interesseret i at drive faciliteten, bør have mulighed for at*

deltage i udbudsprocedurerne og afgive tilbud på at overtage driften af faciliteten. [...]

17. december 2025

Artikel 1 Genstand

Ved denne forordning fastsættes de nærmere bestemmelser for proceduren og kriterierne for adgang til de tjenesteydelser, som skal leveres i de servicefaciliteter, der er anført i punkt 2, 3 og 4 i bilag II til direktiv 2012/34/EU.

Henvisninger til ansøgere i denne forordnings bestemmelser forstås som en henvisning til jernbanevirksomheder. Hvis national lovgivning tillader andre ansøgere end jernbanevirksomheder at ansøge om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser, finder de relevante bestemmelser i denne forordning også anvendelse på disse ansøgere i overensstemmelse med national lovgivning.
[...]

Artikel 3 Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- (1) »**basistjenesteydelse**«: en tjenesteydelse, der leveres i en hvilken som helst af de servicefaciliteter, som er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU.
- (2) »**jernbanerelateret tjenesteydelse**«: en basistjenesteydelse, ekstra ydelse eller hjælpeydelse, der er nævnt i bilag II, punkt 2, 3 og 4, til direktiv 2012/34/EU.
[...]
- (5) »**koordineringsprocedure**«: en procedure, hvorved operatøren af en servicefacilitet og ansøgere forsøger at finde en løsning på situationer, hvor behovene for adgang til en servicefacilitet eller jernbanerelaterede tjenesteydelser vedrører den samme kapacitet i en servicefacilitet og er uforenelige.
[...]
- (8) »**egen levering af tjenesteydelser**«: en situation, hvor en jernbanevirksomhed selv leverer en jernbanerelateret tjenesteydelse på en servicefacilitetsoperatørs område, forudsat at jernbanevirksomhedens adgang til og brug af faciliteten til egen levering af tjenesteydelser er juridisk og teknisk mulig og ikke bringer driftssikkerheden i fare, og at operatøren af servicefaciliteten tilbyder en sådan mulighed.
[...]
- (10) »**ad hoc-ansøgning**«: en ansøgning om adgang til en servicefacilitet eller en jernbanerelateret tjenesteydelse, som er knyttet til en ad hoc-ansøgning om en individuel kanal, jf. artikel 48, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU.
- (11) »**sen ansøgning**«: en ansøgning om adgang til en servicefacilitet eller en jernbanerelateret tjenesteydelse, som indgives

efter udløbet af en af operatøren af den pågældende facilitet fastsat frist for indgivelse af ansøgninger.

17. december 2025

[...]

Artikel 7

Samarbejde om tildeling og anvendelse af en kapacitet i en servicefacilitet

- 1. Ansøgere indgiver deres ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser i overensstemmelse med de frister, operatørerne af servicefaciliteterne har fastsat. Hvis det er relevant, tager operatører af servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, når de fastsætter disse frister behørigt hensyn til tidsfrister og prioritetskriterier, som fastsættes af infrastrukturforvalterne til brug ved planlægningsprocessen, med henblik på at undgå uoverensstemmelser.*
- 2. Operatører af servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og infrastrukturforvaltere samarbejder om nødvendigt med henblik på at sikre, at tildelingen af kapacitet på infrastruktur og i servicefaciliteter stemmer overens. Forpligtelsen til at samarbejde finder også anvendelse på operatører af forbundne faciliteter. Efter anmodning kan de berørte ansøgere medvirke i dette samarbejde. Ansøgere kan også ansøge om, at enheder med ansvar for tildeling af adgang til private sportilslutninger, der er nødvendige for at få adgang til servicefaciliteter, som er væsentlige for leveringen af jernbanetransportydelse, medvirker i samarbejdet. Hvis en ansøger ansøger om levering af ekstra ydelser eller hjælpeydelse, der er nævnt i bilag II, punkt 3 og 4, til direktiv 2012/34/EU, og som tilbydes i faciliteten af en eller flere operatører ud over den, som er ansvarlig for at give adgang til faciliteten, kan ansøgeren ansøge om, at alle operatører af servicefaciliteter medvirker til at levere tjenesteydelserne i samarbejdet. Så længe den planlægningsproces, som gennemføres af infrastrukturforvalteren, er i gang, må der ikke gives afslag på ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser med den begrundelse, at den kanal, der er ansøgt om, endnu ikke er tildelt. Operatører af servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og infrastrukturforvaltere bestræber sig dog på, at der er sammenhæng mellem deres respektive afgørelser.*
- 3. Hvis det er relevant, samarbejder operatører af servicefaciliteter, infrastrukturforvaltere og ansøgere med henblik på at sikre, at togdriften fra og til servicefaciliteter er effektiv. For så vidt angår tog, der benytter jernbanegodsterminaler, herunder i sø- og indlandshavne, omfatter dette samarbejde udvekslingen af oplysninger om sporing og lokalisering af tog, og, hvis de er*

tilgængelige, forventet ankomst- og afgangstid i tilfælde af forsinkelser og forstyrrelser.

17. december 2025

4. På anmodning fra tilsynsorganet godtgør operatører af servicefaciliteter skriftligt, at de i de seneste tre år har opfyldt kravene vedrørende samarbejde i overensstemmelse med denne artikel.

Artikel 8

Ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og anvendelse af jernbanerelaterede tjenesteydelser

- 1. Ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og anvendelse af jernbanerelaterede tjenesteydelser kan indgives af ansøgere.*
- 2. Ansøgere angiver i deres ansøgninger den servicefacilitet og/eller de jernbanerelaterede tjenesteydelser, som de ansøger om adgang til. Operatører af servicefaciliteter må ikke gøre adgangen til faciliteten eller levering af jernbanerelaterede tjenesteydelser betinget af køb af andre tjenesteydelser, som ikke har at gøre med den tjenesteydelse, der ansøges om.*
- 3. Operatøren af en servicefacilitet bekræfter modtagelsen af en ansøgning uden unødigt forsinkelse. Når ansøgningen ikke indeholder de oplysninger, som kræves i henhold til servicefacilitetsbeskrivelsen, og som er nødvendige for at træffe en afgørelse, underretter operatøren af den pågældende servicefacilitet ansøgeren herom, og fastsætter en rimelig frist for indgivelse af de manglende oplysninger. Hvis oplysningerne ikke indgives inden for fristen, kan der gives afslag på ansøgningen.*

Artikel 9

Svar på ansøgninger

- 1. Efter at have modtaget alle nødvendige oplysninger besvarer operatøren af en servicefacilitet ansøgningerne om adgang til og levering af tjenesteydelser i servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, inden for en rimelig frist fastsat af tilsynsorganet i overensstemmelse med artikel 13, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU. Der kan fastsættes forskellige frister for forskellige typer servicefaciliteter og/eller tjenesteydelser.*
- 2. Hvis operatøren af en servicefacilitet har svaret med et tilbud om adgang til servicefaciliteten, forbliver tilbuddet gyldigt i et rimeligt tidsrum, som operatøren meddeler, og med hvilket der tages hensyn til ansøgerens forretningsmæssige behov.*
- 3. Tilsynsorganer fastsætter fristerne for besvarelse af ansøgninger indgivet af ansøgere, som angivet i artikel 13, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU, forud for offentliggørelsen af den første netvejledning, med forbehold af bestemmelserne i denne gennemførelsesforordning med henblik på at sikre overensstemmelse med artikel 27, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU.*

4. For ad hoc-ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og tjenesteydelser, der er nævnt i bilag II, punkt 2, litra a)-d) og litra f)-i), tager tilsynsorganer, når de fastsætter fristerne i henhold til artikel 13, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU, hensyn til de frister, der er fastsat i artikel 48, stk. 1, i nævnte direktiv. Hvis tilsynsorganer ikke har fastsat frister for sådanne ad hoc-ansøgninger, besvarer operatøren af en servicefacilitet ansøgningen inden for de frister, der er fastsat i artikel 48, stk. 1, i direktivet.

Hvis operatøren af en servicefacilitet har fastsat en årlig frist for indgivelse af ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser, der er nævnt i bilag II, punkt 2, litra a)-d) og litra f)-i), tages der med de frister for besvarelse af sene ansøgninger, som tilsynsorganet har fastsat, hensyn til de frister, infrastrukturforvaltere anvender til behandling af sådanne ansøgninger.

For servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser, der er nævnt i bilag II, punkt 2, litra e), begynder fristen, når det rullende materiels tekniske kompatibilitet med faciliteterne og udstyret er blevet vurderet og ansøgeren underrettet herom.

5. Operatører af servicefaciliteter, der leverer ekstra ydelser og hjælpeydelser, som er nævnt i bilag II, punkt 3 og 4, til direktiv 2012/34/EU, besvarer ansøgninger om sådanne tjenesteydelser inden for den frist, som tilsynsorganet har fastsat, eller, hvis en sådan frist ikke er fastsat, inden for en rimelig frist. Hvis en ansøger indgiver ad hoc-ansøgninger for flere jernbanerelaterede tjenesteydelser, der leveres i én servicefacilitet, og angiver, at kun samtidig tildeling af disse er brugbar, besvarer alle berørte servicefacilitetsoperatører, herunder leverandører af ekstra ydelser og hjælpeydelser, der er nævnt i bilag II, punkt 3 og 4, ansøgningerne inden for en rimelig frist, jf. stk. 4.

For jernbanerelaterede tjenesteydelser, der er nævnt i bilag II, punkt 4, litra e), begynder fristen, når det rullende materiels tekniske kompatibilitet med faciliteterne og udstyret er blevet vurderet, og ansøgeren er underrettet herom.

6. Med den berørte ansøgers samtykke kan de i stk. 3, 4 og 5 nævnte frister forlænges.

7. Adgangsrettigheder til jernbaneinfrastruktur og jernbanerelaterede tjenesteydelser må ikke overføres til andre ansøgere.

8. Hvis en ansøger har til hensigt ikke at gøre brug af en adgangsrettighed til en servicefacilitet eller en jernbanerelateret tjenesteydelse, som er bevilget af operatøren af servicefaciliteten, underretter ansøgeren den berørte operatør herom uden unødigt forsinkelse.

Artikel 10

Koordineringsprocedure

17. december 2025

1. Hvis operatøren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, modtager en ansøgning om adgang til servicefaciliteten eller levering af en tjenesteydelse, der er uforenelig med en anden ansøgning eller vedrører allerede tildelt kapacitet i en servicefacilitet, forsøger operatøren gennem drøftelse og koordinering med ansøgeren at sikre, at alle ansøgninger tilgodeses bedst muligt. Denne koordinering involverer også leverandører af ekstra ydelser eller hjælpeydelser, der er anført i bilag II, stk. 3 og 4, til direktiv 2012/34/EU, hvis sådanne tjenesteydelser tilbydes i faciliteten, og en ansøger ansøger om dem. Enhver ændring af allerede tildelte adgangsrettigheder er betinget af den berørte ansøgers godkendelse.

2. Operatører af servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, må ikke give afslag på ansøgninger om adgang til deres servicefaciliteter eller levering af en tjenesteydelse eller angive levedygtige alternativer for ansøgeren, hvis den kapacitet i deres servicefaciliteter, som modsvarer ansøgerens behov, er tilgængelig eller forventes at blive tilgængelig under eller efter koordineringsproceduren.

3. Operatører af servicefaciliteter skal overveje forskellige muligheder for at imødekomme uforenelige ansøgninger om adgang til servicefaciliteten eller levering af tjenesteydelser i servicefaciliteten. Disse muligheder skal om nødvendigt omfatte foranstaltninger til at maksimere den tilgængelige kapacitet i faciliteten, i det omfang det ikke kræver yderligere investeringer i ressourcer eller faciliteter. Disse foranstaltninger kan omfatte:

- forslag om alternativ planlægning
- ændring af åbningstider eller vagtplan, hvis dette er muligt
- adgang for egen levering af tjenesteydelser til faciliteten.

4. Ansøgere og operatører af servicefaciliteterne kan i fællesskab anmode tilsynsorganet om at deltage som observatør i koordineringsproceduren.

5. Hvis en ansøgning om adgang til en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, ikke kan imødekommes efter koordineringsproceduren, og faciliteten er tæt på at være overbelastet, kan tilsynsorganet anmode operatøren af servicefaciliteten om at træffe foranstaltninger, der gør det muligt at imødekomme yderligere ansøgninger om adgang til faciliteten. Sådanne foranstaltninger skal være gennemsigtige og ikkediskriminerende.

Artikel 11

Prioritetskriterier

Operatører af servicefaciliteter kan fastsætte prioritetskriterier for at tildele kapacitet i tilfælde af uforenelige ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser, hvis ansøgningerne ikke kan imødekommes efter koordineringsproceduren. Sådanne prioritetskriterier skal være ikkediskriminerende og objektive, og de offentliggøres i servicefacilitetsbeskrivelsen, jf. artikel 4, stk. 2, litra k). I prioritetskriterierne skal der tages hensyn til formålet med og karakteren af de pågældende jernbanetransportydelse og til målet om at sikre effektiv brug af den tilgængelige kapacitet. I prioritetskriterierne kan der desuden tages hensyn til følgende aspekter:

- *eksisterende kontrakter*
- *hensigten om og evnen til at bruge den kapacitet, der ansøges om, herunder eventuelle tidligere undladelser af at bruge hele den tildelte kapacitet eller en del heraf og grundene til undladelsen*
- *allerede tildelte kanaler, som er knyttet til de tjenesteydelser, der ansøges om*
- *prioritetskriterier for tildelingen af kanaler*
- *rettidig indsendelse af ansøgninger.*

Artikel 12

Levedygtige alternativer

- 1. Hvis en ansøgning om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser ikke kan imødekommes efter koordineringsproceduren, underretter operatøren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, den berørte ansøger og tilsynsorganet, på dettes anmodning, uden unødigt forsinkelse. Medlemsstaterne kan kræve, at tilsynsorganet underrettes, selv hvis der ikke foreligger anmodning herom.*
- 2. Hvis en ansøgning ikke kan imødekommes, vurderer operatøren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og ansøgeren i fællesskab, om der findes levedygtige alternativer, som gør det muligt at drive den berørte gods- eller passagertransport på de samme eller alternative ruter på økonomisk acceptable vilkår. Ansøgeren må ikke forpligtes til at afsløre sin forretningsstrategi.*
- 3. I forbindelse med stk. 2 angiver operatøren af servicefaciliteten mulige alternativer, herunder i givet fald i andre medlemsstater, på grundlag af andre servicefacilitetsbeskrivelser, oplysninger offentliggjort på en fælles webportal i overensstemmelse med artikel 5 og eventuelle oplysninger leveret af ansøgeren. Når mulige alternativer foreslås, tages der som minimum hensyn til følgende*

kriterier, i det omfang operatøren af servicefaciliteten kan bedømme dem.

17. december 2025

- den alternative servicefacilitets operationelle karakteristikaes egnethed
- den alternative servicefacilitets fysiske og tekniske karakteristikaes egnethed
- tydelig indvirkning på de af ansøgeren planlagte jernbanetransportydelsers tiltrækningskraft og konkurrenceevne
- forventede yderligere omkostninger for ansøgeren.

Operatøren af en servicefacilitet behandler forretningsmæssige oplysninger fra ansøgeren fortroligt.

4. Hvis oplysninger om det foreslåede alternativs kapacitet ikke er offentligt tilgængelige, kontrollerer ansøgeren dem.

Ansøgeren vurderer, om brugen af det foreslåede alternativ vil gøre det muligt at drive den påtænkte transporttjeneste på økonomisk acceptable vilkår. Ansøgeren underretter operatøren af servicefaciliteten om resultatet af sin vurdering inden for en i fællesskab fastsat frist.

5. Ansøgeren kan anmode operatøren af servicefaciliteten om ikke at angive de levedygtige alternativer og om ikke at indlede den fælles vurdering.

Artikel 13

Afslag på adgang

1. Hvis operatøren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og ansøgeren efter koordineringsproceduren konkluderer, at der ikke findes levedygtige alternativer, og det ikke er muligt at imødekomme ansøgningen om adgang til eller levering af en tjenesteydelse i faciliteten, kan operatøren give afslag på ansøgningen.

Hvis operatøren af servicefaciliteten og ansøgeren ikke kan nå til enighed om et levedygtigt alternativ, kan operatøren af servicefaciliteten give afslag på ansøgningen med henvisning til de alternativer, som operatøren anser for at være levedygtige.

Ansøgeren kan klage til tilsynsorganet, jf. artikel 13, stk. 5, i direktiv 2012/34/EU.

2. Hvis operatøren af servicefaciliteten og ansøgeren sammen har fastlagt levedygtige alternativer, kan operatøren af servicefaciliteten give afslag på ansøgningen.

3. Operatører af en servicefacilitet, jf. artikel 13, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, begrundet skriftligt over for ansøgeren, hvorfor ansøgningen ikke kunne imødekommes efter koordineringsproceduren, og hvorfor operatørerne på grundlag af de

tilgængelige oplysninger finder, at et af de foreslåede alternativer opfylder ansøgerens krav og er levedygtigt.

4. En operatør af en servicefacilitet, der giver afslag på en ansøgning, godtgør over for tilsynsorganet og ansøgeren, på disses anmodning, grundene til afslaget, herunder de alternativer, der blev undersøgt, og resultatet af koordineringsproceduren.

5. I de tilfælde, der er omhandlet i artikel 12, stk. 5, kan operatøren af en servicefacilitet give afslag uden at overholde de krav, der er fastsat i stk. 3 og 4.

6. Hvis ansøgeren gentagne gange har undladt at betale for adgangsrettigheder, der allerede er tildelt og brugt, kan operatøren af servicefaciliteten anmode om finansielle garantier til at sikre, at hans legitime forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af faciliteten kan opfyldes. Oplysninger om sådanne garantier offentliggøres i servicefacilitetsbeskrivelsen.

Artikel 14

Klager

Hvis ansøgeren klager til tilsynsorganet, jf. artikel 13, stk. 5, i direktiv 2013/34/EU, tager tilsynsorganet, når det vurderer virkningerne af en eventuel afgørelse, det måtte træffe om at tildele en passende del af kapaciteten til den pågældende ansøger, følgende elementer i betragtning, hvis de er relevante:

- Kontraktforpligtelser og forretningsmodellernes levedygtighed hos andre brugere af den berørte servicefacilitet.*
- Den samlede mængde kapacitet i en servicefacilitet, der allerede er tildelt til andre berørte brugere.*
- Investeringer, som andre berørte brugere har foretaget i faciliteten.*
- Tilgængeligheden af levedygtige alternativer til at imødekomme andre berørte brugeres behov, herunder i andre medlemsstater, når det drejer sig om international togdrift*
- Forretningsmodellernes levedygtighed hos operatøren af servicefaciliteten.*
- Adgangsrettigheder til forbindelsesinfrastruktur.*

Artikel 15

Ubenyttede faciliteter

1. Servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, som ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, skal være tilgængelige for tilkendegivelse af interesse i leasing eller leje. Oplysninger om ubenyttede faciliteter offentliggøres i overensstemmelse med artikel 5.

2. Den periode på to år, der er nævnt i stk. 1, begynder dagen efter den dag, hvor en jernbanerelateret tjenesteydelse senest blev leveret i servicefaciliteten.

3. En ansøger, der er interesseret i at bruge en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og som ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, tilkendegiver skriftligt sin interesse over for operatøren af den pågældende facilitet og underretter tilsynsorganet herom. I interessetilkendegivelsen påvises den pågældende jernbanevirksomheds behov. Operatøren af servicefaciliteten kan beslutte at genoptage driften på en måde, der tilgodeser jernbanevirksomhedens påviste behov.

4. Hvis ejeren af en servicefacilitet ikke driver faciliteten, underretter operatøren af faciliteten ejeren om interessetilkendegivelsen inden for 10 dage fra modtagelsen af den. Ejeren af faciliteten offentliggør, at faciliteten er tilgængelig for leasing eller leje, hel eller delvis, medmindre operatøren af servicefaciliteten beslutter at genoptage driften, efter at der er tilkendegivet interesse.

5. Før en sådan offentliggørelse kan ejeren af servicefaciliteten give operatøren af servicefaciliteten mulighed for at fremsætte sine bemærkninger vedrørende offentliggørelsen inden for fire uger. Operatøren kan modsætte sig offentliggørelsen ved at indgive dokumenter, der beviser, at en omlægning er i gang, som blev iværksat før interessetilkendegivelsen.

6. Tilsynsorganet underrettes af ejeren om omlægningen og kan anmode om dokumenter fra operatøren for at vurdere troværdigheden af oplysningerne.

Hvis vurderingen er utilfredsstillende, kræver tilsynsorganet offentliggørelse af, at driften af faciliteten kan leases eller lejes, hel eller delvis.

7. Uanset gældende regler for offentlige indkøb offentliggør ejeren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, på sin webportal en meddelelse om leasing eller udlejning af den pågældende servicefacilitet og oplyser dette til tilsynsorganet og den infrastrukturforvalter, til hvis net faciliteten er forbundet. Offentliggørelsen skal indeholde alle oplysninger, der er nødvendige for at gøre det muligt for virksomheder at afgive tilbud om helt eller delvist at overtage driften af faciliteten. Disse oplysninger skal navnlig omfatte:

- a) Nærmere oplysninger om udvælgelsesproceduren, som skal være gennemsigtig og ikke-diskriminerende, og ved hvilken der skal tages hensyn til målet om at sikre den mest effektive brug af facilitetens kapacitet.
- b) Udvalgelseskriterier.
- c) De vigtigste karakteristika for servicefacilitetens tekniske udstyr.

- d) *Adresse og frist for afgivelse af tilbud; fristen skal være mindst 30 dage fra offentliggørelsen af meddelelsen.*

17. december 2025

8. *Den pågældende infrastrukturforvalter offentliggør også de i stk. 7 nævnte oplysninger på sin webportal.*

9. *Uanset gældende regler for offentlige indkøb vælger ejeren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, den vindende kandidat og fremsætter et rimeligt tilbud uden unødigt forsinkelse.*

10. *Medlemsstaterne kan anvende eksisterende procedurer for myndighedskontrol over nedlæggelsen af servicefaciliteter. I dette tilfælde kan tilsynsorganet bevilge fritagelser fra anvendelsen af bestemmelserne i denne artikel.*

[...]"

Jernbaneloven⁹ indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

"Kapitel 1 Formål

§ 1. Lovens formål er at fastlægge rammerne for skinnebåren trafik, herunder at sikre, at jernbanetransport tilrettelægges og gennemføres under hensyn til sikkerhed, fremkommelighed og god samfundsøkonomi. Lovens rammer supplerer og udmønter retsakter fastsat af Den Europæiske Union, således at den danske jernbane sikres optimale vilkår for fortsat udvikling samt vækst i gods- og passagertransport.

Stk. 2. Loven skal i overensstemmelse med de formål, der er nævnt i stk. 1, særlig skabe klare rammer for jernbanens forskellige aktører og for passagerernes adgang til jernbanen, fremme anlæg og fornyelse af jernbaner, sikre en effektiv anvendelse af økonomiske ressourcer og skabe konkurrence på markedet.

[...]

Kapitel 2 Anvendelsesområde og definitioner

§ 2 [...]

Stk. 5. Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på en sådan infrastruktur.

[...]

§ 3. I denne lov forstås ved:

[...]

⁹ Jf. lovbekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023.

3) Ansøger: Enhver fysisk eller juridisk person, herunder jernbanevirksomheder, som har en almennyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe eller reservere infrastrukturkapacitet.

17. december 2025

Kapitel 3

Markedsadgang

Adgang til jernbaneinfrastrukturen

§ 4. Ansøgere har lige adgang til på ikkediskriminerende vilkår at søge om at købe eller reservere infrastrukturkapacitet på statens jernbaneinfrastruktur, jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt eller A/S Øresund og anden jernbaneinfrastruktur beliggende på den danske del af det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet) samt adgang til stationer, kombiterminaler, rangerfaciliteter og jernbanerelaterede serviceydelser i tilknytning hertil.

[...]

Adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede servicefaciliteter

§ 5. Forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter omfattet af bilag II, punkt 2, litra a-i, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde giver uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne og de ydelser, der leveres i disse faciliteter.

Stk. 2. Forvaltere omfattet af stk. 1 reserverer uden forskelsbehandling betjeningskapacitet på en jernbanerelateret servicefacilitet i tilknytning til tildelt jernbaneinfrastruktur til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

[...]

§ 7. Såfremt en servicefacilitet, der er omfattet af § 5, ikke har været benyttet i mindst 2 år i træk og en jernbanevirksomhed over for ejeren eller forvalteren af faciliteten på grundlag af et påvist behov har tilkendegivet interesse for adgang hertil, skal ejeren offentliggøre, at faciliteten kan leases eller lejes helt eller delvis som jernbanefacilitet. Dette gælder dog ikke, såfremt ejeren eller forvalteren af servicefaciliteten kan godtgøre, at en igangværende omstillingsproces forhindrer jernbanevirksomheder i at benytte den.
[...]"

Bekendtgørelsen om jernbanerelaterede servicefaciliteter¹⁰ indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

¹⁰ Transportministeriets bekendtgørelse nr. 1503 af 29. juni 2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser.

"Anvendelsesområde

§ 1.

17. december 2025

Denne bekendtgørelse finder anvendelse for jernbanerelaterede servicefaciliteter som nævnt under bilag II, punkt 2, litra b-i i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (direktivet), samt på de ydelser, der leveres i disse jf. også denne bekendtgørelses bilag 1.

[...]

Stk. 4. Jernbanenævnet kan træffe afgørelse om, hvorvidt der er tale om en jernbanerelateret servicefacilitet som nævnt i stk. 1, herunder hvorvidt arealer med tilhørende bygninger, faciliteter og ydelser, hører med til servicefaciliteten.

Betingelser for adgang til tjenesteydelser

§ 2. Forvalteren af servicefaciliteter giver uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang til faciliteterne i bilag II, punkt 2, i direktivet og til de i disse faciliteter leverede ydelser efter reglerne i denne bekendtgørelse samt gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser.

[...]

§ 3. Ansøgninger om adgang til og levering af ydelser ved servicefaciliteten skal besvares inden for en rimelig frist, som fastsættes af Jernbanenævnet. Der må kun gives afslag på sådanne ansøgninger, hvis der findes adgang til en anden servicefacilitet, der gør det muligt for jernbanevirksomheden at udføre den pågældende transport på økonomisk acceptable vilkår (levedygtigt alternativ). Dette forpligter ikke forvalteren af servicefaciliteten til at investere i ressourcer eller faciliteter for at imødekomme alle jernbanevirksomhedernes ansøgninger.

Stk. 2. Når en forvalter af en servicefacilitet støder på konflikter mellem forskellige ansøgninger, forsøger den så vidt muligt at imødekomme alle ansøgninger. Hvis der ikke findes noget levedygtigt alternativ, og det ikke er muligt at imødekomme alle ansøgninger om kapacitet for den relevante facilitet på grundlag af påviste behov, kan ansøgeren klage til Jernbanenævnet, som undersøger sagen og træffer foranstaltninger, når det er relevant, for at sikre, at en passende del af kapaciteten tildeles den pågældende ansøger.

Stk. 3. Forvalteren af en servicefacilitet, der er omfattet af § 10, stk. 1, skal skriftligt begrunde afslag på anmodninger efter § 2 og henvise til anvendelige alternativer ved andre faciliteter samt ledsage afslaget med en skriftlig vejledning til ansøger om, at afslaget kan påklages til Jernbanenævnet inden 4 uger efter, at afslaget er meddelt.

§ 4. Vognmænd, speditører m.v., der er samarbejdspartnere med ansøgere, der modtager ydelser fra en jernbanerelateret servicefacilitet, har adgang til denne på lige og ikke-diskriminerende vilkår.

[...]

Tilsyn

§ 13. Jernbanenævnet fører tilsyn med, at forvaltere overholder reglerne i denne bekendtgørelse.

Stk. 2. Forvaltere er forpligtet til at udlevere alle relevante oplysninger, herunder de dokumenter og anden form for dokumentation, som Jernbanenævnet anmoder om som led i dets tilsyn og den nødvendige dokumentation for de pålagte takster, så Jernbanenævnet kan udføre sine funktioner som omhandlet i artikel 56 i direktivet. ...

[...]

Stk. 4. Jernbanenævnet kan påbyde forvaltere at foretage ændringer af servicefacilitetsbeskrivelsen i det tilfælde disse strider mod eller er misvisende i forhold til gældende regler vedrørende servicefacilitetens drift og brugernes rettigheder vedrørende anvendelse af servicefaciliteten.

Klage

§ 14. Den, der ansøger om brug af servicefaciliteten og tilhørende ydelser, men får afslag herpå, kan inden 4 uger efter, at afslaget er meddelt, indgive skriftlig klage til Jernbanenævnet. Klager over forvalters takster kan til enhver tid indgives til Jernbanenævnet, der behandler klagen.

§ 15. Jernbanenævnet kan ved påbud sikre overholdelsen af reglerne i denne bekendtgørelse samt gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter og jernbanerelaterede serviceydelser. I tilfælde af overskridelse af påbudsfristen kan Jernbanenævnet udstede ugentlige administrative tvangsbøder, jf. jernbanelovens § 107, nr. 2.

Stk. 2. Varslede tvangsbøder, jf. stk. 1, forfalder til betaling, såfremt det meddelte påbud ikke ved påbudsfristens udløb er opfyldt i sin helhed. Jernbanenævnet kan træffe afgørelse om forholdsmæssig nedsættelse af tvangsbødernes størrelse i tilfælde af delvis opfyldelse af det meddelte påbud. [...]"

3. Jernbanenævnets afgørelse med bemærkninger og anmodninger til Banedanmark, m.v.

17. december 2025

Som Banedanmark korrekt har lagt til grund, udgør depotspor jernbanerelaterede servicefaciliteter, jf. direktivets Bilag II, punkt 2, litra d.

Heraf følger, at de gældende bestemmelser om jernbanerelaterede servicefaciliteter finder anvendelse på depotspor.

Disse bestemmelser gælder også for andre ansøgere end jernbanevirksomheder, jf. jernbanelovens § 5, stk. 2, bekendtgørelsen om servicefaciliteter, § 4, samt gennemførelsesforordningens artikel 1, 3. pkt.

Dermed gælder reglerne om jernbanerelaterede servicefaciliteter også for virksomheder, der som klageren udfører service og vedligehold af jernbanevogne for jernbanevirksomheder i henhold til sikkerhedsreglerne.

Adgangen til depotspor spiller en central rolle i forhold til at understøtte en optimal udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen.

Generelt er der på europæisk plan gennem de seneste år i stigende grad observeret situationer med knaphed på depotsporskapacitet¹¹.

Nærværende sag viser et eksempel på førnævnte. Klageren har således gennem de senere år oplevet gradvist at miste den depotsporskapacitet, som er helt afgørende for driften af klagerens ECM-værksted.

Med den stigende knaphed på depotsporskapacitet øges vigtigheden af, at operatøren (her Banedanmark) iagttager de gældende regler, som skal understøtte optimal udnyttelse af - og sikre lige adgang til - eksisterende depotspor.

Banedanmark har i nærværende sag iagttaget kravet om, at afslag på ansøgninger om adgang meddeles skriftligt¹² i form af en afgørelse med begrundelse¹³.

Endvidere har Banedanmark i sin afgørelse korrekt anført modtagepligten som udgangspunkt for bedømmelsen af ansøgningen, og Banedanmark har tildelt klageren et mindre depotspor i Padborg samt enkelte depotspor i Vojens.

¹¹ Jf. bl.a. Forum Train Europe (FTE): "Sidings Report", version 0,5, april 2024. Se endvidere IRG-Rails rapport: "Storage sidings – Report on market structure, access conditions and charges, with a view to scarce capacity", November 2025.

¹² Kravet om skriftlig begrundelse af afslag på depotsporskapacitet følger bl.a. af gennemførelsesforordningens artikel 13, stk. 3.

¹³ Efter forvaltningslovens § 24, stk. 1, skal begrundelsen for en afgørelse indeholde henvisninger til de retsregler, afgørelsen er truffet efter. I det omfang afgørelsen beror på et skøn, skal begrundelsen tillige angive de hovedhensyn, der har været bestemmende for skønsudøvelse. Efter bestemmelsens stk. 2, skal dernæst i begrundelsen angives de faktiske omstændigheder, som er tillagt væsentlig betydning for afgørelsen.

Imidlertid har klageren over de seneste 8 år mistet 911 meter depotsporskapacitet (hvoraf 220 meter dog var depotsporskapacitet på spor ejet af DSB) i Padborg, og aktuelt har Banedanmark kun tildelt klageren 58 meter depotsporskapacitet i Padborg¹⁴.

Til sammenligning har klageren henvist til flere andre jernbanerelaterede værkstedsvirksomheder, som Banedanmark aktuelt har tildelt væsentligt mere depotsporskapacitet, herunder bl.a. Viking Rails værksted i Padborg, som Banedanmark har tildelt i alt 2.888 meter depotsporskapacitet fordelt på 10 forskellige omkringliggende depotspor.

Selvom førnævnte ikke nødvendigvis er udtryk for, at Banedanmark har haft til hensigt at forskelsbehandle klageren, indikerer det, at klageren rent faktisk er blevet forskelsbehandlet ved Banedanmarks behandling af ansøgningerne om tildeling af depotsporskapacitet i Padborg¹⁵.

Der er derfor efter gennemførelsesforordningens artikel 14 grundlag for, at Jernbanenævnet træffer afgørelse om, at Banedanmark skal tildele en passende del af depotsporskapaciteten i Padborg til klageren, jf. nedenfor.

Dele af afgørelsen af 12. september 2025 ophæves og hjemvises til fornyet behandling med anmodninger til Banedanmark

Spor AM 12 (mellem sporskifte 09 og 13b):

I begrundelsen for afslaget har Banedanmark fejlagtigt anført, at sporet ejes af en anden jernbanevirksomhed og ikke disponeres af Banedanmark. Banedanmark har efterfølgende bekræftet, at dette er ukorrekt, idet sporet ejes og disponeres af Banedanmark.

Allerede som følge heraf ophæves denne del af afslaget og spørgsmålet om klagerens adgang til sporet hjemvises til fornyet behandling hos Banedanmark med nedenstående bemærkninger og anmodninger til Banedanmark.

Sporet udgør det eneste forbindelsesspor til de af DSB ejede depotspor AM_12c og AM_12d, som klageren har mulighed for at leje af DSB, hvilket vil kunne løse klagerens mest akutte mangel på depotsporskapacitet i Padborg

¹⁴ I partshøringssvaret har Banedanmark anført, at klageren også har adgang til spor AM_12j, Padborg, som klageren har lejet af Banedanmark siden 2018. Førnævnte spor kan imidlertid ikke benyttes af klageren som depotspor, jf. sagsfremstillingen ovenfor, idet det er det eneste adgangsspor ind til klagerens værksted. Parkering på sporet ville således i givet fald blokere for adgangen til klagerens værksted.

¹⁵ Til støtte for den manglende tildeling af depotsporskapacitet til klageren har Banedanmark i partshøringssvaret blandt andet henvist til, at klageren ikke deltog i koordineringsmødet 13. juni 2025. Heroverfor har klageren, jf. sagsfremstillingen ovenfor, anført, at den manglende deltagelse skyldtes Banedanmarks berammelse af mødet med kort frist og på et tidspunkt, hvor klageren var i udlandet – samt at klageren derfor i stedet sendte sine skriftlige bemærkninger umiddelbart forud for mødet, jf. klagerens mail af 13. juni 2025, kl. 08.42, til Banedanmark.

og herunder sikre, at klagerens ECM-værksted kan udføre lovpligtig service og vedligehold af togvogne for en række jernbanevirksomheder.

17. december 2025

Udgangspunktet er derfor, at der bør sikres klageren adgang til at benytte sporet til gennemkørsel for at muliggøre udnyttelse af depotsporskapaciteten i sporene AM_12c og AM_12d, jf. direktivets præambel nr. 12, 2. pkt. Heraf følger, at der bør gives adgang til en sportilslutning, hvis det er nødvendigt for at sikre adgang til en servicefacilitet, som servicerer mere end én bruger.

Endvidere er det anført i gennemførelsesforordningens præambel 5, 3. pkt., at operatøren bør kunne anmodes om at stille en facilitet til rådighed for en ansøgers egen levering, når det er nødvendigt for at korrigere en uønsket markedsudvikling – forudsat at dette er teknisk muligt og ikke bringer driftssikkerheden i fare.

Yderligere følger det af gennemførelsesforordningens præambel nr. 13, 2. pkt., modsætningsvist, at en ansøger kan anmode om adgang til egen levering i faciliteter, som operatøren ikke har stillet til rådighed som forudsat i gennemførelsesforordningen.

Operatøren er ikke forpligtet til at imødekomme anmodninger om at øge kapaciteten af en facilitet, hvis dette kræver investeringer – men hvis ansøgeren tilbyder at dække udgifterne til dette, bør operatøren forsøge at imødekomme en sådan løsning, jf. gennemførelsesforordningens præambel 14, 2. pkt.

Sporet er aktuelt lukket som følge af manglende vedligeholdelse.

Klageren er indstillet på at påtage sig en række forpligtelser som vilkår for at få adgang til at benytte sporet – herunder blandt andet at udføre og bekoste vedligeholdelse af sporet og sporskifterne, ligesom klageren er indstillet på kun at benytte sporet som tilkørselsspor, således at der – som ønsket af Banedanmark – også er mulighed for, at Banedanmark kan tillade andre at benytte sporet til gennemkørsel, uden at dette forinden skal aftales med klageren.

Banedanmark har anført, at det efter Banedanmarks opfattelse ikke er muligt for Banedanmark at udleje sporet til klageren, idet bestemmelsen i jernbanelovens § 2, stk. 5, efter Banedanmarks opfattelse skulle forhindre udlejning af sporet på førnævnte vilkår.

Dette er ikke korrekt. Hverken jernbanelovens § 2, stk. 5 – eller andre bestemmelser – ses at være til hinder for, at Banedanmark udlejer sporet til klageren¹⁶ herunder at der som vilkår for en sådan udlejning fastsættes krav, som er saglige og proportionale i forhold til de hensyn, Banedanmark skal

¹⁶ Til det i Banedanmarks partshøringssvar anførte om sikkerhedsmyndighedens vilkår for at sidestille spor med privat infrastruktur henvises til Jernbanenævnets udtalelse af 16. maj 2018, j.nr. JN36-0044, i sagen om DSB's hjulafdrejningsbænk i Aarhus, side 8. Heraf fremgår, at sikkerhedsmyndigheden ikke udelukkede, at andre eksterne operatører kunne køre ind på et spor, som er undtaget fra sikkerhedsreglerne – hvis de eksterne operatørers kørsler alene kan ske efter forudgående aftale for hver enkelt konkret kørsel.

varetage. Der vil således kunne fastsættes vilkår i en kontrakt om udlejning af sporet om eksempelvis:

17. december 2025

- At klageren bekoster og udfører vedligeholdelse af sporet og sporskifterne med henblik på, at klageren kan foretage de af klageren ønskede transporter, indtil Banedanmark eventuelt senere måtte finde anledning til at foretage yderligere vedligeholdelse eller fornyelse i henhold til banenorm.
- At øvrige fysiske ændringer på og omkring sporet skal godkendes forudgående af Banedanmark herunder med henblik på at sikre, at Banedanmarks eventuelle senere vedligeholdelse eller fornyelse ikke bliver vanskeliggjort eller mere bekostelig.
- At klageren iagttager relevante sikkerhedsforskrifter for kørslen på sporet herunder også særligt fastsatte krav, som måtte være sikkerhedsmæssigt relevante og proportionale i forhold til, at de af klageren ønskede kørsler på sporet kan ske forsvarligt, eksempelvis at kørsler ikke må ske med mere end en bestemt maksimal hastighed, at der ikke må befinde sig mere end én operatør på sporet ad gangen, m.v.
- At klageren ikke må parkere på sporet, og at sporet skal holdes frit og åbent således, at klageren/Banedanmark vil kunne tillade andre operatørers gennemkørsel på sporet efter klagerens/Banedanmarks forudgående tilladelse til hver enkelt konkret kørsel¹⁷.
- At klagerens brug af sporet og sporskifter sker på eget ansvar.
- At klageren vil være afskåret fra at benytte sporet, når Banedanmark måtte iværksætte vedligeholdelse og fornyelse af sporet.
- Eventuelle øvrige vilkår, som måtte være saglige og proportionale i forhold til de hensyn til forvaltning af infrastrukturen, som Banedanmark skal varetage.

Henset til muligheden for at fastsætte vilkår som nævnt ovenfor, lægger Jernbanenævnet til grund, at det er teknisk muligt for Banedanmark at stille sporet til rådighed for klagerens gennemkørsler, og dernæst at dette vil kunne tilrettelægges uden at bringe driftssikkerheden i fare.

Overfor førnævnte har Banedanmark i partshøringssvaret fremsat den indsigelse, at Banedanmark ikke forventer, at klageren nødvendigvis vil overholde vilkår – eksempelvis at klageren ikke respekterer behovet for at holde en konkret sporstrækning fri for gennemkørsel. Hertil bemærkes, at Banedanmark har mulighed for at håndhæve fastsatte vilkår for klagerens adgang. Ved manglende overholdelse af fastsatte vilkår vil Banedanmark således eksempelvis kunne fremsætte påkrav med en kort frist for at bringe overtrædelser til ophør. I tilfælde af dokumenteret fortsat overtrædelse vil dette efter omstændighederne kunne danne grundlag for en eventuel ophævelse af kontrakten/klagerens adgang.

Sammenfattende anmodes Banedanmark på baggrund af det anførte efter servicefacilitetsbekendtgørelsens § 14, stk. 1, 1. pkt., og

¹⁷ Dette er nævnt som yderligere eksempel på et vilkår, der har til formål at tage højde for eventuelle krav fra sikkerhedsmyndigheden såsom bl.a. de i foregående note nævnte krav i forhold til at sidestille spor med privatejet infrastruktur.

gennemførelsesforordningens artikel 14, samt de øvrige ovenfor nævnte bestemmelser, om at give klageren adgang til spor AM_12 (mellem sporskifte 09 og 13b) med henblik på gennemkørsel således, at klagerens gennemkørsler kan ske senest samtidig med, at klageren måtte opnå adgang til sporene AM_12c og AM_12d efter aftale med DSB.

Det overlades til Banedanmark nærmere at beslutte, hvorledes førnævnte adgang meddeles, herunder hvorvidt det bør ske ved tildeling af kapacitet i de enkelte køreplansår eller ved udlejning.

Det overlades endvidere til Banedanmark at fastsætte vilkårene for førnævnte adgang, jf. eksemplerne ovenfor. I tilfælde af uenighed om vilkårene skal klageren dog kunne påklage disse til Jernbanenævnet.

Som alternativ til førnævnte adgang for klageren kan Banedanmark i stedet give klageren adgang til andre af Banedanmarks depotspor i Padborg forudsat, at klageren derved opnår adgang til mindst samme længde effektiv depotsporskacitet, som findes på sporene AM_12c og AM_12d.

Fristen for, at Banedanmark træffer en ny afgørelse og giver klageren adgang som anført, jf. førnævnte to alternativer, fastsættes til **mandag den 5. januar 2026, kl. 12.00.**

Spor AM_12e (fra drejeskiven og til sporskifte 401a):

Til Banedanmarks afslag på klagerens ansøgning om adgang til sporet bemærkes:

- Afslaget strider imod Banedanmarks tilsagn overfor klageren på mødet 23. januar 2025 om, at klageren ville kunne leje sporet på vilkår om, at der skulle være adgang for Banedanmark til at benytte drejeskiven, jf. det af Banedanmark udsendte referat af 30. januar (gengivet under sagsfremstillingen ovenfor). Dette tilsagn fra Banedanmarks side er ikke omtalt i afslaget.
- Banedanmark har efterfølgende meddelt, at førnævnte tilsagn beroede på en fejl, og til støtte for afslaget har Banedanmark anført, at det ikke skulle være muligt for Banedanmark at fastsætte særlige vilkår for klagerens adgang i en lejekontrakt, herunder vilkår om adgang for andre operatører, m.v. Dette er ikke korrekt, jf. bemærkningerne herom ovenfor.
- Drejeskiven kan tilgås fra syd, hvilket har fungeret hidtil. Ifølge Banedanmarks pressemeddelelse af 10. oktober 2025 (gengivet i sagsfremstillingen ovenfor) er drejeskiven ikke længere nødvendig for togdriften. Til støtte for afslaget har Banedanmark henvist til, at drejeskiven skal kunne tilgås fra både nord og syd i tilfælde af behov herfor. Banedanmark har ikke henvist til nogen konkrete andre ansøgere med særlige behov for at kunne benytte sporet som gennemkørsel eller med særligt tungtvejende behov for at kunne tilgå drejeskiven fra både nord og syd.

På baggrund af det anførte ophæves Banedanmarks afslag og denne del af sagen hjemvises til fornyet behandling hos Banedanmark, jf. servicefacilitetsbekendtgørelsens § 14, stk. 1, 1. pkt.

Ved den fornyede behandling af sagen må Banedanmark blandt andet inddrage hensynet til klagerens berettigede forventninger på baggrund af førnævnte tilsagn fra Banedanmarks side. Endvidere må Banedanmark inddrage det forhold, at Banedanmark har mulighed for at sikre blandt andet hensynet til at give andre operatørers adgang gennem fastsættelse af vilkår. Yderligere må Banedanmark blandt andet foretage en nærmere vurdering af, hvorvidt der nu måtte foreligge tilstrækkeligt tungtvejende konkrete hensyn til bestemte andre operatører, som med afgørende vægt tilsiger, at klageren ikke længere skal have mulighed for at parkere vogne på strækningen mellem sporskifterne 102 og 401a.

17. december 2025

Fristen for, at Banedanmark træffer en ny afgørelse som anført, fastsættes til **mandag den 5. januar 2026, kl. 12.00.**

*

Spørgsmålet om adgang til sporene AM_12c og AM_12d i Padborg henhører aktuelt under DSB

Sporene AM_12c og AM_12d:

Aktuelt er det DSB, som ejer og disponerer over sporene, indtil disse på et senere tidspunkt måtte være overdraget til Banedanmark.

Banedanmark har derfor ikke haft kompetence til i afgørelsen af 12. september 2025 at tage stilling til klagerens ansøgning om adgang til sporene.

I stedet burde Banedanmark have videresendt denne del af sagen til behandling hos DSB.

På denne baggrund ophæves Banedanmarks afslag på klagerens anmodning om adgang til Sporene AM_12c og AM_12d, efter servicefacilitetsbekendtgørelsens § 14, stk. 1, 1. pkt., og denne del af sagen henvises til behandling hos DSB, jf. forvaltningslovens § 7, stk. 2.

*

Jernbanenævnet vil i 2026 følge op på forskellige øvrige spørgsmål af generel karakter i forbindelse med et tilsyn af egen drift

Med den tildeling af depotsporskapacitet, som følger af afgørelsen ovenfor, vil klagerens umiddelbart akutte behov for depotsporskapacitet blive løst.

Jernbanenævnet tager derfor ikke ved nærværende afgørelse stilling til de øvrige spørgsmål i sagen.

I 2026 forventer Jernbanenævnet at gennemføre et tilsyn af egen drift i forhold til en række generelle spørgsmål vedrørende Banedanmarks forvaltning af depotspor.

17. december 2025

Banedanmark vil blive kontaktet af sekretariatet i forbindelse med tilrettelæggelsen af dette.

*

Afgørelsen er truffet efter gennemførelsesforordningens artikel 14 og servicefacilitetsbekendtgørelsens § 14, stk. 1, 1. pkt, samt de øvrige oven for nævnte bestemmelser.

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

Afgørelsen offentliggøres på Jernbanenævnets hjemmeside.

Med venlig hilsen
På Jernbanenævnets vegne



Lene Sigvardt
Nævnnsformand

Klagevejledning

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