

Banedanmark

E-mail: [bane@bane.dk](mailto:bane@bane.dk)

GoCollective Rail A/S

v/Advokatpartnerselskabet Plesner

E-mail: [nkc@plesner.com](mailto:nkc@plesner.com); [fke@plesner.com](mailto:fke@plesner.com); [aafd@plesner.com](mailto:aafd@plesner.com)

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

[info@jernbanenaevnet.dk](mailto:info@jernbanenaevnet.dk)  
[www.jernbanenaevnet.dk](http://www.jernbanenaevnet.dk)

9. marts 2026  
J.nr. 2026-299422

## **Banedanmarks registreringer af RDS-data – Delafgørelse om opsættende virkning af klage fra GoCollective**

### **0. Resume.**

Advokatpartnerselskabet Plesner har den 24. februar 2026 på vegne af GoCollective Rail A/S klaget til Jernbanenævnet over Banedanmarks afgørelse af 2. februar 2026 vedrørende registreringer om togforsinkelser i Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik System (RDS) herunder bl.a. med påstand om, at klagen tillægges opsættende virkning.

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

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

Endelig afgørelse om sagens realitet vil blive truffet på et senere tidspunkt.

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

Nævningsformand: Dommer Lene Sigvardt.

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

## 1. Sagsfremstilling

GoCollective Rail A/S (klager) udfører passagertransport som offentlig service på visse togstrækninger i Midt- og Vestjylland samt på Fyn i henhold til Hovedkontrakt af 4. februar 2019 med Transportministeriet (Hovedkontrakten).

Med henblik på opfyldelse af Hovedkontrakten indgår klager for hvert år adgangskontrakter i henhold til jernbanelovens § 20, stk. 1, med nærmere betingelser for klagers benyttelse af Banedanmarks jernbaneinfrastruktur.

Klagers adgangskontrakt gældende fra 1. marts 2025 til den 13. december 2025 blev indgået den 27. februar 2025 (Adgangskontrakten).

I henhold til jernbanelovens § 20, stk. 1, skal Adgangskontrakten indeholde en såkaldt præstationsordning, som indeholder bestemmelser om bod og bonus i relation til togforsinkelser.

Formålet med præstationsordningen er at give både infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden incitament til at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og dermed optimere dettes ydeevne.

Præstationsordningen forvaltes efter den til enhver tid gældende bekendtgørelse om jernbaneinfrastrukturafgifter, jf. dennes § 9, stk. 1, hvorefter Banedanmark foretager registreringer af togenes forsinkelser og aflysninger - herunder også med angivelse af årsager og placering af ansvar for hændelser - i Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik System (RDS).

Registreringerne i RDS danner grundlag for beregninger af bod/bonus efter præstationsordningen, som opkræves/udbetales af Banedanmark.

Desuden udgør RDS registreringerne grundlag for regelmæssige bedømmelser vedrørende klagers opfyldelse af servicemål om operatørpunktlighed i henhold til Hovedkontrakten. Manglende opfyldelse af disse mål vil efter omstændighederne kunne indgå i en sag om ophævelse af Hovedkontrakten.

Til brug for registreringerne af årsag og ansvar for togforsinkelser har Banedanmark udarbejdet en vejledning med nærmere retningslinjer (RDS-vejledningen).

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

fejlagtigt placerede ansvaret for en række forsinkelser hos klager, og derfor burde rettes.

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

Som svar herpå fremsendte Banedanmark afgørelse af 22. september 2025, hvori Banedanmark meddelte afslag på at ændre registreringerne bl.a. med henvisning til Banedanmarks RDS-vejledning, hvorefter registreringerne for én måned låses den 2. hverdag i den efterfølgende måned.

Ved brev af 17. oktober 2025 påklagede klager Banedanmarks afgørelse om afvisning af ændring af RDS-data, og ved delafgørelse af 31. oktober 2025 tillagde Jernbanenævnet klagen opsættende virkning.

Banedanmark genoptog herefter sagsbehandlingen og traf den 2. februar 2026 på ny afgørelse om ikke at ændre de omtvistede registreringer. I begrundelsen for afslaget er det blandt andet anført:

*"[...]*

#### **Afgørelse**

*Banedanmark giver afslag på omregistrering af de omhandlede RDS-registreringer.*

*Dette skyldes, at Banedanmark vurderer, at de omhandlede RDS-registreringer er sket i overensstemmelse med RDS-vejledningen, som [parterne]<sup>1</sup> er forpligtede til at efterleve, og som i øvrigt vurderes at være i overensstemmelse med SERA-direktivets regler.*

*[...]*

#### **Banedanmarks vurdering af de enkelte registreringer**

*I har i jeres klage gjort gældende, at I har identificeret systematiske fejl i Banedanmarks RDS-registreringer. Disse systematiske fejl kan opdeles i følgende kategorier:*

- *Fejlagtig anvendelse af årsagskode 200 med overskriften "årsag ukendt"*
- *Ekstraordinære events fejlklassificeret som "passagerforhold"*
- *Fejlregistreringer på grund af infrastrukturbegrænsninger ved ombygning på Aarhus Hovedbanegård (herefter Aarhus H)*

*Banedanmark vurderer, at Banedanmarks registreringer i RDS er i overensstemmelse med RDS-vejledningen. Banedanmark har derfor ikke fundet grundlag for at ændre de omhandlede*

---

<sup>1</sup> [parterne] er indsat af Jernbanenævnet, idet dette formodes at have været den tilsigtede formulering fra Banedanmarks side.

registreringer. Banedanmarks begrundelse i relation til hvert enkelt klagepunkt fremgår nedenfor:

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

Anvendelse af årsagskodekode 200

I har i jeres klage til Jernbanenævnet anført følgende om Banedanmarks anvendelse af årsagskode 200:

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

Det beskrives i RDS-vejledningens punkt 2.4., om brugen af "Årsag Ukendt", at:

"Tog der er forsinkede på første forsinkelsestrin (mellem 3:00 og 4:59 minutter), og hvor der ikke er en kendt årsag til forsinkelsen, må tilknyttes en driftsrapport på årsagskode 200 med overskriften "årsag ukendt". Rammer toget en forsinkelse på andet forsinkelsestrin skal føreren altid søges kontaktet om årsagen til tidstabt. Den oprindelige driftsrapport skal herefter tilpasses til de faktuelle omstændigheder. Dette for ikke at forstyrre førerne med små forsinkelser samt for ikke at fjerne trafiklederens opmærksomhed fra den sikkerhedsmæssige afvikling af trafikken."

Tilsvarende fremgår det af RDS-vejledningen punkt 6.3. om anvendelsen af årsagskode 200, at:

"Hændelser på første forsinkelsestrin, hvor der ikke er en kendt årsag, tilskrives også kode 200."

Banedanmark vurderer, at Banedanmarks anvendelse af "Årsag Ukendt" under årsagskode 200 er i overensstemmelse med RDS-vejledningen.

Banedanmark bemærker, at I har mulighed for som led i jeres interne opfølgning, jf. RDS-vejledningens punkt 5.2.3., at kontakte RDS-opfølgningen, såfremt I mener, at I fejlagtigt er blevet tillagt ansvaret for en forsinkelse.

Ekstraordinære kulturelle begivenheder

I har endvidere i jeres klage til Jernbanenævnet anført følgende i relation til Banedanmarks anvendelse af årsagskode 600 om "passagerforhold" i forbindelse med ekstraordinære kulturelle begivenheder:

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

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

*Det følger af RDS-vejledningens punkt 6.6 om anvendelsen af årsagskode 600 om "passagerforhold", at årsagskoden:*

*"Benyttes til forsinkelser der opstår på grund af passagerer eller togføreren.*

*Dette er primært forhold som passagerudveksling, handicapbefordring, mange passagerer eller cykler, passagervejledning, manglende togfører mm.*

*Bemærk, at Jernbanevirksomhederne har ansvar for hændelser der falder inden for normal adfærd. Situationer som træk i nødbremse, rygning i toget eller bevidst blokering af døre klassificeres som hærværk."*

*Banedanmark vurderer på baggrund af RDS-vejledningens beskrivelse af, hvad der skal anses som passagerforhold, at dette også omfatter tilfælde, hvor der er ekstraordinært mange passagerer i forbindelse med større kulturelle events. Det fremgår eksplicit af RDS-vejledningens beskrivelse af passagerforhold, at dette omfatter "mange passagerer".*

*Det anføres i klagen, at årsagskoden passagerforhold alene omfatter almindelig passageradfærd og derfor alene skal anvendes ved sædvanlige passagerforhold. Banedanmark er enig i, at årsagskode 600 alene skal anvendes ved almindelig passageradfærd. Banedanmark finder dog ikke, at der på baggrund heraf kan drages den konklusion, at årsagskode 600 alene finder anvendelse ved sædvanlige passagerforhold. Begrebet sædvanlige passagerforhold anvendes ikke i RDS-vejledningen.*

*Det følger, som anført ovenfor, af RDS-vejledningen, at situationer som træk i nødbremse, rygning i toget eller bevidst blokering af døre falder udenfor almindelig passageradfærd og skal klassificeres som hærværk (årsagskode 990 – udefrakommen-*

de forhold). Banedanmark finder ikke, at deltagelse i større kulturelle events kan karakteriseres som ualmindelig passager-*adfærd*. Dette understøttes af, at der for en række af de afholdte events er tale om tilbagevendende begivenheder, som det derfor er muligt for jernbanevirksomhederne at tage de nødvendige hensyn til, som naturligt indgår i jernbanevirksomhedernes planlægning.

Denne vurdering om anvendelsen af fejlkode 600 om passagerforhold er i øvrigt i overensstemmelse med fast praksis ved sådanne begivenheder, som også administreres over for andre jernbanevirksomheder i forbindelse med festivaler m.v.

Banedanmark finder på baggrund af ovenstående ikke, at der er grundlag for at omregistrere de forsinkelser, der grundet større kulturelle events har fået tildelt årsagskode 600, da registreringerne er sket i overensstemmelse med RDS-vejledningen.

#### *Ombygning af Aarhus H*

Endeligt har I anført i jeres klage, at Banedanmark i forbindelse med ombygningen af Aarhus H har tildelt GoCollective ansvaret for forsinkelser, som Banedanmark rettelig burde bære ansvaret for:

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

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

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

*Disse forsinkelser og aflysninger er forårsaget af Banedanmarks infrastrukturprojekt og skulle derfor have været registreret med kode 762 (projekter) under kategori 700 om "infrastrukturforhold", idet forsinkelserne skyldes anlægsarbejder*

og større projekter, som kan tilskrives Banedanmarks forhold. Dette er i overensstemmelse med kategori nr. 3 om årsager i forbindelse med anlægsarbejde, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren i SERA-direktivets bilag VI.”

Af RDS-vejledningens 6.7.19 fremgår følgende om årsagskode 762 om projekter:

“Fejl og forsinkelser som følge af anlægsarbejder og større projekter. Kan almindeligvis kendes på at det ofte er døgnspæringer, langvarige projekter samt spæringer bestilt af Anlægsdivisionen.

Anvendes også til aflysning af testkørsler der var tiltænkt at teste strækninger i forbindelse med anlægsopgaver.”

Af RDS-vejledningens punkt 6.1.8 om Årsagsgruppe 8xx om Jernbanevirksomhedernes driftsledelse fremgår følgende:

“Forhold der opstår som følge af ønsker fra Jernbanevirksomhedens driftsledelse.

Dette vil oftest være uplanlagte materielbyt, op- og nedformeringer, aflysninger, ønske om særlige disponeringer og andre ændringer til den planlagte køre- og rangerplan.

Forsinkelser der opstår fordi man følger disponeringsaftalerne i “Principper for Afvikling” skal på denne årsagskode, da de er aftalte med Jernbanevirksomheden.”

Dette suppleres af RDS-vejledningens punkt 6.8.1., hvoraf følgende fremgår om årsagskode 800:

“Hovedkode der benyttes når der kommer ønsker fra Jernbanevirksomhederne der påvirker trafikken. Det kan være ændrede op/nedformeringer af materiel, ændrede rangeringer, parkeringer, godkendelse af afventende forbindelser eller manglende relevante oplysninger der påvirker trafikafviklingen.

Benyttes også hvis der foretages disponeringer ud fra PFA, da disse er aftalt og godkendte af Jernbanevirksomhederne.

Dertil andre forhold som enten kommer fra Jernbanevirksomhedernes driftsledelse eller som godkendes af disse, heriblandt aflysninger som følge af ændrede behov.”

Banedanmarks anlægsprojekt vedrørende ombygning af Aarhus H har været varslet over for jernbanevirksomhederne i overensstemmelse med de gældende regler herfor.

I Adgangskontrakten mellem GoCollective og Banedanmark for køreplansperiode K25 fremgår følgende af punkt 2.3 om Trafikafvikling:

"Trafikafvikling på fjernbanen ved uregelmæssigheder med eller uden nedsat kapacitet"

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

Banedanmark har den koordinerende rolle og den endelige beslutningskompetence i forbindelse med afvikling af trafikken ved uregelmæssigheder med eller uden nedsat kapacitet. Afviklingen sker på baggrund af "Principper for afvikling", som Banedanmark udsender hvert år inden køreplansperiodens start.

Udarbejdelsen af "Principper for afvikling" sker i tæt samarbejde mellem Banedanmark og jernbanevirksomhederne og følger proceduren for kapacitetstildeling i henhold til den enhver tid gældende Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. "Principper for afvikling" revideres løbende i løbet af køreplansperioden, og Jernbanevirksomheden er forpligtet til at deltage i udarbejdelsen og implementeringen heraf.

"Principper for afvikling" tilsidesætter ikke Banedanmarks forpligtelse til at varsle kapacitetsrestriktioner i henhold til kontraktens § 7.

Banedanmark og Jernbanevirksomheden er forpligtet til at følge "Principper for afvikling". Dog kan Banedanmark gennemføre andre disponeringer, hvis situationen kræver det.

Jernbanevirksomheden sikrer, at personel- og materielplaner understøtter de overordnede disponeringsplaner.

Anvendelse af "Principper for afvikling" kan iværksættes på Banedanmarks initiativ eller på initiativ fra Jernbanevirksomheden for Jernbanevirksomhedens egne tog."

Registreringen af forsinkelser grundet ombygningen af Aarhus H på årsagskode 800 (driftsledelse) fremfor årsagskode 762 (projekter) er sket i overensstemmelse med RDS-vejledningen, som foreskriver at årsagskode 800 anvendes, såfremt der sker disponeringer i overensstemmelse med PFA, da disse er aftalt med og godkendt af Jernbanevirksomheden.

Banedanmark vurderer på baggrund af ovenstående, at det er i overensstemmelse med RDS-vejledningen, at årsagskode 800 er blevet anvendt, når der er sket disponeringer i overensstemmelse med PFA. Banedanmark finder derfor ikke grundlag for ændring af disse registreringer.

I har endvidere anført i jeres klage, at Banedanmark fejlagtigt har anvendt årsagskode 500 (togsæt) fremfor årsagskode 762 (projekter). Det fremgår af RDS-vejledningens punkt 6.5 om årsagsgruppe 5xx, at årsagskoden:

*"Anvendes til alle forhold hvor der opstår fejl på materiel, hvor det enten er et lokomotiv og/eller en personvogn, eller på togsæt.*

*Årsagskoden benyttes også til forsinkelser som følge af forhold der skyldes klargørings- og rangerpersonalet."*

*Det fremgår endvidere af RDS-vejledningens punkt 4.13 om stamme/materielbytte, at:*

*"Det er Jernbanevirksomhedens ansvar at planlægge materielbytte samt op- og nedformeringer så de kan klares uden at påvirke anden trafik."*

*Da Banedanmark rettidigt har varslet ombygningen af Aarhus H, har I haft mulighed for at planlægge materielbytte samt op- og nedformeringer under hensyntagen til de begrænsninger, der følger af projektet.*

*Banedanmark vurderer på baggrund af den rettidige varsling af ombygningen af Aarhus H, at det har været i overensstemmelse med RDS-vejledningen, at I er blevet tillagt ansvaret for forsinkelser som følge af materielbytte samt op- og nedformeringer. Banedanmark finder derfor ikke grundlag for at foretage omregistrering af RDS-data tilknytning hertil.*

#### *GoCollectives er forpligtet af RDS-systemet*

*Som andre jernbanevirksomheder, er I forpligtede af fremgangsmåden ved registrering af RDS-data og principperne herfor, som de fremgår af RDS-vejledningen. Dette skyldes den adgangskontakt, som I i henhold til jernbanelovens § 20, stk. 1, har indgået med Banedanmark, som betingelse for adgang til Banedanmarks infrastruktur.*

*I har således ved indgåelse af adgangskontrakten med Banedanmark tiltrådt, at: "Der udarbejdes driftsrapporter i overensstemmelse med den til enhver tid gældende RDS-vejledning. De nærmere samarbejdsformer og tidsfrister for punktlighedsopfølgning er beskrevet i vejledningen."*

#### *Prækluderende frist*

*I har ved brev af 22. september 2025 endvidere gjort gældende, at:*

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

anmodning om omregistrering. Samtidig er det uforståeligt henset til det vedhæftede brev.”

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

Banedanmark har på baggrund af klagepunktet vurderet betydningen af, at der i RDS vejledningens 5.4. er fastsat frist for, hvornår RDS-data låses. Det følger af vejledningen, at RDS-data låses for en måned ad gangen, og at data for en måned låses den anden hverdag klokken 10, den efterfølgende måned, hvorefter ansvar ikke længere ændres.

Hertil bemærker Banedanmark indledningsvis, at prækluderende frister almindeligvis, anvendes i forbindelse med muligheden for at påklage forvaltningsretlige afgørelser og i forbindelse med domstolsbehandling af retssager. Der er derimod i det konkrete tilfælde tale om klager over faktisk forvaltningsvirksomhed, der som udgangspunkt ikke kan påklages. Banedanmark har derfor fastsat en frist i relation til et forhold, der som udgangspunkt ikke kan påklages og giver jer derfor med den i vejlednings fastsatte frist en mere vidtgående adgang til at klage, end I har krav på efter almindelige forvaltningsretlige regler.

Det følger imidlertid af SERA-direktivets bilag VI, punkt 2, litra g, at der skal oprettes et tvistbilæggesystem til hurtig afgørelse af tvister om præstationsordningen. Dette indebærer ifølge direktivet, at der skal træffes en afgørelse inden for en frist på ti arbejdsdage.

Banedanmark vurderer, at den præklusive frist, som er en del af RDS-vejledningens tvistbilæggesystem, er i overensstemmelse med SERA direktivets bilag VI, punkt 2, litra g.

Dette skyldes, at SERA direktivets bilag VI, punkt, 2, litra g, alene fastslår, at der skal være mulighed for en hurtig afgørelse ved tvister om præstationsordningen. Ifølge bestemmelsen, at dette indebærer, at der skal træffes afgørelse inden for en frist på 10 arbejdsdage. Fastsættelse af en præklusiv frist i RDS-vejledningen er ikke til hinder for en hurtig afgørelse over de klager, som Banedanmark har modtaget rettidigt.

Det er endvidere forudsat flere steder, at der fastsættes en frist for registrering af RDS-data og eventuelle ændringer heraf:

Det følger af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelsers artikel 19, stk. 7, at erstatning i forbindelse med forsinkelser skal betales senest én måned efter indgivelse af erstatningsansøgningen. For at denne frist kan overholdes af jernbanevirksomhederne, er det nødvendigt, at data

om forsinkelser er fastlagt senest én måned efter den omhandlede forsinkelse. Dette opnås ved den i RDS-vejledningen fastsatte frist.

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

Det følger endvidere af SERA-direktivets bilag VI, punkt 2, litra f, at "Infrastrukturforvalteren skal hurtigst muligt underrette jernbanevirksomhederne om beregningen af skyldige betalinger under præstationsordningen. Denne beregning skal omfatte alle forsinkede togkørsler inden for en periode på højst en måned." Dette understøtter tillige, at det er nødvendigt med fastlæggelse af frist, som højst kan være på én måned.

Det fremgår af punkt 2.5 i jeres adgangskontrakt med Banedanmark, at "Banedanmark stiller Jernbanevirksomhedens punktlighedspakke til rådighed hver den 4. arbejdsdag i en måned." For at Banedanmark kan overholde sine forpligtelser overfor jer, er det følgelig også nødvendigt med en præklusiv frist.

Banedanmark vurderer på baggrund af ovenstående, at Banedanmark har været berettiget til at indgå en aftale med jernbanevirksomhederne, herunder jer, om en præklusiv frist i RDS-vejledningen for at sikre systemets funktionalitet."

Ved brev af 24. februar 2026 blev afgørelsen af 2. februar 2026 påklaget til Jernbanenævnet, idet det i klagen blandt andet er anført:

### **"1 KLAGENS INDHOLD**

[...]

GoCollective anmoder hermed Jernbanenævnet om:

(a) at omgøre Banedanmarks afgørelse af 2. februar 2026 og pålægge Banedanmark at imødekomme GoCollectives anmodning om omregistrering af RDS-data for perioden april til august 2025;

(b) hvis (a) ikke imødekommes, at ophæve Banedanmarks afgørelse af 2. februar 2026 og hjemvise sagen til fornyet behandling; og

(c) for både (a) og (b) at tillægge klagen opsættende virkning.

For nærmere om baggrunden og grundlaget for Klagen henvises til afsnit 2 og 3, mens afsnit 4 begrundet GoCollectives anmodning om at tillægge Klagen opsættende virkning.

Det bemærkes, at Klagen grundlæggende vedrører de samme forhold og fejlregistreringer, som GoCollective påklagede ved

klageskrift dateret 17. oktober 2025, som behandlet nedenfor under afsnit 2.2.

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

[...]

## **2.2 Fejlregistreringer i RDS**

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

Der henvises til oversigt over RDS-registreringer i perioden 1. april - 31. august 2025 (bilag 5). Oversigten indeholder (i) en opstilling af registrerede forsinkelser i perioden, som GoCollective mener er fejlregistrerede; (ii) et uddrag af forsinkelser, der skyldes ekstraordinære passagertal som følge af eksterne begivenheder udarbejdet af GoCollective; og (iii) en oversigt over registreringer under årsagskode 200.

Konkret har disse fejlregistreringer betydet, at GoCollective er blevet tilskrevet ansvaret for forsinkelser, som GoCollective reelt ikke har haft ansvaret for, herunder blandt andet i form af ekstraordinære kapacitetsbelastninger forbundet med en række større kulturelle begivenheder, driftsforstyrrelser som følge af ombygningsarbejder på Aarhus Hovedbanegård, og en række øvrige forhold, jf. mere herom i afsnit 3.2.

På den baggrund fremsendte GoCollective fredag den 19. september 2025 en anmodning (bilag 6) til Banedanmark om ændring af foreliggende data i RDS ("**Ændringsanmodningen**"). Ændringsanmodningen fremkom i forlængelse af et møde afholdt mellem parterne samme dag og med henvisning til det materiale, som GoCollective på mødet havde præsenteret for Banedanmark (bilag 7).

Som det fremgår af præsentationen vedlagt Ændringsanmodningen (bilag 6), redegjorde GoCollective for en række forhold og begivenheder, som Banedanmark ifølge GoCollective fejlagtigt havde forsømt at tage i betragtning i forbindelse med den løbende registrering. På den baggrund fremførte GoCollective krav om korrigerende af punktlighedstal, se nærmere herom i afsnit 3. Ændringsanmodningen blev fremsendt i henhold til RDS-vejledningens punkt 5.2.3 om GoCollectives ret til at fremføre indsigelser over for konkret RDS-data samt RDS-vejledningens punkt 5.5, hvoraf det følger, at fejl i data skal rettes.

Allerede mandagen efter - den 22. september 2025 kl. 16:04 - fremsendte Banedanmark sin afgørelse af sagen (bilag 8), idet Banedanmark afviste Ændringsanmodningen med den begrundelse, at anmodningen var fremsendt for sent og angik RDS-

data, som allerede var "låst" i henhold til RDS-vejledningens punkt 5.4 om proceduremæssige frister. Derudover afviste Banedanmark helt overordnet det af GoCollective fremførte materielle grundlag for Ændringsanmodningen.

GoCollective sendte kort efter afgørelsen - samme dag - en ny skrivelse til Banedanmark (bilag 9) med anmodning om, at Ændringsanmodningen blev genovervejet, idet GoCollective henstillede til, at Banedanmark tog nærmere stilling til materialet præsenteret som en del af Ændringsanmodningen (bilag 6).

Det blev samtidig påpeget af GoCollective, at Banedanmarks interne systemer og retningslinjer - hvorefter RDS-data "låses" for en måned ad gangen - ikke kan tillægges prækluderende eller afskærende virkning for GoCollectives muligheder for at gøre indsigelse mod (forkerte) RDS-registreringer. I denne sammenhæng bemærkes i øvrigt, at det ikke tidligere har været muligt for GoCollective at opnå det fulde overblik over fejlenes omfang.

Dette skyldes dels, at et sådant overblik kræver en grundig gennemgang af registreringerne og betydelige ressourcer, og dels at visse fejl først har kunnet identificeres efter en analyse over tid. Det forhold, at GoCollective ikke tidligere har anmodet om korrektion af enkeltstående fejl, kan således heller ikke i sig selv afskære en ellers berettiget indsigelse.

Som svar på GoCollectives opfølgning den 22. september 2025 (bilag 9) vendte Banedanmark retur den 26. september 2025 (bilag 10) med fastholdelse uden yderligere begrundelse af sin tidligere afgørelse af 22. september 2025.

På denne baggrund indgav GoCollective den 17. oktober 2025 en klage til Jernbanenævnet (bilag 11). Klagen angik Banedanmarks afgørelse af 22. september 2025, idet Banedanmark efter anmodning fra GoCollective havde nægtet at omregistrere fejlagtige RDS-data.

Under partshøring af Banedanmark oplyste Banedanmark, at man agtede at genoptage sagen med henblik på at træffe en afgørelse (bilag 12). Dette skete kort før, at Jernbanenævnet den 31. oktober 2025 træf afgørelse om at tillægge GoCollectives klage af 17. oktober 2025 opsættende virkning (bilag 13).

Den 2. februar 2026 traf Banedanmark afgørelse om afslag på GoCollectives anmodning om ændring af RDS-data (bilag 1). Det er denne afgørelse af 2. februar 2026, som nærværende Klage drejer sig om.

GoCollective bemærker, at Banedanmark parallelt med sin fornyede behandling af Ændringsanmodningen den 10. november 2025 sendte et udkast til en ny bekendtgørelse om infrastrukturafgifter i høring (bilag 14), hvori Banedanmark lagde op til at indskrive RDS-vejledningens punkt 5.4 om "låsning" af data i et nyt stk. 3 til bekendtgørelsens § 9. Formålet hermed var tydeligvis at tilvejebringe en hjemmel til at afskære indsigelser til RDS-registreringer.

Jernbanenævnet indgav imidlertid den 27. november 2025 et høringssvar (bilag 15), hvori Jernbanenævnet understregede, at Banedanmark ikke havde hjemmel til at udstede § 9, stk. 3 i den daværende form. Det var blandt andet begrundelsen, at bestemmelsen fremstod uklar samt i strid med SERA-direktivet.

På baggrund heraf reviderede Banedanmark ordlyden af § 9, stk. 3, hvorefter bekendtgørelse nr. 1566 af 8. december 2025 blev udstedt med ikrafttrædelse den 1. januar 2026. I modsætning til den tidligere bekendtgørelse, som var gældende på tidspunktet for Ændringsanmodningen, er det nu foreskrevet, at jernbanevirksomhedernes indsigelser overfor RDS-registreringer skal ske inden fem arbejdsdage fra låsning af data for den foregående måned, idet registreringen ellers vil blive anset som endelig.

Som nærmere omtalt i afsnit 3.3 vidner forløbet omkring Banedanmarks udstedelse af en ny bekendtgørelse om, at Banedanmark ikke i forhold til GoCollectives Ændringsanmodning kan påberåbe sig præklusion.

### **3 GRUNDLAG FOR KLAGEN**

Det er GoCollectives opfattelse, at Banedanmark har foretaget konkrete og systematiske fejlregistreringer i RDS, som har resulteret i uretmæssig tilskrivning af forsinkelsesansvar til GoCollective i perioden april til august 2025. Disse fejlregistreringer relaterer sig særligt til (i) ekstraordinære events fejlklassificeret som "passagerforhold"; (ii) forsinkelser som følge af ombygning af Aarhus Hovedbanegård fejlagtigt tilskrevet GoCollective; og (iii) fejlagtig anvendelse af årsagskode 200.

Det er endvidere GoCollectives opfattelse, at denne konkrete registreringspraksis samt Banedanmarks generelle indretning af RDS strider imod SERA-direktivet.

Derudover lider Banedanmarks afgørelse af 2. februar 2026 i øvrigt af forvaltningsretlige mangler.

Det er på denne baggrund GoCollectives opfattelse, at Jernbanenævnet skal omgøre Banedanmarks afgørelse og pålægge Banedanmark at imødekomme GoCollectives Ændringsanmodning om omregistrering af RDS-data for perioden april til august 2025 og udstede korrigerede punktlighedsdata for perioden.

Alternativt bør afgørelsen tilsidesættes som ugyldig og hjemvises til fornyet behandling med fyldestgørende oplysning og anvendelse af SERA-direktivets kategorisering i direktivets bilag VI, punkt 2, litra c.

Det retlige grundlag for GoCollectives synspunkter gennemgås nærmere i det følgende.

### **3.1 Banedanmarks RDS-registreringer og implementering af SERA-direktivet**

#### Generelt om lovgivningen

Banedanmarks registreringer i RDS er en del af den præstationsordning, som er fastsat i SERA-direktivets artikel 35 og nationalt i jernbanelovens § 20. Ifølge SERA-direktivets artikel 35, stk. 1 er formålet med præstationsordningen at tilskynde både jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere til at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og forbedre nettets ydeevne. Denne incitamentsstruktur er bundet op på den i afsnit 2.1 omtalte bonus/bod-ordning, som beregnes på grundlag af ansvaret for forsinkelser/forstyrrelser.

Det er Transportministeriet, der som relevant myndighed har pligt til at sikre, at SERA-direktivet implementeres korrekt i dansk ret. Transportministeriet har med hjemmel i jernbaneloven udstedt bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser, som i § 4 delegerer beføjelsen til at fastsætte regler om infrastrukturafgifter, herunder præstationsordningen, til Banedanmark. Det fremgår videre af bekendtgørelsens § 4, at sådanne regler udstedt af Banedanmark skal godkendes af Transportministeren og være i overensstemmelse med SERA-direktivet.

Det er således Banedanmark, der effektivt har fået til opgave at implementere og sikre overholdelsen af SERA-direktivet, herunder direktivets bilag VI, punkt 2, litra c, som fastlægger kategorisering af årsag og ansvar i til forsinkelser og forstyrrelser i togdriften. Det er med udgangspunkt i netop SERA-direktivets bilag VI, punkt 2, litra c, at Banedanmark har udarbejdet RDS-vejledningen.

GoCollective har noteret sig, at Banedanmark i sin afgørelse af 2. februar 2026 (bilag 1, side 19f) anfører, at indretningen af et nationalt system for kategorisering af forsinkelser i togdriften hviler på en aftale. Dette er ikke korrekt, og som anført ovenfor udspringer RDS-vejledningen reelt af SERA-direktivet, som Banedanmark (og Transportministeriet) har et ansvar for at sikre den rette implementering af.

I denne sammenhæng bemærkes, at SERA-direktivet ikke efterlader medlemsstaterne noget implementeringsskøn med hensyn til den nationale indretning af RDS. Det følger nemlig af SERA-direktivets bilag VI, punkt 2, litra c, at alle forsinkelser skal tilskrives en af de i direktivet oplyste kategorier og underkategorier af forsinkelser.

#### Kategorisering af årsag/ansvar

Kategorierne i SERA-direktivets bilag VI, punkt 2, litra c er ansvarsopdelte, således kategorierne overordnet er inddelt i:

(i) forhold der kan tilskrives infrastrukturforvalteren (kategori nr. 1, 2 og 3),

(ii) forhold der kan tilskrives jernbanevirksomheden (kategori nr. 5 og 6), og

(iii) eksterne forhold, der hverken kan tilskrives infrastrukturforvalterens eller jernbanevirksomhedens forhold (kategori nr. 4, 8 og 9).

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

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

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

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

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

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

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

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

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

Denne forskel i kategorisering under SERA-direktivet og RDS-vejledningen kan desuden i konkrete situationer give anledning til uklarhed omkring, hvordan ansvaret skal placeres for forsinkelser, der for eksempel skyldes eksterne og ekstraordinære arrangementer såsom festivaler, der ikke er oplistet i nogen årsagskode i RDS. I sådanne tilfælde har Banedanmark pligt til at fortolke EU-konformt, og at anvende SERA-direktivets kategorisering for at sikre en korrekt registrering.

Som anført er det GoCollectives opfattelse, at Banedanmark generelt ikke har efterlevet de gældende krav til registrering af årsager/ansvaret i relation til forsinkelser og forstyrrelser på GoCollectives togdrift. Dette udfoldes nærmere i følgende afsnit 3.2, hvor også Banedanmarks konkrete fejlregistreringer gennemgås.

Derudover bemærkes, at Banedanmark efter GoCollectives opfattelse også generelt har forsømt at sikre en korrekt implementering af SERA-direktivet, jf. afsnit 3.4.

### 3.2 Banedanmark har foretaget fejlregistreringer

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

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

Disse fejl i Banedanmarks RDS-registrering uddybes i det følgende, idet der henvises til bilag 6 og 7:

*Ekstraordinære events fejlklassificeret som "passagerforhold"*

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

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

*De omhandlede begivenheder medførte følgende passagerstigninger:*

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

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

*GoCollective foretog omfattende forebyggende foranstaltninger, herunder dialog med arrangører, gennemgang af historiske data om antal gæster til de respektive arrangementer, indsættelse af ekstra tog, perronvagter, billetkontrol og rengøring. På trods af disse foranstaltninger var passagerstrømmen ved*

*Heartland Festival 30% højere end i 2024, og festivalen anerkendte endda selv, at presset på trafikken oversteg forventningerne.*

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

*Banedanmark har i afgørelsen af 2. februar 2026 begrundet sin afvisning af omregistrering af RDS-data med, at årsagskode 600 dækker situationer med såkaldt "almindelig passageradfærd", mens situationer såsom bevidst blokering af døre falder uden for årsagskode 600. Under begivenheder såsom festivaler er det imidlertid netop blokering af døre, som er den primære årsag til, at togene bliver forsinkede. Fordi der er tale om så ekstraordinært mange passagerer, der forsøger sig med påstigning af toge, selvom de er fyldt.*

*Forsinkelserne burde derfor være blevet registreret med en anden kode, for eksempel kode 990 (udefrakommende forhold) under årsagskode 900 om "eksterne forhold" i RDS-vejledningen.*

*Kategoriseringen i SERA-direktivet oplister desuden slet ikke passagerforhold, som en årsag, der kan henføres til jernbanevirksomhedens ansvar. Disse forsinkelser er derimod forårsaget af eksterne forhold, som hverken kan tilskrives GoCollectives eller Banedanmarks forhold.*

*Eftersom passagerforhold ikke er en kategori i SERA-direktivets bilag VI, punkt 2, litra c, er der heller ikke tale om, at RDS-vejledningen materielt er ens med SERA-direktivets kategorisering, og at der således er sket implementering ved omskrivning. Tværtimod viser disse fejlregistreringer konkret, at Banedanmark ikke har implementeret SERA-direktivets regler om kategorisering af forsinkelser korrekt, og at dette er af væsentlig betydning for jernbanevirksomheder.*

*Fejlregistreringer på grund af infrastrukturbegrænsninger ved ombygning på Aarhus Hovedbanegård*

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

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

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

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

*Disse forsinkelser og aflysninger er forårsaget af Banedanmarks infrastrukturprojekt, og skyldes anlægsarbejder og større projekter, som kan tilskrives Banedanmarks forhold. Forsinkelserne skulle derfor have været registreret med kode 762 (projekter) eller 763 (infrastrukturprojekter) under kategori 700 om "infrastrukturforhold" i RDS-vejledningen, hvilke koder netop relaterer sig til sådanne situationer.*

*Banedanmark kan ikke vælte ansvaret over på en jernbanevirksomhed blot med henvisning til, at projektet har været varslet. Varsling giver GoCollective en vis mulighed for at forberede sig, men det ændrer ikke ved, at Banedanmark som infrastrukturforvalter er den ansvarlige part, hvis arbejderne forstyrrer togdriften i et sådant omfang, at det fører til forsinkelser og aflysninger. GoCollective har ingen indflydelse på sådanne projekter og skal følgelig ikke holdes ansvarlig for de afledte forstyrrelser af togdriften.*

*Banedanmark har desuden som myndighed pligt til at foretage en EU-konform fortolkning af national ret. Dette gælder også, hvor det kan være svært at gennemskue, at der er tale om en regel med EU-retlig oprindelse. Ud fra en EU-konform fortolkning ville de omhandlende arbejder da også svare til SERA-direktivets underkategori nr. 3.1 om "planlagt bygge- og anlægsarbejde". Den omstændighed, at Banedanmark har varslet ombygningsarbejderne over for jernbanevirksomhederne, ændrer ikke på pligten til at foretage en EU-konform fortolkning.*

*Banedanmarks praksis om at tilskrive ansvaret for denne type forsinkelser til jernbanevirksomhederne strider grundlæggende imod formålet med præstationsordningen, idet en sådan praksis ikke skaber det tilsigtede incitament for infrastrukturforvalteren til at minimere forstyrrelser af jernbanenettet.*

*Fejlagtig anvendelse af årsagskode 200 med overskriften "årsag ukendt"*

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

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

*Konkrete eksempler fra juni 2025:*

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

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

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

*I juni 2025 alene identificerede GoCollective fejl i 31 driftsrapporter med 53 berørte forsinkede ankomster. Der var i alt 106 driftsrapporter med årsagskode 200, som resulterede i 192 berørte ankomster. Disse fejlregistreringer skal tilrettes, og ansvaret for forsinkelserne skal tilskrives den egentlige ansvarlige part, eller helt udgå af driftsrapporterne, i det omfang de ikke er relevante herfor.*

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

*Det påhviler Banedanmark som infrastrukturforvalter og forvaltningsmyndighed at sikre, at registreringerne i RDS foreta-*

ges sagligt og korrekt. Derudover påhviler det Banedanmark at indrette RDS i overensstemmelse med SERA-direktivets bilag VI, punkt 2, litra c, som klart og præcist oplister de kategorier, en forsinkelse kan tilskrives under præstationsordningen. Den omstændighed, at en jernbanevirksomhed kan anmode om ændring af en registrering i RDS, ændrer ikke ved disse forpligtelser.

Opsummering på ovenstående

På baggrund af ovenstående gøres det gældende, at Banedanmarks afgørelse af 2. februar 2026 (bilag 1) i henhold til GoCollectives anmodning skal omgøres eller ophæves.

### 3.3 Banedanmarks fastsættelse af en præklusiv frist

På baggrund af Banedanmarks afgørelse af 2. februar 2026 (bilag 1) er det for GoCollective uklart, hvorvidt Banedanmark fortsat gør sit synspunkt om præklusion gældende som grundlag for sin afvisning. GoCollective kan dog konstatere, at Banedanmark med sin afgørelse fastholder, at GoCollectives Ændringsanmodning fremkom for sent, og at indsigelsen var prækluderet i henhold til RDS-vejledningens punkt 5.4.

Dette er bestridt og bestrides fortsat af GoCollective.

RDS-vejledningens punkt 5.4 om "låsning" af data kan ikke anses som en præklusionsfrist i tilfælde som nærværende, hvor jernbanevirksomheden har påvist konkrete fejl i Banedanmarks registrering, og hvor disse fejl kan have retlige konsekvenser. Procesfrister og proceduremæssige frister som disse fritager ikke Banedanmark fra at berigtige påviste fejlregistreringer.

GoCollectives opfattelse understøttes blandt andet af det forhold, at det i SERA-direktivets bilag VI, punkt 2, litra g er direkte forudsat, at der i nationalt regi skal være en klageadgang. Dette er ligeledes omtalt af Jernbanenævnet i deres høringssvar af 27. november 2025 (bilag 15) som fremført i forbindelse med Banedanmarks udstedelse af den nye bekendtgørelse nr. 1566 af 8. december 2025, herunder specifikt indførelsen af § 9, stk. 3, der har til formål at indføre en regel om præklusion.

Som det i sig selv kan udledes af Banedanmarks indførelse af denne ny præklusionsregel, og som i øvrigt noteret af Jernbanenævnet i førnævnte høringssvar, er det klart, at der ikke på tidspunktet for GoCollectives Ændringsanmodning forelå nogen (klar) gyldig regel i RDS-vejledningen om præklusive frister.

Endvidere bemærkes, at Banedanmark som anført i afsnit 2 jo faktisk har valgt at realitetsbehandle GoCollectives indsigelser og træffe afgørelse (bilag 1).

GoCollective gør på den baggrund gældende, at ethvert synspunkt om præklusion, som Banedanmark måtte rejse i indeværende klagesag, må afvises.

3.4 Banedanmark har ikke implementeret SERA-direktivet korrekt

Det er grundlæggende GoCollectives opfattelse, at Banedanmark ikke har implementeret SERA-direktivets bestemmelser korrekt.

De nationale regler, der implementerer et direktiv i national ret, skal være bindende og reglerne skal skabe en sikker retstilstand. Dette implementeringskrav indebærer, at en direktivregel ikke kan implementeres gennem en vejledning, såsom RDS-vejledningen, der ikke er retligt bindende.

SERA-direktivets bilag VI, punkt 2, litra c indeholder en klar, præcis og ubetinget forpligtelse til implementering af den beskrevne kategorisering af forsinkelser. Det bemærkes videre, at forpligtelsen ikke forudsætter nogen yderligere gennemførelsesforanstaltninger, og at direktivets implementeringsfrist er udløbet.

Den manglende korrekte implementering har direkte konsekvenser for jernbanevirksomheder i praksis, som de ovenstående eksempler under afsnit 3.2 illustrerer. Eksempelvis tilskrives forsinkelser ved ekstraordinære events automatisk til GoCollective under årsagskode 600 om "passagerforhold", selvom SERA-direktivet slet ikke oplister passagerforhold som en kategori under jernbanevirksomhedens ansvar. Tilsvarende placeres ansvaret for infrastrukturbegrænsninger ved ombygning af Aarhus Hovedbanegård hos GoCollective, selvom dette klart falder under SERA-direktivets kategori 3.1 om "planlagt bygge- og anlægsarbejde", der kan tilskrives infrastrukturforvalteren.

Den forkerte implementering undergraver dermed præstationsordningens formål. Ifølge SERA-direktivets artikel 35, stk. 1 skal præstationsordningen tilskynde både jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere til at minimere forstyrrelser. Når RDS-vejledningens struktur systematisk medfører, at ansvar for forsinkelser placeres hos jernbanevirksomheder i situationer, hvor SERA-direktivet ville placere ansvaret hos infrastrukturforvalteren eller kategorisere det som eksterne forhold, skabes der ikke det tilsigtede incitament for infrastrukturforvalteren.

GoCollective påberåber sig dermed SERA-direktivets direkte virkning og gør gældende, at den manglende korrekte implementering heraf understøtter GoCollectives anmodning om omgørelse eller ophævelse af Banedanmarks afgørelse af 2. februar 2026 (bilag 1).

### 3.5 Banedanmarks afgørelse lider af forvaltningsretlige mangler

I henhold til officialmaksimen er offentlige myndigheder forpligtede til at sikre et tilstrækkeligt oplyst grundlag, når de træffer afgørelser. Dette gælder i særlig grad, når afgørelsen har væsentlige retsvirkninger for den berørte part i form af kontraktuelle incitament og potentielle sanktioner.

Undersøgelsespligten omfatter både det retlige og faktiske grundlag for afgørelsen og skal sikre, at der træffes en materielt lovlig og rigtig afgørelse.

I denne sag er det GoCollectives opfattelse, at Banedanmark har undladt at foretage en konkret, individuel vurdering af de påklagede RDS-registreringer. Afgørelsen hviler alene på en generel henvisning til, at Banedanmarks registreringspraksis er i overensstemmelse med RDS-vejledningen, uden at de faktiske forhold bag de omtvistede registreringer er blevet undersøgt.

Den manglende konkrete undersøgelse er problematisk og illustreres tydeligt af de åbenbare fejlregistreringer, som er gennemgået ovenfor i afsnit 3.2. For eksempel har Banedanmark oprettet en driftsrapport for tog nr. 6877 (12. juni 2025) og tilskrevet ansvaret for forsinkelsen til GoCollective, uagtet at der var tale om en prøvekørsel. Prøvekørsler skal i sagens natur aldrig indgå i driftsrapporter.

Undersøgelsespligtens intensitet skærpes yderligere af de potentielt omfattende økonomiske og kontraktmæssige konsekvenser, som fejlagtige RDS-data medfører for GoCollective. Fejlregistreringer påvirker ikke alene præstationsordningen mellem Banedanmark og GoCollective, men kan ligeledes udgøre grundlag for sanktioner og i yderste konsekvens ophævelse af Hovedkontrakten. Når afgørelsens konsekvenser er af en sådan karakter, påhviler det myndigheden at afklare enhver rimelig bevistvivl, inden afgørelse træffes.

Banedanmark skal som myndighed ligeledes tilse, at vejledninger ikke anvendes skematisk, men underlægges en konkret og reel anvendelse. RDS-vejledningen tilsiger da også en indholdsmæssig prøvelse, jf. blandt andet RDS-vejledningens punkt 5.5, der fastslår, at "[h]vis der opdages en fejl i data, så skal denne så vidt muligt rettes". Afvisning alene med henvis-

ning til en intern praksis uden konkret vurdering er i strid med officialmaksimen.

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

Begrundelsen viser navnlig, at Banedanmark ikke har søgt at klarlægge de faktiske forhold bag de omtvistede registreringer, herunder ved dialog med arrangører, kapacitetsdispositioner eller indhentelse af anden dokumentation.

Af ovenstående grunde gøres det gældende, at Banedanmarks afgørelse af 2. februar 2026 (bilag 1) lider af retlige mangler, og at dette ligeledes understøtter GoCollectives anmodning om omgørelse eller ophævelse.

#### 4 ANMODNING OM OPSÆTTENDE VIRKNING

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Partshøring:

Nærværende afgørelse blev som partshøringsudkast den 2. marts 2026 fremsendt til Banedanmark med anmodning om eventuelle bemærkninger.

Banedanmark har herefter ved mail af 6. marts 2026 bl.a. anført:

“...

Banedanmark bemærker indledningsvis, at Jernbanenævnet flere steder i udkastet (s. 44 og 45) betegner RDS-retningslinjerne som interne retningslinjer. Banedanmark betragter ikke RDS-vejledningen som et sæt interne retningslinjer, men tværtimod som et regelsæt, der igennem mange år (de seneste 10-15 år) har været kendt og anvendt af både Banedanmark og passagerjernbanevirksomhederne som et arbejdsredskab, hvor man med brug af koder rubricerer hændelser, der påvirker den enkelte jernbanevirksomheds punktlighed, både for så vidt angår hændelsens årsag og ansvaret for hændelsen.

Det er korrekt, at placeringen af en hændelse ved hjælp af koder betyder, at der sker en automatik i ansvarsplaceringen af hændelsen. Dette skyldes praktiske og ressourcemæssige hensyn hos de medarbejdere, der træffer beslutning om koden, samtidig med, at de disponerer togtrafikken.

Dette betyder ikke, at hændelsen dermed er endegyldigt placeret, eller at årsagsbeskrivelsen er endelig. Passagerjernbanevirksomhederne har selv løbende adgang til RDS-systemet, for så vidt angår deres egen togtrafik, og kan derfor rette henvendelse til Banedanmark, hvis de er uenige i, at de har ansvaret for en hændelse, ligesom jernbanevirksomhederne selv kan tilføje nærmere beskrivelser af årsagen til den enkelte hændelse eller anmode Banedanmark om at få årsagskoden ændret. Dette har jernbanevirksomheden mulighed for at få ændret inden for den frist for månedslukning af RDS-registreringer, som hidtil har fremgået af RDS-vejledningen, og som fremover tillige vil fremgå af den til enhver tid gældende bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v.

Det er derfor Banedanmarks vurdering, at jernbanevirksomhederne, herunder GoCollective, i dagligdagen har udstrakte muligheder for selv at kunne påvirke grundlaget for ansvarsplaceringen af en hændelse og få beskrevet årsagerne. Hensigten med at have et åbent system er – udover at opføre punktligheden – at alle parter får samlet op på de hændelser, der påvirker punktligheden, med henblik på læring og igangsættelse af opfølgende aktioner. [...]

Banedanmark understreger, at RDS-systemet ikke er etableret med henblik på at opnå en enklere eller mindre tidskrævende sagsbehandling. Formålet er derimod at sikre et system, som er håndterbart for Banedanmarks trafikstyringspersonale og passagerjernbanevirksomhederne i den daglige drift, hvor registreringer samtidigt kan ændres løbende, hvis der fremkommer nye oplysninger om en hændelse, og ændres frem til den frist, der fremgår af førnævnte bekendtgørelse.

[...]

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

*Banedanmark formoder, at GoCollective fortrinsvis har rejst sagen af rent principielle grunde. Hvis Banedanmark ændrer de RDS-registreringer, som GoCollective ønsker, vil det ikke gøre nogen forskel i forhold til GoCollectives opfyldelse af Transportministeriets hovedkontrakt. GoCollective vil således stadigvæk ikke have nået målene for operatørpunktlighed for de pågældende måneder.*

*Endeligt bemærkes det, at hvis den endelige afgørelse tilsidesætter Banedanmarks RDS-registreringer, vil den logiske konsekvens være, at eksempelvis passagerforhold som følge af afholdelse af musikfestivaler og lignende samt jernbanevirksomhedens forsinkelser som følge af allerede varslede sporarbejder, ikke længere kan have jernbanevirksomheden som ansvarlig part.*

*Dette bør samtidig medføre, at Banedanmark genberegner maksimalgrænserne for de år, hvor registreringspraksis ændres, både bagudrettet og fremadrettet, for så vidt angår Banedanmarks, jernbanevirksomhedernes og eksterne forholds påvirkning af punktigheden. Dette skyldes, at ansvaret for de forhold, som den endelige afgørelse måtte tilsidesætte, i så fald skal placeres hos en anden part end jernbanevirksomheden.*

*Det betyder samtidig, at jernbanevirksomhedens (i dette tilfælde GoCollective) andel af påvirkninger forventeligt vil blive mindre, og at jernbanevirksomheden som konsekvens skal opfylde et højere operatørpunktlighedskrav end hidtil fastsat. [...]"*

Klager har herefter ved mail af 6. marts 2026 bl.a. anført:

*"... Banedanmark hævder i Høringssvaret, side 2, at GoCollectives indbringelse af Klagen for Jernbanenævnet skulle være motiveret alene af principielle grunde. Banedanmark gør i forlængelse heraf gældende, at udfaldet af Klagen ikke vil have praktisk betydning for GoCollectives opfyldelse af Hovedkontrakten med Transportministeriet (bilag 2), idet GoCollective angiveligt - uanset fejlregistreringernes beskaffenhed - ikke ville have opfyldt sine operatørpunktlighedsmål.*

*GoCollective bestrider denne udlægning i sin helhed.*

*Som beskrevet i Klagen er det GoCollectives klare opfattelse, at Banedanmarks fejlregistreringer i RDS i perioden fra april til og med august 2025 har haft væsentlig og indgribende betydning for GoCollective. Fejlregistreringerne - der efter GoCollectives opfattelse er velunderbygget med tekniske data - har navnlig bevirket, at GoCollective ikke har været i stand til at opfylde sine*

*operatørpunktligheds mål. Det bestrides derfor, når Banedanmark anfører det modsatte.*

*GoCollective forbeholder sig at fremkomme med yderligere oplysninger og synspunkter under den videre behandling af Klagen, herunder i relation til de øvrige synspunkter fremført i Banedanmarks Høringssvar."*

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

## 2. Retsgrundlaget

Bekendtgørelsen om infrastrukturafgifter<sup>2</sup> indeholdt på tidspunktet for de omhandlede registreringer bl.a. følgende bestemmelser:

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

### *"Definitioner*

§ 1. I denne bekendtgørelse forstås ved:

[...]

7) *Forsinket tog*: Et tog, der registreres i RDS, og som er forsinket mere end 4 minutter og 59 sekunder i forhold til det køreplanlagte tog eller er aflyst med mindre end 72 timer før planlagt afgang.

[...]

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

[...]

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

[...]

### *Præstationsordning*

§ 9.<sup>3</sup> For at tilskynde infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder på statens jernbaneinfrastruktur til at optimere jernbanelinjetnets funktionalitet fastsættes, jf. jernbanelovens § 20, stk. 1, en præstationsordning, hvor der i overensstemmelse med denne

---

<sup>2</sup> Bekendtgørelse nr. 1351 af 2. december 2024 om infrastrukturafgifter, m.v. for statens jernbaneinfrastruktur.

<sup>3</sup> Bekendtgørelsen er efterfølgende ændret af bkg. nr. 1566 af 8. december 2025, som trådte i kraft 1. januar 2026. I bekendtgørelsens § 9, stk. 3 er følgende anført: Infrastrukturforvalteren afslutter registreringen af data i RDS for en måned ad gangen. Jernbanevirksomhederne skal foretage registreringer for den foregående måned i RDS inden udgangen af den anden hverdag kl. 10 i den efterfølgende måned. Herefter har jernbanevirksomheden fem arbejdsdage til at gøre indsigelser mod infrastrukturforvalterens registreringer om jernbanevirksomhedens egne tog for den foregående måned i RDS. Hvis jernbanevirksomheden ikke fremsætter indsigelse inden for fristen, vil registreringerne være endelige. Hvis jernbanevirksomheden fremsætter en indsigelse inden for fristen, vil infrastrukturforvalteren træffe afgørelse herom.

bekendtgørelses bilag 3 betales en bod eller udbetales en bonus baseret på forsinkede eller aflyste tog og årsagerne hertil. Forsinkelserne og aflysningerne registreres i Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik System (RDS), hvor årsagen til, at et tog er forsinket eller aflyst, er registreret med en kode.

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

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

Stk. 4. Bod og bonus fastsættes på baggrund af kanalregularitet fastsat til forsinkelser, der overstiger 4 minutter og 59 sekunder i forhold til det køreplanlagte tog, eller tog, som akut aflyses mindre end 72 timer før planlagt afgang.

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

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

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

[...]

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

[...]

---

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

### **Bilag 3 til bekendtgørelsen om infrastrukturafgifter**

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

#### **Præstationsordning**

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

\*

Direktiv 2012/34 indeholder blandt andet følgende:

*”Artikel 35*

#### *Præstationsordning*

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

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

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

Sådanne ændringer skal tilpasse kategorierne af forsinkelser efter bedste praksis udviklet af industrien.

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

[...]

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

[...]

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

[...]

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

1. drifts-/planlægningsforvaltning, som kan tilskrives infrastrukturforvalteren

1.1. udarbejdelse af køreplan

1.2. oprangering

1.3. fejl i driftsprocedure

1.4. ukorrekt anvendelse af prioritetsregler

1.5. personale

1.6. andre årsager

2. infrastrukturanlæg, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren

2.1. signalanlæg

2.2. signalanlæg ved niveauoverkørsler

2.3. telekommunikationsanlæg

2.4. strømforsyningsudstyr

2.5. spor

2.6. strukturer

2.7. personale

2.8. andre årsager

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

3.1. planlagt bygge- og anlægsarbejde

3.2. uregelmæssigheder i udførelsen af bygge- og anlægsarbejde

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

3.3. hastighedsbegrænsning på grund af defekt spor

3.4. andre årsager

4. årsager, der kan tilskrives andre infrastrukturforvaltere

4.1. forårsaget af foregående infrastrukturforvalter

4.2. forårsaget af næste infrastrukturforvalter

5. kommercielle årsager, der kan tilskrives jernbanevirksomheden

5.1. overskridelse af standsetid

5.2. anmodning fra jernbanevirksomheden

5.3. læsning

5.4. uregelmæssigheder i forbindelse med lastning

5.5. kommerciel klargøring af tog

5.6. personale

5.7. andre årsager

6. rullende materiel, der kan tilskrives jernbanevirksomheden

6.1. planlægning/omlægning af vagtskema

6.2. oprangering foretaget af jernbanevirksomhed

6.3. problemer vedrørende passagervogne

6.4. problemer vedrørende vogne (godstransport)

6.5. problemer vedrørende vogne, lokomotiver og jernbanevogne

6.6. personale

6.7. andre årsager

7. årsager, der kan tilskrives andre jernbanevirksomheder

7.1. forårsaget af næste jernbanevirksomhed

7.2. forårsaget af foregående jernbanevirksomhed

8. eksterne årsager, der hverken kan tilskrives infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed

8.1. strejke

8.2. administrative formaliteter

8.3. ekstern påvirkning

8.4. konsekvenser af vejr- og naturårsager

8.5. forsinkelse på grund af eksterne årsager på efterfølgende net

8.6. andre årsager

9. sekundære årsager, der hverken kan tilskrives infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed

9.1. farlige hændelser, ulykker og farer

9.2. optaget spor forårsaget af samme togs forsinkelse

9.3. optaget spor forårsaget af et andet togs forsinkelse

9.4. kørsel i ring

9.5. forbindelse

9.6. behov for yderligere undersøgelse.

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

f) Infrastrukturforvalteren skal hurtigst muligt underrette jernbanevirksomhederne om beregningen af skyldige betalinger under præstationsordningen. Denne beregning skal omfatte alle forsinkede togkørsler inden for en periode på højst en måned.

g) Med forbehold af de gældende klageprocedurer og bestemmelserne i artikel 56 skal der i tilfælde af tvister om præstationsordningen oprettes et tvistbilæggesystem til hurtig afgørelse af sådanne tvister. Dette tvistbilæggesystem skal være upartisk over for de involverede parter. Hvis dette system anvendes, skal der træffes en afgørelse inden for en frist på ti arbejdsdage."

\*

Jernbaneloven<sup>5</sup> indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

*"§ 20. I forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet indgår infrastrukturforvalteren kontrakt med jernbanevirksomheden om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Kontrakten skal indeholde en præstationsord-*

---

<sup>5</sup> Jernbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023.

ning, der kan omfatte bestemmelser om bonus og om bod for togforsinkelser og for manglende overholdelse af aftalens bestemmelser.

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

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

[...]

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

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

Stk. 3. Jernbanenævnet fører tilsyn med konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse med henblik på at undgå en u hensigtsmæssig udvikling i disse markeder og er nationalt tilsynsorgan i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde og regler til gennemførelse heraf samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.”

\*

Bekendtgørelsen om Banedanmarks opgaver og beføjelser<sup>6</sup> indeholder blandt andet følgende bemyndigelse til Banedanmark:

”§ 4. Banedanmark fastsætter, efter godkendelse af transportministeren, regler om infrastrukturafgifter, herunder en præstationsordning i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

---

<sup>6</sup> Transportministeriets bekendtgørelse nr. 855 af 19. juni 2023 om Banedanmarks opgaver og beføjelser.

2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.”

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

\*

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

”2.5 Oplysninger om trafikafvikling - punktlighedspakken

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

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

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

Derudover baserer punktlighedsdata sig på, at følgende proces overholdes:

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

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

\*

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

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

[...]

1.1. Formål med RDS og RDS-vejledningen

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

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

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

*Påvirkning af punktligheden kan komme fra disse tre primære kilder:*

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

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

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

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

## *1.2. Data*

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

*Kun Banedanmarks medarbejdere må oprette driftsrapporter.*

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

*Alle har mulighed for at skrive supplerende bemærkninger i driftsrapporter.*

*[...]*

## *2.4. Brugen af "Årsag ukendt"*

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

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

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

[...]

#### 4.13 Stamme/materielbytte

Det er Jernbanevirksomhedens ansvar at planlægge materielbytte samt op- og nedformeringer så de kan klares uden at påvirke anden trafik.

Opstår behovet for materielændringer akut, så tilskrives ansvaret for eventuelle forsinkelser det forhold der har udløst det akutte behov. Samtidig skal rangerpersonale være klar på det aftalte tidspunkt og klarmelde til stationsbestyreren ud fra gældende, lokale aftaler.

[...]

#### 5.1. kvalitetssikring af driftsrapporter

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

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

##### 5.2.1 Opfølgning generelt

Den der tildeles ansvaret for en driftsrapport, har pligt til at:

- Kontrollere at årsagskode og ansvar er korrekt
- Tilføje relevante oplysninger i friteksten
- Kontrollere at tilknyttede tog hører til den pågældende driftsrapport

*Ved spørgsmål eller mangler til driftsrapporten, kontaktes enten det pågældende trafikstyringsområde der har oprettet rapporten eller RDS-opfølgningen.*

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

*Hvis ansvaret eller årsagskoden på en driftsrapport ændres, så skal dette som udgangspunkt altid begrundes i friteksten.*

*[...]*

### *5.2.3. Opfølgning – Jernbanevirksomheden*

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

*Interne flytninger af driftsrapporter behøver ikke blive begrundet.*

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

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

### *5.4. Frist for rettelser*

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

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

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

### *5.5. Fejl i data*

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

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

*[...]*

## *6 Årsagskoder og deres anvendelse*

### *6.1 Generelt*

*[...]*

#### *6.1.6 Årsagsgruppe 6xx – Passager- og personaleforhold*

*Forhold der udløses enten af passagerer eller manglende togførere.*

*Dette inkluderer passagerudveksling, problemer med at få rejsegods (cykler, kufferter, barnevogne mm) ind og ud af toget, servicering af passagerhenvendelser og hvis afgangsproceduren igangsættes sent.*

*Konflikter og småsyge rejsende, men hvor der ikke tilkaldes politi/ambulance, hører også til her.*

*Passageradfærd der falder voldsomt uden for almindelig opførsel, træk i nødbremse, rygning der udløser brandalarm og lignende, klassificeres som hærværk på årsagskode 990.*

*[...]*

#### *6.1.8 Årsagsgruppe 8xx – Jernbanevirksomhedens driftsledelse*

*Forhold der opstår som følge af ønsker fra Jernbanevirksomhedens driftsledelse.*

*Dette vil oftest være uplanlagte materielbyt, op- og nedformeringer, aflysninger, ønske om særlige disponeringer og andre ændringer til den planlagte køre- og rangerplan.*

*Forsinkelser der opstår fordi man følger disponeringsaftalerne i "Principper for Afvikling" skal på denne årsagskode, da de er aftalte med Jernbanevirksomheden.*

*Tog der holdes tilbage for at afvente forsinkede forbindelsestog skal også på denne kode, hvis det er aftalt med/ønsket af Jernbanevirksomheden.*

*Årsagen til at forbindelsestog er forsinket er i denne sammenhæng irrelevant.*

*Manglende underretninger fra Jernbanevirksomheden til Banedanmark om forhold der påvirker trafikken tilskrives også denne årsagskode.*

*[...]*

#### *6.3 Koderne i årsagsgruppe 2xx*

*Dækker over alle forhold der relaterer til fremføringen af et tog.*

*Dette er bl.a. fejlbetjening af toget, manglende fører, langsom kørsel, sen afgang, overtrædelser af SR samt øvrige forhold der opstår i togets førerrum.*

*Hvis vi allerede ved hvorfor der mangler fører eller der ikke køres til tiden, så registreres forsinkelsen på den reelle årsag til forholdet.*

*Hændelser på første forsinkelsestrin, hvor der ikke er en kendt årsag, tilskrives også kode 200.*

*[...]*

#### *6.5 Koderne i årsagsgruppe 4xx & 5xx*

*Årsagskode 400 – Lokomotiver og vogne*

*Årsagskode 500 – Togsæt*

*Anvendes til alle forhold hvor der opstår fejl på materiel, hvor det enten er et lokomotiv og/eller en personvogn, eller på togsæt.*

*Årsagskoden benyttes også til forsinkelser som følge af forhold der skyldes klargørings- og rangerpersonalet.*

*For materielle fejl er det vigtigt at huske at påføre litra nummeret.*

#### *6.6 Koderne i årsagsgruppe 6xx*

*Årsagskode 600 – Passagerforhold*

*Benyttes til forsinkelser der opstår på grund af passagerer eller togføreren.*

*Dette er primært forhold som passagerudveksling, handicapbefordring, mange passagerer eller cykler, passagervejledning, manglende togfører mm.*

*Bemærk, at Jernbanevirksomhederne har ansvar for hændelser der falder inden for normal adfærd. Situationer som træk i nødbremse, rygning i toget eller bevidst blokering af døre klassificeres som hærværk.*

#### *6.7 Koderne i årsagsgruppe 7xx*

*[...]*

*Fejl og forsinkelser som følge af anlægsarbejder og større projekter. Kan almindeligvis kendes på at det ofte er døgnspærringer, langvarige projekter samt spærringer bestilt af Anlægsdivisionen.*

*Anvendes også til aflysning af testkørsler der var tiltænkt at teste strækninger i forbindelse med anlægsopgaver.*

*[...]*

##### *6.7.19 Årsagskode 762 – Projekter*

*Fejl og forsinkelser som følge af anlægsarbejder og større projekter. Kan almindeligvis kendes på at det ofte er døgnspærringer, langvarige projekter samt spærringer bestilt af Anlægsdivisionen.*

Anvendes også til aflysning af testkørsler der var tiltænkt at teste strækninger i forbindelse med anlægsopgaver

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

[...]

#### 6.8.1 Årsagskode 800 – Driftsledelse, Jernbanevirksomhederne

Hovedkode der benyttes når der kommer ønsker fra Jernbanevirksomhederne der påvirker trafikken. Det kan være ændrede op/nedformeringer af materiel, ændrede rangeringer, parkeringer, godkendelse af afventende forbindelser eller manglende relevante oplysninger der påvirker trafikafviklingen.

Benyttes også hvis der foretages disponeringer ud fra PFA, da disse er aftalt og godkendte af Jernbanevirksomhederne.

Dertil andre forhold som enten kommer fra Jernbanevirksomhedernes driftsledelse eller som godkendes af disse, heriblandt aflysninger som følge af ændrede behov."

\*

Hovedkontrakten mellem Transportministeriet og klager indeholder blandt andet følgende:

#### "6. Misligholdelsesbeføjelser

##### 6.1. Operatørens misligholdelse

##### 6.1.1. Mangler ved Operatørens ydelser

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

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

[...]

##### 6.1.5. Ophævelse

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

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

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

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

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

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

#### *2.4. Registrering af Punktighed Operatør og Aflyste ankomster Operatør*

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

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

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

[...]

#### *2.5.2. Rapportering af Punktighed Operatør*

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

[...]”

\*

Bekendtgørelsen om Jernbanenævnet<sup>7</sup> indeholder blandt andet følgende bestemmelse:

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

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

---

<sup>7</sup> Bekendtgørelse nr. 2424 af 13. december 2021 om Jernbanenævnet.

### **3. Jernbanenævnets bemærkninger og afgørelse om opsættende virkning**

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

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

Klagen af 24. februar 2026 over Banedanmarks afgørelse af 2. februar 2026 er indgivet rettidigt indenfor klagefristen, og klager er klageberettiget i sin egenskab af adressat for afgørelsen.

#### *Generelle kriterier for at tillægge en klage opsættende virkning*

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

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

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

- A. Hvorvidt der foreligger en vis sandsynlighed for, at der foreligger en væsentlig overtrædelse af gældende regler, som indebærer, at det ikke på det foreliggende grundlag kan afvises, at der i forbindelse med den endelige afgørelse om sagens realitet må gives klageren medhold.
- B. Hvorvidt manglende opsættende virkning vil kunne medføre, at formålet med klagesagen vil kunne forspildes – herunder at der vil kunne blive tale om skadevirkninger, som dels er væsentlige og som dernæst er uoprettelige herunder ikke kun af rent økonomisk karakter.
- C. Endelig skal en interesseafvejning også tale for opsættende virkning. Klagerens interesse i opsættende virkning skal således efter en samlet vurdering veje tungere end den indklagede parts interesse i det modsatte.

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

*Vurderingerne vedrørende opsættende virkning i den konkrete sag*

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

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

Ad pkt. A:

Indledningsvist bemærkes, at nærværende sag behandles efter bl.a. bekendtgørelse nr. 1351 af 2. december 2024 om infrastrukturafgifter, m.v.<sup>8</sup>, for statens jernbanenet (bekendtgørelsen), som var gældende på tidspunktet for de i sagen omhandlede registreringer.

Banedanmarks registreringer i RDS i henhold til bekendtgørelsens § 9, stk. 1-2, har indgribende virkninger for klager, idet registreringerne både danner grundlag for beregningerne af bod/bonus i henhold til præstationsordningen og derudover indgår registreringerne i Transportministeriets løbende bedømmelser af klagers opfyldelse af Hovedkontraktens krav vedrørende operatørpunktlighed.

Formålet med præstationsordningen er at give incitamenter til at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og derved optimere dettes ydeevne, jf. bekendtgørelsens § 9, stk. 1<sup>9</sup>.

Det er en helt afgørende forudsætning for, at præstationsordningen kan fungere i overensstemmelse med førnævnte formål, at Banedanmark foretager registreringerne i RDS på et sagligt og fyldestgørende grundlag herunder med henblik på at kunne foretage korrekte angivelser af ansvaret for de enkelte forsinkelser.

Tildeling af ansvar for forsinkelser, som ikke sker korrekt i forhold til, om den pågældende part rent faktisk er ansvarlig for den pågældende forsinkelse, vil derimod kunne svække partens eller modpartens incitament til at minimere lignende typer af forstyrrelser på jernbanenettet - og dermed modvirke formålet med præstationsordningen.

Banedanmark er som udgangspunkt ikke berettiget til at opstille interne regler, som indebærer, at placeringen af ansvar for forsinkelser i henhold til præstationsordningen sker automatisk for visse typer afhændelser - uden inddragelse af konkrete forhold, der måtte være relevante for fyldestgørende vurderinger og korrekt placering af ansvaret.

I nærværende konkrete sag fastholder Banedanmark dernæst, at Banedanmark kan afslå at foretage rettelser i RDS-registreringerne med henvisning til

---

<sup>8</sup> Bekendtgørelsen er senere ændret ved bekendtgørelse nr. 1566 af 8. december 2025, som trådte i kraft 1. januar 2026.

<sup>9</sup> Jf. direktivets artikel 35, stk. 1.

RDS-vejledningens afsnit 5.4, hvorefter Banedanmark "låser" registreringerne for en måned "anden hverdag, klokken 10, den efterfølgende måned".

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

Banedanmark fastholder således, at fristen i førnævnte retningslinje kan anvendes præklusivt.

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

Det kræver udtrykkelig hjemmel, hvis Banedanmark skal kunne fastsætte præklusive frister<sup>10</sup>, som afskærer jernbanevirksomhederne fra at anmode om at få korrigeret fejl i RDS - og dermed indirekte afskærer jernbanevirksomhederne fra de væsentlige rettigheder, som kan være forbundet med at få korrigeret fejl i RDS.

Hjemlen for Banedanmark til at fastsætte regler om præstationsordningen følger af § 4, stk. 1, i bekendtgørelsen om Banedanmarks opgaver og beføjelser, hvorved beføjelsen efter lovens § 20, stk. 2, er delegeret til Banedanmark. Bestemmelsen indeholder den udtrykkelige begrænsning for transportministerens delegation til Banedanmark, at Banedanmarks fastsættelse af regler om præstationsordningen skal være i overensstemmelse med direktivet.

Direktivet indeholder krav om, at det skal være muligt at føre tvister om grundlaget for betalingerne efter præstationsordningen med henblik på at få korrigeret fejl, jf. direktivets bilag VI, punkt 2, litra g.

Allerede som følge heraf er Banedanmark ikke berettiget til at fastsætte regler, som afskærer saglig behandling af og prøvelse af indsigelser imod Banedanmarks RDS-registreringer.

Heroverfor kan det af Banedanmark anførte om, at klageren i medfør af Adgangskontrakten har tiltrådt RDS-vejledningen, ikke tillægges betydning. Adgangskontrakten er ikke udtryk for en aftale forhandlet mellem to ligestillede parter, men er derimod ensidigt fastsat af Banedanmark som forudsætning for at give klageren adgang til den infrastruktur, som Banedanmark har monopol på.

---

<sup>10</sup> En ordning med præklusiv frist for Banedanmarks RDS-registreringer er indført ved bekendtgørelse nr. 1566 af 8. december 2025, § 9, stk. 3, som trådte i kraft 1. januar 2026. Førnævnte bestemmelse indeholder dog den væsentlige forskel i forhold til Banedanmarks fortolkning af vejledningens punkt 5.4, at præklusion netop ikke indtræder automatisk anden hverdag kl. 10 den efterfølgende måned, men først efter yderligere 5 arbejdsdage og derudover kun hvis jernbanevirksomheden ikke forinden har fremsat indsigelse. Hvis jernbanevirksomheden fremsætter indsigelse, kan infrastrukturforvalteren kun fastholde registreringen ved at træffe afgørelse herom herunder med klageadgang til Jernbanenævnet.

I øvrigt fremgår det af RDS-vejledningens punkt 5.5, at fejl i RDS skal rettes. Dette må umiddelbart fortolkes således, at den foregående bestemmelse om låsning af data netop fraviges, når dette måtte være nødvendigt for at korrigere fejl.

En sådan fortolkning stemmer overens med førnævnte om formålet med præstationsordningen samt dernæst det i direktivet foreskrevne om, at det skal være muligt at føre tvister om grundlaget for betalingerne efter præstationsordningen med henblik på at få korrigeret fejl, jf. direktivets bilag VI, punkt 2, litra g.

Sammenfattende ses Banedanmark uberettiget at have anvendt RDS-vejledningens punkt 5.4 præklusivt.

Det forekommer yderligere særdeles problematisk, at Banedanmarks præklusive frist tilmed er anvendt i kombination med den ovenfor nævnte indgribende praksis om automatisk at tillægge en bestemt part (her klageren) ansvaret for visse kategorier af forsinkelser.

Dermed findes det desuden betænkeligt at lægge til grund, at Banedanmark har efterlevet officialmaksimen ved sin behandling af tvisten om omregistrering.

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

#### Ad pkt. B:

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

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

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

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

Efter det anførte vil Banedanmarks RDS-registreringer om operatørpunktigheden kunne få væsentlige konsekvenser for klageren, herunder også mulige

grundlæggende konsekvenser for klagerens muligheder for at drive sin virksomhed, som dermed ikke kun er af umiddelbar økonomisk karakter.

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

Banedanmark har i sit partshøringssvar fremført den påstand, at de omtvistede registreringer ikke er afgørende for spørgsmålet om, hvorvidt klageren har misligholdt Hovedkontrakten.

Hertil bemærkes, at det hverken henhører under Banedanmark eller Jernbanenævnet endeligt at vurdere, hvorvidt klageren har misligholdt den mellem klageren og Transportministeriet indgåede Hovedkontrakt.

Klageren har sandsynliggjort, at der foreligger en væsentlig risiko for, at de omtvistede registreringer ville kunne få betydning for udfaldet af den aktuelle sag om Transportministeriets mulige ophævelse af Hovedkontrakten.

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

#### Ad pkt. C:

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

Formålet med Banedanmarks anvendelse af de ovenfor omtalte bestemmelser i RDS-vejledningen ses at være af administrativ karakter.

Anvendelsen af bestemmelserne i vejledningen ses således navnlig at være båret af et hensyn til at sikre, at registreringerne i RDS-registret kan foretages efter en mere enkel og mindre tidskrævende sagsbehandling og dernæst et hensyn til, at registreringerne for en måned allerede på den 2. hverdag i den efterfølgende måned skal kunne lægges til grund som endelige.

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

\*

*Klagen tillægges opsættende virkning*

9. marts 2026  
j.nr. 2026-299422

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

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

Jernbanenævnet vil senere træffe endelig afgørelse i sagen.

\*

Transportministeriet modtager kopi af denne delafgørelse, som desuden offentliggøres på Jernbanenævnets hjemmeside.

Med venlig hilsen

På Jernbanenævnets vegne



Lene Sigvardt

Nævningsformand

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