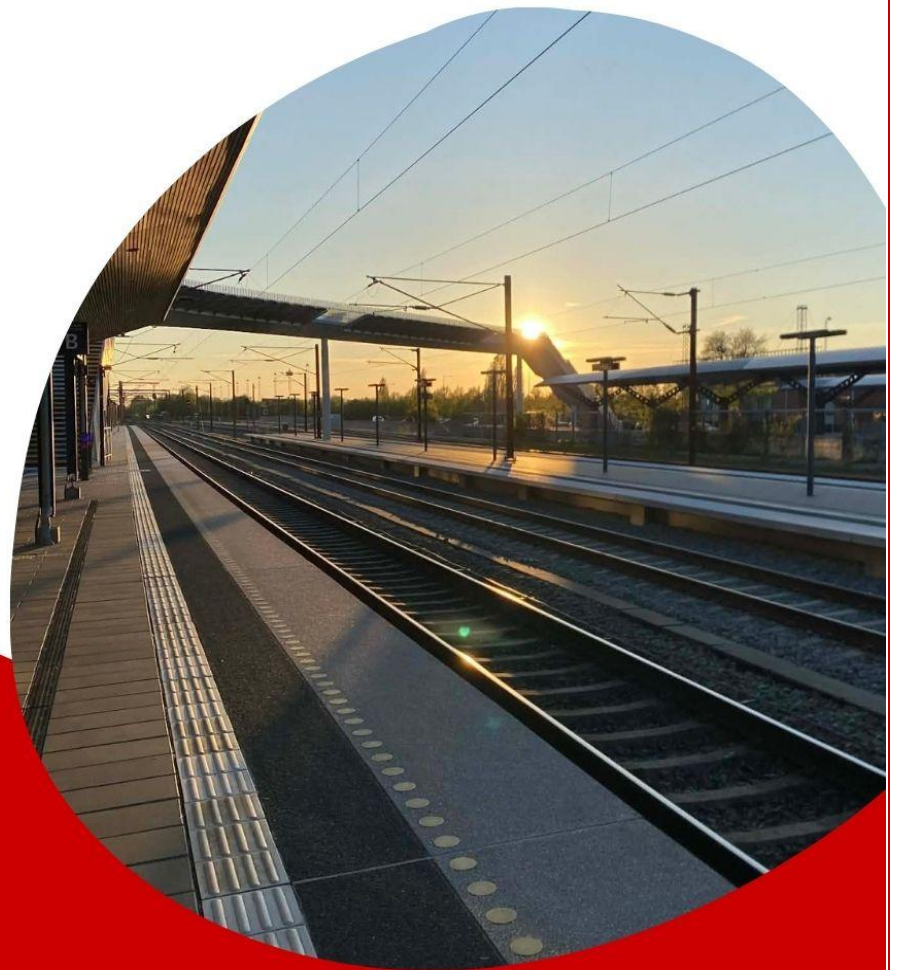




# Jernbanenævnets Årsberetning 2025



## Indhold

Forord .....	2
Jernbanenævnets opgaver .....	3
1. Året der gik.....	3
1.1. Tilsynssager.....	3
1.1.1. Passagerrettigheder .....	3
1.1.2. Markedsadgang .....	6
1.1.3. DSB's regnskabsreglement .....	11
1.2. Klagesager .....	13
2. Jernbanenævnets internationale arbejde.....	20
2.1. European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB) .....	20
2.2. Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3) .....	21
2.3. Independent Regulator's Group – Rail (IRG-Rail) .....	22
3. Jernbanenævnets samarbejde med den nationale sikkerhedsmyndighed .....	24
4. Jernbanenævnet .....	25
4.1. Lovgrundlag.....	25
4.2. Klagesagsbehandling .....	27
4.3. Jernbanenævnets sammensætning .....	28
4.4. Jernbanenævnets sekretariat .....	29
4.5. Finansiering og drift.....	29
Noter – Jernbanenævnets lovgrundlag.....	30

## Forord

---

Når jernbanen fungerer, lægger man sjældent mærke til de regler og processer der ligger bag, men når kapaciteten er presset, når der udføres sporarbejde, eller når vilkår og adgang til infrastrukturen bliver omstridt, bliver det tydeligt, hvor vigtigt det er med gennemsigtighed og fair behandling af markedets aktører. Det er Jernbanenævnets opgave at understøtte dette.

Jernbaneområdet er tæt reguleret og ofte komplekst. Samtidig spiller EU en stadig en større rolle gennem direktiver, forordninger og vejledninger, der skal understøtte et velfungerende europæisk jernbanemarked. Målet er blandt andet at sikre rettigheder for både passagerer og jernbanevirksomheder samt understøtte en effektiv udnyttelse af infrastrukturen. Jernbanenævnets uafhængige prøvelse og tilsyn handler om at påse, at reglerne herom overholdes og anvendes i overensstemmelse med deres formål.

Som formand for nævnet er det mig derfor en fornøjelse at præsentere nævnets 16. årsberetning. Beretningen giver et overblik over årets væsentligste afgørelser, tilsyn samt øvrige aktiviteter og peger samtidig på nogle af de tendenser og udfordringer, der præger markedet for jernbanetransportydelse.

2025 har været et både spændende og travlt år for nævnet og sekretariatet. På nævnets vegne har sekretariatet deltaget aktivt i IRG-Rails arbejde, særligt som en del af en task force under arbejdsgruppen *Access to Service Facilities*, hvor der i 2025 har været fokus på depotspor. Adgangen til depotsporkapacitet har i stigende grad gennem de seneste år været en udfordring, både i Danmark og i en række andre europæiske lande. Denne problemstilling afspejles også i nævnets behandling af en klage fra Railservice over Banedanmarks tildeling af adgang til depotspor, som er nærmere beskrevet i årsberetningen.

Arbejdet mundede ud i en omfattende rapport, som kortlægger, hvor kapacitetssituationen er særligt presset, og hvorledes der gennem forbedret overholdelse og håndhævelse af gældende regler om adgang til depotspor, m.v., kan skabes forbedringer for markedsaktørerne.

Rapporten fremhæver, at flaskehalse navnlig skyldes færre tilgængelige spor, og at ineffektiv kapacitetsstyring ofte også spiller en rolle. Den peger desuden på behovet for større gennemsigtighed om eksisterende faciliteter og om den tilgængelige kapacitet i disse. Rapporten understreger også behovet for bedre sammenhæng mellem tildeling af kanaler og tildeling af depotspor. Samlet giver rapporten et tværeuropæisk billede af kapacitetsudfordringerne og af de reguleringsmæssige greb, der kan understøtte en effektiv og ikke-diskriminerende adgang. Rapportens resultater vil indgå som et vigtigt grundlag for nævnets prioritering af tilsyn og arbejde i 2026.

Spørgsmålet om kapacitet — og om, hvordan den knappe infrastrukturkapacitet forvaltes bedst muligt — fylder i stigende grad også på den jernbanepolitiske dagsorden i EU. I 2025 blev der nået en milepæl i arbejdet med Kommissionens forslag til en kapacitetsreform. Efter flere års forberedende arbejde blev der den 18. november 2025 opnået politisk enighed i trilogforhandlingerne. Reformen peger mod fælles og mere gennemsigtige rammer for, hvordan jernbanens kapacitet planlægges og anvendes, så trafikken bliver mere robust, og kapaciteten udnyttes bedre — ikke mindst på tværs af landegrænser. Reformen forventes endeligt vedtaget i 2026 af Europa-Parlamentet og Rådet.

Som nævnt har året budt på både mange sager og væsentlige problemstillinger på jernbaneområdet. Jeg ser frem til, at nævnet også fremadrettet kan bidrage til et marked, der fungerer gennem et uafhængigt tilsyn. Nærmere beskrivelser af Jernbanenævnets opgaver og beføjelser samt nævnets konkrete afgørelser findes på nævnets hjemmeside.

God læsning!

Lene Sigvardt

Nævnensformand

## Jernbanenævnets opgaver

### Fortolkning af lovgivningen

En af Jernbanenævnets centrale opgaver er at fortolke de regler, der hører under nævnets kompetence som klage- og tilsynsmyndighed.

Gennem afsagte afgørelser i klage- og tilsynssager bidrager nævnet med fortolkninger af retsgrundlaget, som skal sikre, at reglerne i praksis anvendes i overensstemmelse med både EU-reglerne og national ret. Fortolkningerne sker navnlig under hensyn til reglernes formål og med respekt af blandt andet grundlæggende principper om beskyttelse af partsrettigheder.

Udover at sikre, at afgørelserne er materielt korrekte, påser nævnet, at behandlingen af konkrete klagesager sker i overensstemmelse med både de særlige sagsbehandlingsregler på jernbaneområdet og almindelige forvaltningsretlige regler og retsgrundsætninger.

De relevante retsakter er samlet på nævnets hjemmeside [her](#), og de væsentligste er i hovedtræk omtalt neden for, jf. afsnit 4.1.

### Klage- og tilsynssager

Jernbanenævnet fungerer som uafhængig klagemyndighed i de sager, hvor lovgivningen giver adgang til at påklage afgørelser til nævnet. Klageadgangen giver jernbanevirksomhederne mulighed for en hurtig afklaring af uenighed om førstinstansens afgørelser.

Klagebehandlingen forudsætter, at de formelle betingelser er opfyldt, jf. klagevejledningen på nævnets hjemmeside og afsnit 4.2 nedenfor.

Overvågning og tilsyn er ligeledes centrale dele af Jernbanenævnets arbejde. Nævnet kan på eget initiativ indlede tilsynssager og træffe afgørelse om aktørernes overholdelse af reglerne. Tilsyn af egen drift prioriteres på områder, hvor behovet skønnes at være størst. Ved vurderingen af, om der er grundlag for at indlede et konkret tilsyn af egen drift, lægges der navnlig vægt på, hvorvidt der kan være tale om manglende overholdelse af gældende regler, som ikke er af underordnet betydning.

### Håndhævelse af nævnets afgørelser i klage- og tilsynssager

Nævnet kan påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give de oplysninger, som er nødvendige for nævnets sagsbehandling.

Manglende efterlevelse af nævnets afgørelser kan sanktioneres med ugentlige tvangsbøder.

### Offentliggørelse og gennemsigtighed

Alle nævnets afgørelser i klage- og tilsynssager offentliggøres løbende på nævnets hjemmeside. Dette giver således markedets aktører mulighed for at holde sig orienterede om nævnets praksis og eventuelt også selv at reagere ved at gøre opmærksom på eventuelle overtrædelser – og dermed bidrage til en forbedret og mere ensartet håndhævelse af reglerne.

## 1. Året der gik

I det følgende er gengivet resumeer af de væsentligste sager, som nævnet har behandlet i 2025.

### 1.1. Tilsynssager

#### 1.1.1. Passagerrettigheder

Jernbanenævnet fører tilsyn med, at jernbanevirksomhederne overholder reglerne i togpassagerrettighedsforordningen.

Herudover behandler Jernbanenævnet klager vedrørende forordningen, som falder uden for Ankenævnet for Bus, Tog og Metros afgørelseskompetence.

I 2025 afsluttede nævnet tilsynet med GoCollectives overholdelse af forordningens bestemmelser om personer med handicap og nedsat mobilitet, hvorefter et tilsvarende tilsyn blev iværksat over for Midtjyske Jernbaner og Nordjyske Jernbaner.

## **GoCollectives efterlevelse af reglerne om handicappedes rettigheder i medfør af togpassagerrettighedsforordningen (forordning 2021/782) – j.nr. 2024-220562**

Den omarbejdede togpassagerrettighedsforordning, som trådte i kraft den 7. juni 2023, indeholder skærpede regler om rettigheder for personer med handicap og nedsat mobilitet. Som led i nævnets tilsyn på handicapområdet indledte Jernbanenævnet den 25. november 2024 tilsyn med GoCollectives overholdelse af disse regler. Tilsynet blev indledt ved fremsendelse af en række spørgsmål med udgangspunkt i forordningens bestemmelser, som GoCollective blev bedt om at forholde sig til. Den 28. januar 2025 blev der afholdt onlinemøde mellem sekretariatet og GoCollective om selskabets tiltag i relation til forordningen.

I forbindelse med sagens behandling gennemgik nævnet blandt andet GoCollectives ordning for bestilling af handicapservice, billetkøbsmuligheder for personer med synlig og ikke-synlige handicap, informationen på GoCollectives hjemmeside og i den fælles brochure om handicapservice, håndtering af driftsforstyrrelser, uddannelse af personale samt opfølgning på den faktisk leverede assistance.

GoCollectives handicapservice til rejser med tog bestilles gennem DSB's døgnbemandede ordning, og de bestilte assistancer koordineres løbende mellem DSB og GoCollective. Ved driftsforstyrrelser kan der ske omlægning til en anden afgang eller til anden type af befordring, herunder efter omstændighederne taxa.

Personer med ikke-synlige handicap kan få hjælp til billetkøb og om nødvendigt købe billet i toget uden gebyr, hvis de ikke har kunnet benytte billetautomaten. GoCollectives eksisterende materiel var taget i brug før den 1. januar 2015, og de senere TSI-krav, herunder om tilgængelighed og markering af pladser til handicappede, m.v., finder derfor ikke anvendelse på dette materiel. Nyt eller opdateret materiel vil derimod fremadrettet skulle opfylde de nævnte krav.

Sagen viste samtidig, at der under tilsynet var sket en række forbedringer og afklaringer. GoCollective oplyste således, at brochuren om handicapservice var blevet gjort mere tilgængelig, blandt andet ved at erstatte ikoner med tekst og

gøre materialet mere egnet til oplæsningsprogrammer, ligesom brochuren kunne rekvireres i fysisk form. Det blev desuden oplyst, at der på hjemmesiden var etableret link til en klageformular vedrørende handicapservice. Herudover blev GoCollective anmodet om at gøre den fælles formular for ansøgning om refusion og kompensation efter gennemførelsesforordning 2024/949 tilgængelig på hjemmesiden.

I sagen indgik endvidere oplysninger om den faktiske udførelse af handicapservice. Ved mail af 3. februar 2025 fremsendte GoCollective en opgørelse for 2024, hvoraf det fremgik, at bestilt handicapservice var leveret i 623 tilfælde, mens kunderne havde oplevet svigt fra DSB's side i 5 tilfælde. Derudover var der gennemført 1.559 assistancer med taxa, hvor kunderne havde oplevet svigt fra taxaselskabets side i 8 tilfælde. GoCollective oplyste samtidig, at der i samarbejde med DSB blev ført statistik og fulgt op på leveringen af assistancer.

Jernbanenævnet fandt ved afgørelse af 24. marts 2025, at GoCollective i vidt omfang opfyldte reglerne om rettigheder for personer med handicap og nedsat mobilitet. Nævnet lagde blandt andet vægt på, at GoCollective gennem samarbejdet med DSB havde truffet rimelige foranstaltninger for at sikre handicapservice og assistance i forbindelse med rejser med selskabets tog, at der blev ført statistik og fulgt op på den leverede assistance, at passagererne blev informeret om deres rettigheder via hjemmesiden, brochuren, opslag og digitale salgskanaler, samt at GoCollective var opmærksom på tilgængelighedskrav ved fremtidige materielanskaffelser. Nævnet konstaterede dog enkelte udeståender, idet GoCollective fortsat arbejdede med at justere og optimere hjemmesiden i overensstemmelse med WCAG-standarderne, og idet den af EU-Kommissionen udfærdigede formular for refusion og kompensation endnu ikke var gjort tilgængelig på hjemmesiden. GoCollective blev derfor anmodet om senest den 1. juni 2025 at opfylde disse udeståender.

Ved mail af 30. maj 2025 bekræftede GoCollective, at hjemmesiden var opdateret med den fælles EU-formular efter gennemførelsesforordning 2024/949, og at teksten på hjemmesiden var justeret i overensstemmelse med WCAG-standarderne. Jernbanenævnet afsluttede herefter tilsynet ved mail af 3. juni 2025.

### **Midtjyske Jernbaners efterlevelse af reglerne om handicappedes rettigheder i medfør af togpassagerrettighedsforordningen**

Jernbanenævnet indledte ved mail af 3. juli 2025 tilsyn med Midtjyske Jernbaners (MJ) efterlevelse af reglerne om handicappedes rettigheder i henhold til togpassagerrettighedsforordningen. Tilsynet blev fulgt op med et onlinemøde den 19. august 2025 mellem MJ og sekretariatet.

Under sagens behandling har der navnlig været fokus på MJ's ordning for handicapservice, billetkøbsmuligheder for personer med handicap og nedsat mobilitet, information til passagererne på stationer, i brochure og på hjemmeside, herunder webtilgængeligheden, håndteringen af aflyste og omlagte rejser, tilgængeligheden i materiel og på stationer, personaleuddannelse samt opfølgning på relevante TSI PRM-forhold.

Tilsynssagen var fortsat under behandling ved årets udgang, og forventes afsluttet i løbet af 2026.



**Nærumbanen på vej mod Brede**

### **Nordjyske Jernbaners efterlevelse af reglerne om handicappedes rettigheder i medfør af togpassagerrettighedsforordningen (forordning nr. 2021/782) – j.nr. 2025-284530**

Jernbanenævnet indledte ved mail af 14. oktober 2025 tilsyn med Nordjyske Jernbaners (NJ) efterlevelse af reglerne om handicappedes rettigheder i henhold til togpassagerrettighedsforordningen.

Tilsynet blev indledt med et onlinemøde den 29. oktober 2025 mellem NJ, sekretariatet og Nordjyllands Trafikselskab (NT). NT fastlægger bl.a. takster, billetsystemer og køreplaner for den regionale trafik, mens NJ forestår den operative togdrift på strækningerne Skagen-Skørping og Hirtshals-Hjørring.

Under sagen har der navnlig været fokus på NJ's ordning for handicapservice, billetkøbsmuligheder for personer med handicap og nedsat mobilitet, oplysninger til passagererne på stationer, i brochuren om handicapservice og på hjemmesiden, herunder webtilgængeligheden, håndteringen af omlagte og aflyste rejser, tilgængeligheden i materiel og på stationer, personaleuddannelse samt NJ's opfølgning på, om den bestilte assistance faktisk bliver leveret.

NJ's samarbejde med DSB om bestilling af handicapservice fungerer efter det oplyste godt. DSB varetager bookingerne, mens NJ udfører den bestilte service. NJ og NT blev anmodet om at opdatere opslagene på stationerne om billetkøb, idet der manglede henvisninger til information om handicapforhold. Handicappede passagerer, som ikke kan benytte billetautomaten, kan købe billet i toget uden gebyr eller omkostninger udover selve billetprisen. Assistance til ind- og udstigning ydes også uden gebyr og omkostninger udover selve billetprisen.

NJ anvender togtyperne Desiro og LINT, som opfylder de relevante TSI PRM-krav, bl.a. på baggrund af en dialog med Dansk Handicap Forbund om togenes indretning og i relation til adgangsforholdene på stationerne. Ved driftsforstyrrelser ydes handicapservice også for omlagte rejser, og ved aflysninger sørges om nødvendigt for alternativ transport, herunder efter omstændighederne taxa for den resterende del af rejsen. NJ er fast deltager i DSB's handicappanel, og togrevisorerne og lokoførerne modtager obligatorisk undervisning i håndtering af handicappede passagerer.

Under sagen blev NJ anmodet om at korrigere visse udeståender navnlig i relation til informationen til passagererne. NJ blev anmodet om at indsætte link på hjemmesiden til EU-formularen

(gennemførelsesforordning 2024/949) for ansøgning om kompensation og refusion. NJ blev dernæst anmodet om at revurdere NJ's egen formular for kompensation og refusion i lyset af WCAG-standardernes krav til digital tilgængelighed. Yderligere blev det aftalt, at NJ skulle opsætte QR-koder på stationerne og ved billetautomaterne med henblik på at lette adgangen til handicapprochuren og øvrig information om passagerernes rettigheder.

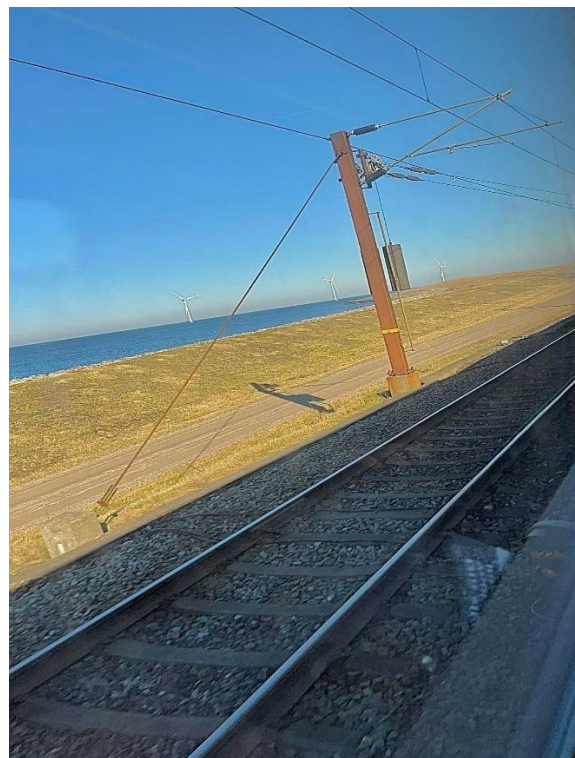
Sekretariatet test viste, at teksten på NJ's hjemmeside ikke opfyldte WCAG-standardernes krav om webtilgængelighed.

NJ modtager typisk er 3-4 bestillinger om ugen af handicapservice, og servicen udføres efter NJ's vurdering korrekt i ca. 99 pct. af tilfældene. Spontane henvendelser om assistance imødekommes så vidt muligt, selvom sene bestillinger i visse tilfælde må afvises under hensyn til kravet om 12 timers varsel.

Sagen blev behandlet på Jernbanenævnets møde den 4. december 2025, jf. tilsynsbrev af 5. januar 2026, hvor nævnet bemærkede, at NJ havde etableret en praksis og en række foranstaltninger, der understøtter handicappede passagerers muligheder for at gennemføre togrejser. Nævnet fandt dog, at der fortsat var behov for yderligere præciseringer og opfølgning for at sikre, at oplysninger om billetkøb, assistance, tilgængelighed og passagerrettigheder fremstår korrekte, let tilgængelige og i overensstemmelse med forordningens bestemmelser.

NJ blev derfor anmodet om blandt andet at fremsende en opdateret tekst til opslag på stationerne, sikre tilgængelig information om kompensation og refusion, fremsende udkast til tekst til de planlagte QR-koder, opdatere hjemmesiden i overensstemmelse med WCAG-standarderne samt tydeliggøre kravet om 12 timers forudbestilling af assistance, herunder hvad passagererne kan forvente ved sene bestillinger.

Der var fortsat de nævnte udeståender ved årets udgang, men sagen forventes afsluttet i 2026.



### **Storebælt**

#### **1.1.2. Markedsadgang**

Jernbanenævnet er klage- og tilsynsmyndighed i forhold til adgangen til jernbaneinfrastrukturen med henblik på at sikre overholdelse af gældende regler.

#### **Banedanmarks samordningsmekanismer (j.nr. 2023-161551)**

Ved tilsynsbrev af 16. maj 2024 blev Banedanmark anmodet om at overholde kravene til etablering af et forum for samordningsmekanismer, jf. § 5 i bekendtgørelsen om Banedanmarks opgaver og beføjelser (bekendtgørelsen). I den forbindelse blev Banedanmark blandt andet anmodet om:

- At fremsende udkast til retningslinjer for Banedanmarks opfyldelse af bekendtgørelsens krav om samordningsmekanismer, idet nævnet angav en række principper for processen herfor til sikring af åbenhed i processen med møder og i forhold til parternes mulighed for at afgive indlæg og at få indsigt i hinandens indlæg samt Banedanmarks svar.
- At indkalde alle de i bekendtgørelsens § 5, stk. 2, nævnte samordningsparter til samordning om alle de i

bekendtgørelsens § 5, stk. 3, nævnte emner vedrørende udvikling af infrastrukturen og vilkårene for at benytte denne, m.v.

- At indkalde Jernbanenævnet med mulighed for deltagelse som observatør i samordningsprocessen.

Banedanmark fremsendte den 2. september 2024 endelige retningslinjer for samordningsprocessen, og Jernbanenævnet meddelte ved brev af 16. september 2024, at disse var tilstrækkelige som administrationsgrundlag. Samtidig blev Banedanmark meddelt frist til senest den 6. januar 2025 at få færdiggjort det nødvendige afsnit på hjemmesiden til brug for samordningsprocessen og i forhold til at få indkaldt parterne til samordning.

Efter en række anmodninger om udsættelse meddelte sekretariatet sidste frist for førnævnte til 21. november 2025.

Banedanmark fremsendte herefter den 21. november 2025 brev af s.d. med varsling af den kommende høringsproces overfor høringsparterne og med henvisning til Banedanmarks særligt oprettede afsnit herom på hjemmesiden: [Læs mere her](#).

Sagen er senest behandlet af Jernbanenævnet den 4. december 2025, jf. tilsynsbrev af 5. december 2025, hvori nævnet bemærkede:

*“Med det udsendte høringsbrev har Banedanmark inviteret høringsparterne til at fremkomme med synspunkter om alle de bekendtgørelsens § 5, stk. 3, nævnte emner.*

*Høringsbrevet indeholder udførlig vejledning til høringsparterne om samordningsprocessen i overensstemmelse med de ovenfor nævnte retningslinjer herunder også om brugen af det særligt oprettede afsnit på hjemmesiden.*

*Som bilag til høringsbrevet har Banedanmark vedhæftet en liste, som viser kredsen af deltagere, som Banedanmark har inviteret til samordning.*

*I forhold til deltagerkredsen henstiller Jernbanenævnet, at Banedanmark (som nævnt i retningslinjernes punkt 3) er opmærksom på at få indkaldt den samlede kreds af virksomheder, som har indgået aftaler med Banedanmark om tildeling af kapacitet – herunder også jernbanerelaterede virksomheder, der gør brug af Banedanmarks infrastruktur udover de traditionelle jernbanevirksomheder. Dette gælder f.eks. [...].*

*Nævnet har anmodet sekretariatet om at deltage som observatør i samordningsprocessen [...].”*

Ved årets udgang var sagen fortsat under behandling, idet den første høringsproces blev afholdt i perioden 19. januar til og med 22. februar 2026 med mulighed for at fremkomme med skriftlige bemærkninger. Dernæst blev der afholdt møde for samordningsparterne 9. marts 2026.

Sagen forventes afsluttet i 2026.



**Lyngby/Sorgenfri**

### **Banedanmarks ansvarsbestemmelse (j.nr. 2022-107102)**

Sagen om ansvarsbestemmelsen i Banedanmarks Adgangskontrakt fortsatte i 2025 som opfølgning på Jernbanenævnets tilsynsafgørelse af 21. september 2023 om den tidligere ansvarsbestemmelse herunder nævnets tilsynsafgørelse af 22. april 2024, hvorved Banedanmark blev pålagt at ophøre med at anvende den tidligere ansvarsbestemmelse pr. 1. juli 2024.

Herefter fremsendte Banedanmark ved brev af 3. marts 2025 en ændret ansvarsbestemmelse med følgende ordlyd:

*“§ 11 Erstatning*

*11.1 Ansvar*

Parterne er erstatningsansvarlige i henhold til dansk rets almindelige regler.

### 11.2 Regres

En part, der ifalder erstatningsansvar overfor tredjemand, er berettiget til at gøre regres mod den anden part, jf. også jernbanelovens § 52. Ved internationale transporter finder regresreglerne i bilag E i konventionen om international transport med jernbane (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilnius Protokollen af 3. juni 1999, anvendelse.

### 11.3 Ansvarsbegrænsning

Erstatning for person- og tingsskade opgøres efter dansk rets almindelige regler, idet en part dog ikke kan kræve erstatning for driftstab, avancetab eller andet indirekte tab.

### 11.4 Erstatningstransport til persontransport i visse tilfælde

Uanset at Banedanmark ikke er erstatningsansvarlig efter punkt 11.1, og dermed uanset at ikke-rettidigt varslede ændringer af kapacitetstildeling er omfattet af markedsåbningsdirektivets undtagelser i bilag VII, pkt. 14, dækker Banedanmark direkte og rimelige omkostninger til erstatningstransport, dog maksimalt 5 mio.

kr. pr. kapacitetsændring, såfremt følgende kumulative betingelser er opfyldte:

- Ændringen i kapacitetstildeling er fra Banedanmarks side begrundet i undtagelsesmuligheden om omkostningsineffektivitet eller til unødigt skade for så vidt angår aktivets levetid eller tilstand, i markedsåbningsdirektivets bilag VII, pkt. 14, som ændret ved Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/2075 af 4. september 2017.

- Ændringen har medført en totalspærring.

- De direkte og rimelige omkostninger til erstatningstransport angår tiden ud over 72 timer fra den ikke-rettidigt varslede ændring af kapacitetstildeling.

- Erstatningstransporten vedrører persontransport.”

Jernbanenævnet behandlede senest sagen på sit møde den 4. december 2025, hvor dele af førnævnte ændrede ansvarsbestemmelse blev tilsidesat, jf. nævnets tilsynsbrev af 8. december 2025, hvori nævnet udtalte enstemmigt:

“Det ligger uden for Jernbanenævnets kompetence at afgøre konkrete erstatningsretlige tvister mellem Banedanmark og en jernbanevirksomhed, idet sådanne tvister henhører under domstolene.

Derimod henhører det under Jernbanenævnets kompetence at tage stilling til blandt andet infrastrukturforvalterens generelle vilkår for jernbanevirksomhedernes adgang til jernbaneinfrastrukturen, jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 9, stk. 1, jf. stk. 2, nr. 65, hvorefter nævnet på eget initiativ kan træffe afgørelse om ordninger vedrørende adgang til jernbaneinfrastruktur og om passende foranstaltninger herom med henblik på at korrigere markedsforvridning eller andre former for uønsket udvikling på jernbanemarkedet.

Ved vurderingen af, hvorvidt Banedanmarks vilkår for jernbanevirksomhedernes adgang til infrastrukturen er udtryk for uønsket udvikling på jernbanemarkedet, kan der blandt andet lægges vægt på de overordnede retningslinjer herom i direktivet.

I den forbindelse kan henvises til direktivets præambelbetragtning nr. 43, hvor det er anført, at kapacitetstildelingsordninger bør tilskynde jernbaneinfrastrukturforvaltere til at optimere udnyttelsen af deres infrastruktur.

Endvidere er det fremhævet i direktivets præambelbetragtning nr. 50, at infrastrukturforvaltere bør have incitament til at sikre færrest mulige forstyrrelser på nettet og til at forbedre dets resultater.

Yderligere er det fremhævet i direktivets præambelbetragtning nr. 71, at jernbaneinfrastrukturen repræsenterer et naturligt monopol, hvorfor det er nødvendigt at give infrastrukturforvaltere incitament til at forvalte deres infrastruktur effektivt.

Endelig er det i direktivets artikel 10, stk. 1, 1. pkt. og stk. 2, 1. pkt., blandt andet anført, at jernbanevirksomhederne skal tildeles adgang til infrastrukturen på retfærdige vilkår.

#### Adgangskontraktens punkter 11.1 og 11.2

Adgangskontraktens punkt 11.1 følger dansk rets almindelige udgangspunkt for bedømmelse af, om der foreligger et ansvarsgrundlag (culpareglen).

Bestemmelsen i punkt 11.2 følger almindelige principper om regres efter henholdsvis dansk ret og internationale transporter.

Jernbanenævnet har ingen bemærkninger til Adgangskontraktens punkter 11.1 og 11.2.

#### Væsentlige uklarheder i Adgangskontraktens punkt 11.3

Efter ordlyden af punkt 11.3 begrænser bestemmelsen alene Banedanmarks ansvar i forhold til person- og tingsskade herunder driftstab, avancetab eller andet indirekte tab i relation til person- og tingsskade.

Således må bestemmelsens formulering »Erstatning for person- og tingsskade opgøres efter dansk rets almindelige regler, **idet en part dog** (tekstfremhævning og understregning her) ikke kan kræve erstatning for driftstab, avancetab eller andet indirekte tab« efter en umiddelbar ordlydsfortolkning forstås sådan, at ansvarsbegrænsningen kun vedrører person- og tingsskade – og dermed at der ikke derudover er tale om en generel ansvarsfraskrivelse for driftstab, avancetab eller andet indirekte tab.

Dernæst er det uklart, hvad der er omfattet af det i bestemmelsen nævnte "indirekte tab", idet dette ikke er et entydigt begreb. Uden yderligere forklaringer eller eksemplificeringer af, hvad der anses som indirekte tab, må afgrænsningen af dette begreb tage udgangspunkt i de almindelige principper for erstatningsberegning i kontraktforhold. Heraf følger, at udgiftstab

efter omstændighederne ikke altid anses som indirekte tab.

#### Banedanmarks mulige formål med og fortolkning af Adgangskontraktens punkt 11.3

På trods af førnævnte umiddelbare ordlydsfortolkning af punkt 11.3 antager Jernbanenævnet – blandt andet ud fra bestemmelsens sammenhæng med den efterfølgende bestemmelse i punkt 11.4 - at Banedanmark med punkt 11.3 kan have til hensigt:

- Som udgangspunkt generelt at fraskrive sig ansvaret for driftstab, avancetab eller andet indirekte tab (og dermed ikke kun at begrænse ansvaret for sådanne erstatningsposter i relation til person- og tings-skade).

- At førnævnte ansvarsfraskrivelse i forhold til indirekte tab som udgangspunkt også skal omfatte udgiftstab (hvilket dog så modificeres af den i punkt 11.4 nævnte mulighed for at yde kompensation for udgifter til erstatningstransport).

En sådan forståelse af bestemmelsen ville indebære, at jernbanevirksomhederne generelt som udgangspunkt blev afskåret fra at få dækket driftstab, avancetab eller andet indirekte tab - uanset om der fra Banedanmarks side forelå fejl, som i øvrigt måtte være ansvarspådragende efter dansk rets almindelige principper om offentlige myndigheders erstatningsansvar.

Det ville i givet fald kunne udgøre en væsentlig forrykning af den ansvarsfordeling, som følger af almindelige erstatningsretlige regler.

Lige så ensidige og vidtgående ansvarsfraskrivelse for jernbaneinfrastrukturforvaltere ses ikke at være almindeligt anvendt i de øvrige europæiske lande.

Banedanmark har i partshøringssvaret fremsendt 3 eksempler på adgangskontrakter i andre europæiske lande med ansvarsfraskrivelse for infrastrukturforvalterne, som efter Banedanmarks opfattelse er sammenlignelige med Banedanmarks ansvarsfraskrivelse. Jernbanenævnet er

ikke enig i, at de nævnte enkelte eksempler er fuldt sammenlignelige med Banedanmarks ansvarsfraskrivelse.

Dernæst ses tilsynsorganerne i de pågældende lande ikke at have taget stilling til ansvarsbestemmelserne, og der foreligger ikke nogen praksis blandt de europæiske tilsynsorganer på jernbaneområdet, som støtter ansvarsfraskrivelse for infrastrukturforvalterne svarende til den i nærværende sag omhandlede ansvarsfraskrivelse.

#### Adgangskontraktens punkt 11.4

Imens jernbanegodsoperatørerne i medfør af førnævnte fortolkning af punkt 11.3 ville være helt afskårede fra at få dækket driftstab, avancetab eller andet indirekte tab, ville der dog efter punkt 11.4 være mulighed for at kompensere operatører af persontransport for udgifter til erstatningstransport i tilfælde af tilbagekaldelser af tildelt kapacitet.

Denne mulighed for at yde kompensation for udgifter til erstatningstransport er dog begrænset til situationer med totalspærringer. Den omstændighed, at en spærning alene måtte ramme bestemte transporter på en strækning, vil således efter bestemmelsen udelukke kompensation, hvis blot en enkelt anden transport på strækningen ikke rammes. Dette vil indebære forskelsbehandling af jernbanevirksomhederne.

Yderligere indeholder punkt 11.4 en misvisende og uhensigtsmæssig sammenblanding af, hvornår der foreligger erstatningsansvar efter almindelige regler og bestemmelsen i direktivets bilag VII, punkt 14 om fravigelse af kravene til varsling af sporarbejder. Hvorvidt der foreligger ansvarsgrundlag og erstatningsansvar beror således på selvstændige vurderinger, der ikke er sammenfaldende med vurderingerne af, hvorvidt kravene om varsling af spæringer kan fraviges. Punkt 11.4, 1. pkt., kan forstås således, at Banedanmark ønsker at fraskrive sig ansvaret for udvist culpa med en bestemmelse om, hvis blot direktivets bilag VII, punkt 14 finder anvendelse, så er der pr. definition ikke tale om en situation, hvor Banedanmark har

handlet ansvarspådragende – uanset de bagvedliggende årsager til, at der er opstået en situation, hvor varslingskravene kunne fraviges. Dette ville i givet fald begrænse Banedanmarks incitament til at forvalte infrastrukturen forsvarligt og effektivt ved at planlægge og udføre vedligeholdelsesarbejder rettidigt.

Rettidig planlægning af infrastrukturarbejder vil – alt andet lige – være egnet til understøtte, at spæringerne varsles rettidigt og korrekt herunder i forhold til, at der hverken reserveres for lidt eller meget tid til den enkelte spærning.

Endelig bemærkes, at den forklarende note til punkt 11.4 indeholder et misvisende udsagn, idet det er anført, at »planlagte vedligeholdelsesarbejder« generelt skulle falde uden for kravene om varsling af midlertidige kapacitetsbegrænsninger i direktivets bilag VII. Dette er ikke korrekt, idet kravene om varsling af midlertidige kapacitetsbegrænsninger i direktivets bilag VII beror på varigheden og virkningen på trafikmængden – hvorimod det er uden betydning for varslingskravene, hvorvidt den midlertidige kapacitetsrestriktion måtte skyldes vedligeholdelse eller fornyelse af infrastrukturen.

#### Adgangskontraktens punkter 11.3, 2. led og punkt 11.4 ophæves

Allerede på grund af henholdsvis de ovenfor nævnte uklarheder i punkt 11.3, 2. led samt dernæst blandt andet den i punkt 11.4 misvisende sammenblanding af culpereglen med direktivets bilag VII, punkt 14, m.v. – finder Jernbanenævnet, at førnævnte bestemmelser er uegnede til at indgå i Adgangskontrakten.

I øvrigt bemærkes, at navnlig med de ovenfor nævnte fortolkninger af punkt 11.3 og punkt 11.4, der som nævnt kan have været intentionen fra Banedanmarks side – herunder især fraskrivelsen af ansvaret i forhold til driftstab, avancetab og andet indirekte tab samt fraskrivelsen af ansvar for manglende agtpågivenhed – i givet fald ville være udtryk for urimelige vilkår for jernbanevirksomhederne, som ville kunne komme til at bære ganske

væsentlige erstatningsposter, der ellers efter almindelige principper for erstatningsansvar skulle bæres af Banedanmark. Heroverfor kan muligheden for dækning af udgifter til erstatningstransport ikke tillægges afgørende betydning. Dermed ville bestemmelserne kunne begrænse incitamentet for Banedanmark til at sikre færrest mulige forstyrrelser på jernbanenettet og at overholde kravene i direktivets bilag VII om varsling og planlægning af midlertidige kapacitetsbegrænsninger. Overholdelse af disse krav er ikke kun egnet til at understøtte, at der afsættes tilstrækkelig tid til den enkelte sporspærring – men også at der ikke afsættes for meget tid.

[...]

Bestemmelserne i Adgangskontraktens punkt 11.3, 2. led og punkt 11.4, findes sammenfattende - på baggrund af det ovenfor anførte - at være udtryk for en uønsket udvikling på jernbanemarkedet, jf. i øvrigt høringssvarene fra DSB og Go-Collective.

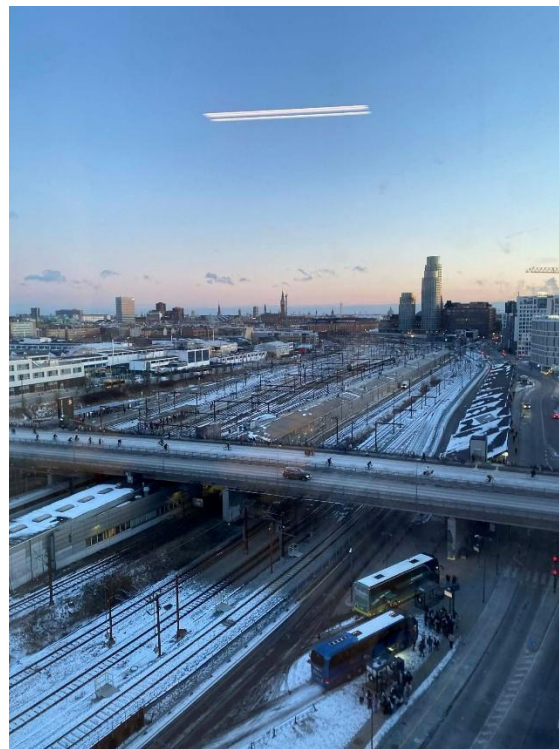
Jernbanenævnet tilsidesætter på denne baggrund Adgangskontraktens punkt 11.3, 2. led og punkt 11.4, jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 9, stk. 1, jf. stk. 2, litra 6, samt jernbanelovens § 103, stk. 3.

De nævnte bestemmelser kan herefter ikke længere gyldigt indgå som vilkår for jernbanevirksomhedernes adgang til Banedanmarks jernbaneinfrastruktur.

Nærværende afgørelse er med forbehold for, hvad der senere måtte gælde ved ikrafttrædelsen af den kommende EU kapacitetsreform på jernbaneområdet, som vil have karakter af en forordning med direkte virkning i medlemsstaterne. Dennes bestemmelser vil således være umiddelbart gældende efter ikrafttrædelsen herunder også i det omfang bestemmelserne fraviger, hvad der er bestemt i denne afgørelse."

Banedanmark har efterfølgende udtaget stævning med påstand om ugyldighed af førnævnte

afgørelse. Sagens endelige udfald afventer således nu domstolsbehandlingen.



**Dybbølsbro Station set fra Trafikstyrelsen**

### **1.1.3. DSB's regnskabsreglement**

#### **Tilsynet med DSB's regnskabsreglement for regnskabsåret 2024 (j.nr. 2025-258172)**

Efter jernbanelovens § 104, stk. 2, fører Jernbanenævnet tilsyn med DSB's overholdelse af regnskabsreglementet for DSB.

Den 28. marts 2025 havde Jernbanenævnet fra DSB modtaget 2024 årsregnskaber fra DSB's datterselskaber samt 2024 årsregnskabet med hovedregnskabsopstilling fra moderselskabet (DSB SOV) samt notat udarbejdet af den eksterne revision om udførte kontrolhandlinger.

Efter gennemgang af førnævnte bemærkede Jernbanenævnet, jf. nævnets tilsynsbrev af 12. september 2025:

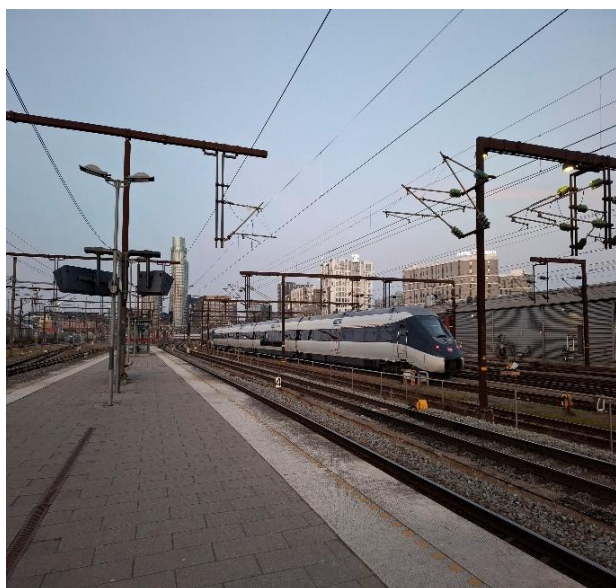
- At hovedregnskabsopstillingen indeholder opdeling af DSB's aktiviteter og er ledsaget af redegørelser og en ledelseserklæring med det i regnskabsreglementets § 17, stk. 1 og stk. 4, foreskrevne indhold.

- *At revisorerklæringerne i forbindelse med hovedregnskabsopstillingen har det i regnskabsreglementets § 15 foreskrevne indhold, og at DSB på hjemmesiden har offentliggjort erklæringerne, jf. regnskabsreglementets § 21, stk. 3.*
  - *At strækingsregnskabet er ledsaget af redegørelser samt ledelseserklæring med det i regnskabsreglementets § 17, stk. 1- 2 og stk. 4, foreskrevne indhold.*
  - *At strækingsregnskabet indeholder redegørelser for de samlede omkostninger og indtægter for hvert togsystem tillige med nøgletal for nettoomkostning pr. person- og togkilometer, jf. regnskabsreglementets § 21, stk. 1-2. Strækingsregnskabet er offentliggjort på DSB's hjemmeside.*
  - *At den eksterne revisions erklæring vedrørende transaktionsdokumentationen ifølge revisorredegørelsen bl.a. er afgivet på grundlag af de eksterne revisorers kontrolhandlinger i relation til:*
    - o *At DSB i fornødent omfang har udarbejdet transaktionsdokumentation. Ved stikprøver har den eksterne revision således efterprøvet DSB's vurderinger af, hvorvidt der skulle udarbejdes transaktionsdokumentation.*
    - o *At der for samtlige dokumenterede transaktioner foreligger notat med relevante oplysninger, vurderinger og konklusioner fra DSB i relation til overholdelse af regnskabsreglementet.*
    - o *At der for så vidt angår koncern-eksterne transaktioner i 2024, forelå transaktionsdokumentation for i alt 31 transaktioner. Heraf har den eksterne revision udtaget 7 transaktioner til stikprøvevis kontrol, hvor den eksterne revision i hvert enkelt tilfælde har gennemgået DSB's dokumentationsnotater og vurderet, hvorvidt den eksterne revision kunne tilslutte sig DSB's konklusioner vedrørende overholdelse af regnskabsreglementet, herunder også de*
- forudsætninger, kriterier og vurderinger, der er lagt til grund for DSB's konklusioner. Herudover er der foretaget stikprøvevis kontroller til kontrakt og bogføring for verifikation af væsentlige forhold, gennemgang af DSB's beregninger i notaterne, herunder stikprøvevis afstemning til DSB's bogføring.*
- o *At der for så vidt angår koncerninterne transaktioner i 2024, forelå transaktionsdokumentation for i alt 24 transaktioner. Heraf har den eksterne revisor udtaget 5 transaktioner til stikprøvevis kontrol, hvor den eksterne revision i hvert enkelt tilfælde har gennemgået DSB's dokumentationsnotater og vurderet, hvorvidt den eksterne revision kunne tilslutte sig DSB's konklusioner vedrørende overholdelse af regnskabsreglementet, herunder også de kriterier, vurderinger og forudsætninger, der er lagt til grund for DSB's konklusioner. Herudover er der foretaget stikprøvevis kontrol til kontrakt og bogføring for verifikation af væsentlige forhold i forbindelse med DSB's vurderinger, gennemgang af DSB's beregninger i notaterne, herunder stikprøvevis afstemning til DSB's bogføring.*
- *At den eksterne revisions erklæring vedrørende hovedregnskabsopstillingens opdeling i henholdsvis konkurrenceudsatte aktiviteter og offentlige serviceydelser ifølge revisorredegørelsen bl.a. er afgivet på grundlag af den eksterne revisions kontrolhandlinger i relation til:*
    - o *Afstemning af hovedregnskabsopstillingen i forhold til årsrapporten.*
    - o *Gennemgang af hovedregnskabsopstillingens fordeling mellem konkurrenceudsatte aktiviteter og offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt.*
    - o *Gennemgang af delområderegnskaberne, som skal sikre den*

regnskabsmæssige adskillelse. Den eksterne revision har tilsluttet sig, at DSB for 2024 har udarbejdet delområderegnskaber for 4 aktivitetsområder. Den eksterne revision har gennemgået de 4 delområderegnskaber ved stikprøvevise gennemgange m.v. på kontoniveau med henblik på sikring af, at det enkelte delområderegnskab er korrekt opstillet.

- Gennemgang af DSB's opgørelse af ejerafkast herunder afstemning til bogføringen og gennemgang af de underliggende beregninger til forelagt dokumentation.
- Kontrol af, at hovedregnskabsopstillingen er konsistent i forhold til den gennemgåede transaktionsdokumentation og den eksterne revisions viden, som i øvrigt er opnået i forbindelse med arbejdet vedrørende erklæringerne efter regnskabsreglementets § 15."

Jernbanenævnet fandt på det foreliggende grundlag ikke anledning til yderligere tilsynsmæssige skridt og afsluttede herefter tilsynet med 2024-regnskaberne



**Dybbølsbro Station, København**

## 1.2. Klagesager

### Klagesag om Banedanmarks tildeling af adgang til depotspor (j.nr. 2025-225915)

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

Klageren driver et i henhold til sikkerhedsreglerne certificeret ECM-værksted med en værkstedsbygning i Padborg med indendørs faciliteter. Her udføres der lovmæssig service og vedligehold af jernbanevogne, så disse opfylder sikkerhedskravene med henblik på at kunne køre på bl.a. Banedanmarks infrastruktur.

Sagen blev afgjort ved Jernbanenævnets afgørelse af 17. december 2025, hvori nævnet blandt andet anførte:

*"[...] depotspor udgør jernbanerelaterede servicefaciliteter, jf. direktivets Bilag II, punkt 2, litra d. Heraf følger, at de gældende bestemmelser om jernbanerelaterede servicefaciliteter finder anvendelse på depotspor.*

*Disse bestemmelser gælder også for andre ansøgere end jernbanevirksomheder, jf. jernbanelovens § 5, stk. 2, bekendtgørelsen om servicefaciliteter, § 4, samt gennemførelsesforordningens artikel 1, 3. pkt. Dermed gælder reglerne om jernbanerelaterede servicefaciliteter også for virksomheder, der som klageren udfører service og vedligehold af jernbanevogne for jernbanevirksomheder i henhold til sikkerhedsreglerne.*

*Adgangen til depotspor spiller en central rolle i forhold til at understøtte en optimal udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Generelt er der på europæisk plan gennem de seneste år i stigende grad observeret situationer med knaphed på depotsporskapalet. [...]*

*Klageren har over de seneste 8 år mistet 911 meter depotsporskapalet (hvoraf 220 meter dog var depotsporskapalet på spor ejet af DSB) i Padborg, og aktuelt*

har Banedanmark kun tildelt klageren 58 meter depotsporskapa-  
citet i Padborg. Til sammenligning har klageren henvist til  
flere andre jernbanerelaterede værk-  
stedsvirksomheder, som Banedanmark  
aktuelt har tildelt væsentligt mere depot-  
sporskapa-  
citet, herunder bl.a. Viking  
Rails værksted i Padborg, som Banedan-  
mark har tildelt i alt 2.888 meter depot-  
sporskapa-  
citet fordelt på 10 forskellige  
omkringliggende depotspor. [...]

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

I begrundelsen for afslaget har Banedan-  
mark fejlagtigt anført, at sporet ejes af en  
anden jernbanevirksomhed og ikke dispo-  
neres af Banedanmark. Banedanmark har  
efterfølgende bekræftet, at dette er ukor-  
rekt, idet sporet ejes og disponeres af Ba-  
nedanmark. Allerede som følge heraf op-  
hæves denne del af afslaget og spørgs-  
målet om klagerens adgang til sporet  
hjemvises til fornyet behandling hos Ba-  
nedanmark med nedenstående bemærk-  
ninger og anmodninger til Banedanmark.

Sporet udgør det eneste forbindelsesspor  
til de af DSB ejede depotspor AM\_12c og  
AM\_12d, som klageren har mulighed for  
at leje af DSB, hvilket vil kunne løse kla-  
gerens mest akutte mangel på depot-  
sporskapa-  
citet i Padborg og herunder  
sikre, at klagerens ECM-værksted kan ud-  
føre lovpligtig service og vedligehold af  
togvogne for en række jernbanevirksom-  
heder.

Udgangspunktet er derfor, at der bør sik-  
res klageren adgang til at benytte sporet  
til gennemkørsel for at muliggøre udnyt-  
telse af depotsporskapa-  
citeten i sporene  
AM\_12c og AM\_12d, jf. direktivets præ-  
ambel nr. 12, 2. pkt. Heraf følger, at der  
bør gives adgang til en sportilslutning,  
hvis det er nødvendigt for at sikre adgang  
til en servicefacilitet, som servicerer mere  
end én bruger. [...]

Sporet er aktuelt lukket som følge af  
manglende vedligeholdelse.

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

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

Henset til muligheden for at fastsætte vil-  
kår som nævnt ovenfor, lægger Jernba-  
nenævnet til grund, at det er teknisk mu-  
ligt for Banedanmark at stille sporet til rå-  
dighed for klagerens gennemkørsler, og  
dernæst at dette vil kunne tilrettelægges  
uden at bringe driftssikkerheden i fare.  
[...]

Sammenfattende anmodes Banedanmark  
på baggrund af det anførte efter service-  
facilitetsbekendtgørelsens § 14, stk. 1, 1.  
pkt., og gennemførelsesforordningens ar-  
tikel 14, samt de øvrige ovenfor nævnte  
bestemmelser, om at give klageren ad-  
gang til spor AM\_12 (mellem sporskifte  
09 og 13b) med henblik på gennemkørsel  
således, at klagerens gennemkørsler kan  
ske senest samtidig med, at klageren  
måtte opnå adgang til sporene AM\_12c  
og AM\_12d efter aftale med DSB. [...]

Som alternativ til førnævnte adgang for  
klageren kan Banedanmark i stedet give  
klageren adgang til andre af Banedan-  
marks depotspor i Padborg forudsat, at  
klageren derved opnår adgang til mindst  
samme længde effektiv depotsporskapa-  
citet, som findes på sporene AM\_12c og  
AM\_12d. [...].”

Udover førnævnte ophævede Jernbanenævnet også i afgørelsen af 17. december 2025 afslaget på klagerens ansøgning om adgang til spor AM\_12e. Dette spørgsmål blev hjemvist til fornyet behandling, idet afslaget stred imod et tidligere meddelt tilsagn overfor klageren og ikke var begrundet med tilstrækkeligt tungtvejende modhensyn.

Endelig ophævede Jernbanenævnet afslaget på klagerens anmodning om adgang til sporene AM\_12c og AM\_12d, idet disse var ejede og disponerede af DSB. Denne del af sagen blev derfor henvist til behandling hos DSB, jf. forvaltningslovens § 7, stk. 2.

### **Klage over Lokaltogs manglende billetautomater på station - EU-forordning 2021/782 (j.nr. 2024-224113)**

Jernbanenævnet modtog fra den 29. november 2024 en klage vedrørende Lokaltogs manglende billetautomater og skiltning på Mørdrup Station. Klager gjorde bl.a. gældende, at Lokaltog efter togpassagerrettighedsforordningen var forpligtet til at stille billetautomater til rådighed, og at vejledningen om billetkøb på stationen var utilstrækkelig.

Sagen blev behandlet på Jernbanenævnets møde den 27. februar 2025, jf. nævnets tilsynsbrev af 19. marts 2025. Nævnet fandt, at Lokaltog på det foreliggende grundlag opfyldte de gældende krav til passagerernes muligheder for at købe billetter til rejser med Lokaltog i Region Hovedstaden, og at Lokaltog ikke (ud over de eksisterende salgskanaler betjente billetsalg på udvalgte stationer, internet/telefon og rejsekortautomater) var forpligtet til at opstille billetautomater på stationerne eller i togene.

Nævnet fandt dog, at Lokaltogs opslag på stationerne var utilstrækkelige i forhold til informationen om SMS-billetkøb, idet vejledningen manglede oplysninger om telefonnummeret til bestilling samt om, hvilke oplysninger passageren skulle sende for at modtage SMS-billet. Lokaltog fremsendte efter partshøringen et revideret køreplansopslag med opdateret SMS-vejledning og oplyste, at det reviderede opslag ville blive ophængt på stationerne fra sommerkøreplanen 2025.

På denne baggrund fandt Jernbanenævnet ikke anledning til at bemærke yderligere i anledning af klagen.



**S-togs kupé**

### **DSB's salg af gennemgående billetter (j.nr. 2024-224035)**

#### **Jernbanenævnets afgørelse om DSB's salg af gennemgående billetter, mv.**

Jernbanenævnet modtog den 17. december 2024 en klage vedrørende DSB's salg af internationale billetter og vilkårene herfor. Efter klagers opfattelse havde DSB overtrådt kravene i togpassagerrettighedsforordningen ved ikke i tilstrækkeligt omfang at have truffet foranstaltninger for at kunne sælge gennemgående billetter til internationale rejser med tog. Yderligere anførte klager, at DSB's vejledning til passagererne var mangelfuld, samt at passagerer med nedsat mobilitet blev forskelsbehandlet i forbindelse med DSB's salg af billetter til rejser med tog i udlandet.

Sagen blev behandlet af Jernbanenævnet den 27. februar 2025, jf. nævnets tilsynsbrev af 26. marts 2026, hvori nævnet bl.a. udtalte:

”Ikke grundlag for at antage, at DSB ikke skulle have truffet alle rimelige foranstaltninger for så vidt muligt at kunne sælge gennemgående billetter

Når jernbanevirksomheder sælger billetter som langdistance eller regional personbefordring med jernbane, herunder når sådanne rejser er sammensat af flere forskellige individuelle togrejser, er jernbanevirksomheden efter forordningens artikel 12, stk. 1, 1. pkt. forpligtet til at udstede billetter til sådanne rejser som gennemgående billetter, hvis den samlede rejse sker med en enkelt jernbanevirksomhed.

Hvis førnævnte sammensatte rejser derimod, sker med flere forskellige jernbanevirksomheder, er disse imidlertid efter artikel 11, stk. 1, alene forpligtede til at tilbyde gennemgående billetter, »når sådanne forefindes«, og efter artikel 12, stk. 1, 2. pkt., er jernbanevirksomhederne alene forpligtede til at træffe »alle rimelige foranstaltninger« for at tilbyde gennemgående billetter og at »samarbejde indbyrdes herom».

I overensstemmelse med DSB’s oplysninger, ... lægger Jernbanenævnet til grund, at DSB tilbyder gennemgående billetter til sammensatte rejser, hvor en del af rejsen sker med DSB’s tog og en anden del af rejsen sker med en række forskellige andre jernbanevirksomheder i andre europæiske lande, herunder:

- Tyskland (DB’s tog).
- Holland (NS’ tog).
- Belgien (SNCB’s tog).
- Luxemburg (CFL’s tog).
- Schweiz (SBB’s tog).
- Østrig (ÖBB’s tog, bortset fra NightJet og EuroNight).
- Ungarn (MAV-START’s tog).
- Slovakiet (ZSSK’s tog).

- Tjekkiet (CD’s tog).

DSB’s salg af gennemgående billetter til rejser sammensat af rejser med DSB’s tog og førnævnte andre tog, indebærer, at passagererne er berettigede til refusion og omlægning af rejsen (forordningens artikel 18), alternativt kompensation (forordningens artikel 19) samt assistance, m.v. (forordningens artikel 20) i forhold til forsinkelser beregnet som tidsforskellen mellem henholdsvis tidspunktet for passagerens planlagte ankomst ifølge den offentliggjorte køreplan og passagerens faktiske eller forventede ankomst til bestemmelsesstationen på den sidste del af togrejsen, jf. forordningens artikel 12, stk. 3.

Derudover sælger DSB efter det oplyste billetter til sammensatte rejser med DSB’s tog og en række andre jernbanevirksomheder, hvor billetterne dog ikke anses som gennemgående billetter. Dette indebærer, at passagerernes rettigheder i forhold til kompensation, assistance, m.v. i tilfælde af forsinkelser må bedømmes individuelt og rettes mod hver enkelt af de jernbanevirksomheder, som der rejses med. Det drejer sig ifølge DSB’s »Handelsbetingelser Udland« (side 1) om sammensatte rejser, som består af rejser med DSB’s tog og følgende andre jernbanevirksomheder:

- ÖBB’s tog NightJet og EuroNight i Østrig.
- I Sverige SJ’s højhastighedstog, SJ’s IC-tog, SJ’s EuroNight, SJ’s Nattog, Snälltåget og VY.
- Frankrigs SNCF og TER-tog, IC-tog og TGV-højhastighedstog.
- Eurostar højhastighedstog i forbindelse med Storbritannien, Tyskland, Belgien, Holland og Frankrig.
- Slovaquiets IC-tog.
- Trenitalias italienske højhastighedstog, kaldet Freccia.
- EC-togene mellem Tyskland, Østrig og Italien, som er et samarbejde mellem DB, ÖBB og Trenitalia.

- *EC-togene mellem Schweiz og Italien, som er et samarbejde mellem SBB og Trenitalia.*

*I overensstemmelse med DSB's oplysninger lægger Jernbanenævnet til grund, at DSB ikke har mulighed for at sælge billetter til sammensatte rejser med henholdsvis DSB's tog og førnævnte togtjenester som gennemgående billetter, da de pågældende jernbanevirksomheder tilbyder togtjenesterne på vilkår, som ikke gør det muligt at tilbyde gennemgående billetter. For disse togtjenester har passagererne rettigheder som følge af den såkaldte "Agreement on Journey Continuation", som indebærer, at passageren uden ekstra omkostninger kan fortsætte rejsen på første ledige afgang med samme selskab, selvom der rejses på separate billetter.*

*Udover at sælge gennemgående billetter til en række togtjenester i medfør af bilaterale kontrakter, jf. opregningen af disse togtjenester ovenfor, indgår DSB i samarbejdet i CER, som arbejder med en række initiativer, som skal gøre det mere attraktivt for kunderne at foretage internationale togtrejser, herunder blandt andet i forhold til at fremme mulighederne for at sælge gennemgående billetter, jf. sagsfremstillingen ovenfor.*

*Jernbanenævnet finder herefter sammenfattende ikke grundlag for at antage, at DSB ikke skulle have truffet alle rimelige foranstaltninger i forhold til så vidt muligt at tilbyde gennemgående billetter og at samarbejde med andre jernbanevirksomheder herom.*

*DSB ses at informere tilstrækkeligt om hvilke togtjenester, hvortil billetterne ikke sælges som gennemgående billetter*

*For rejser, der omfatter en eller flere forbindelser, skal passageren, forud for køb af en eller flere billetter, informeres om, hvorvidt denne eller disse billetter udgør*

*en gennemgående billet, jf. forordningens artikel 12, stk. 2.*

*Passagerernes udvidede rettigheder ved gennemgående billetter (forordningens artikel 12, stk. 3) gælder ikke, hvis det er angivet på billetterne eller på et andet dokument eller elektronisk på en sådan måde, at passageren kan genskabe oplysningen til fremtidig reference, at billetterne udgør særskilte befordringskontrakter, og passageren er blevet oplyst herom forud for købet, jf. forordningens artikel 12, stk. 5.*

*Det er sælgeren af billetten, som har bevisbyrden for, at førnævnte oplysninger er givet, jf. forordningens artikel 12, stk. 6.*

*Klageren har anført, at DSB's oplysninger i købs-flowet om, hvornår der ikke er tale om gennemgående billetter, ikke er tilstrækkeligt klar.*

*Jernbanenævnet bemærker, at kunden, i DSB's Netbutik Udland – før et køb kan gennemføres – skal acceptere DSB's handelsbetingelser ved at sætte kryds i det særlige felt herom (som vist i sagsfremstillingen oven for). Samme sted i købs-flowet er der link til DSB's »Handelsbetingelser Udland«, som, på side 1, indeholder følgende tekst:*

*»Billetter til udlandet er som udgangspunkt såkaldte "gennemgående billetter". Det betyder, at rejsetidsgarantien, m.v., gælder for den samlede rejse.*

*For rejser med en række jernbanelokalselskaber er der dog ikke tale om en gennemgående billet, selvom du køber en rejse med start i Danmark. Her gælder reglerne for det pågældende selskabs strækning, og rejsetidsgarantien gælder alene for den del af strækningen, som det pågældende selskab er ansvarlig for.*

Det gælder for rejser med ... (listen over selskaber, der ikke er omfattet af reglerne om gennemgående billetter, gengives ikke her, idet den er gengivet ovenfor). «

DSB's handelsbetingelser specificerer således tydeligt, på side 1, hvilke operatører og togtjenester, som er undtaget fra udgangspunktet om, at solgte billetter anses som gennemgående billetter. I købs-flowet skal passagererne som nævnt aktivt acceptere handelsbetingelserne, før en transaktion kan gennemføres, og der fremkommer som nævnt samme sted link til førnævnte vejledning.

Herved modtager passagererne en fyldestgørende vejledning og information om, hvorvidt solgte billetter kan anses som gennemgående. Som anført af klager kunne det være hensigtsmæssigt, hvis der tillige fremkom målrettede beskeder i købs-flowet, når billetter til sammensatte togrejser udgør separate befordringskontrakter, jf. det af klager fremsendte eksempel fra køb af billetter hos Rail Europe. Der må dog heroverfor medgives DSB, at et så præcist formkrav til informationen ikke kan stilles efter forordningens artikel 12, stk. 2 og stk. 5.

Sammenfattende finder Jernbanenævnet på baggrund af det anførte, at DSB opfylder forpligtelserne efter førnævnte bestemmelser i forordningen i forhold til at informere passagererne om, hvornår solgte billetter til sammensatte rejser udgør gennemgående billetter.

#### DSB's vejledning om passagerernes rettigheder ved udlandsrejser præciseret

DSB's vejledning om passagerernes rettigheder ved udlandsrejser ... manglede information om rettighederne efter forordningens artikel 20, ....

Efter modtagelsen af partshøringsudkastet til nærværende afgørelse har DSB opdateret vejledningen på hjemmesiden om passagerernes rettigheder ved udlandsrejser således, at denne nu også omfatter førnævnte.

#### Ikke grundlag for at antage, at DSB forskelsbehandler passagerer med nedsat mobilitet

Klager har anført, at DSB's begrænsede salg af gennemgående billetter også er bebyrdende for personer med nedsat mobilitet.

DSB's begrænsning af salget af billetter som gennemgående billetter i forhold til de i »Handelsbetingelser Udland« nævnte specifikke jernbanetjenester, ses imidlertid, efter det oven for anførte, ikke at stride imod kravene vedrørende salg af gennemgående billetter i forordningens artikler 11-12.

I øvrigt finder Jernbanenævnet ikke grundlag for at tilsidesætte DSB's oplysninger om:

- At passagerer med nedsat mobilitet har samme muligheder for at købe gennemgående billetter som alle andre kunder, samt
- At det er muligt at bestille handicapservice til sammensatte rejser, hvortil der er købt billet hos DSB, også selvom sådanne rejser består af separate billetter.

\*

Udover ovennævnte finder Jernbanenævnet ikke på det foreliggende grundlag anledning til at indlede yderligere tilsyn overfor DSB i forbindelse med klagen. ”



*Hovedbanegården, København*

### 1.3 Høringer

#### **Forslag om ændring af Kanaltildelingsbekendtgørelsen ikke gennemført**

Transportministeriet udsendte den 8. april 2025 udkast til ændring af kanaltildelingsbekendtgørelsen, herunder dennes § 22, hvorefter Banedanmark alene skulle træffe afgørelse om ændringer af tildelt kapacitet, hvis ændringen var omfattet af tærskelværdierne for midlertidige kapacitetsbegrænsninger i direktiv 2012/34/EU, bilag VII, punkt 8-17, hvorimod Banedanmark efter forslaget i øvrigt ville kunne tilbagekalde tildelt kapacitet alene ved en "meddelelse".

Førnævnte udkast blev kommenteret ved Jernbanenævnets høringssvar af 8. maj 2025 til Transportministeriet.

I høringssvaret bemærkede nævnet, at forslaget ville indebære en reel svækkelse af jernbanevirksomhedernes retsstilling, idet tilbagekaldelser af tildelt kapacitet i vidt omfang ville kunne foretages uden afgørelse og dermed uden de retsgarantier, som efter forvaltningsloven er knyttet til afgørelser, ligesom muligheden for at indgive klage til Jernbanenævnet efter kanaltildelingsbekendtgørelsen ville blive afskåret.

Nævnet bemærkede i høringssvaret bl.a., at afskæring af klageadgangen ville stride imod direktivets artikel 56, stk. 1, litra c og i.

Nævnet bemærkede desuden i høringssvaret, at forslaget manglede den nødvendige klare lovhjemmel, som skal foreligge ved fravigelse af forvaltningslovens grundlæggende partsrettigheder.

Herefter valgte Transportministeriet ikke at udstede den foreslåede ændring af kanaltildelingsbekendtgørelsen.

#### **Ændring af bekendtgørelsen om infrastrukturafgifter vedrørende registreringer i RDS om togforsinkelser**

Banedanmark udsendte den 10. november 2025 udkast til ny bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet i høring. Høringssvaret indeholdt forslag til en ny bestemmelse i § 9, stk. 3, hvorefter Banedanmarks registreringer i Regularitets- og Driftsstatistik Systemet (RDS) om togforsinkelser for en måned skulle blive automatisk låst anden hverdag kl. 10 i den efterfølgende måned.

Jernbanenævnet afgav høringssvar den 27. november 2025, hvori nævnet bl.a. bemærkede, at automatisk låsning af registreringer i RDS ville stride imod direktivet, og at der ikke var hjemmel til en sådan ændring af bekendtgørelsen.

I høringssvaret henlede Jernbanenævnet opmærksomheden på, at den omhandlede ændring af bekendtgørelsen i stedet ville kunne gennemføres på følgende måde:

- I stedet for den automatiske låsning af registreringerne kan der fastsættes en rimelig frist for, at jernbanevirksomheden fremsætter en eventuel indsigelse

imod registreringerne efter at være blevet gjort bekendt med disse.

- I tillæg hertil kan det fastsættes, at hvis jernbanevirksomheden ikke fremsætter indsigelse inden for fristen, vil registreringerne være endelige.
- Yderligere bør det fremgå, at hvis der derimod fremkommer en indsigelse inden for fristen, må infrastrukturforvalteren – på baggrund af de nødvendige undersøgelser i relation til indsigelsen og hvis der ikke kan skabes enighed mellem de berørte parter – træffe afgørelse om registreringerne.

Banedanmark valgte herefter at ændre forslaget i overensstemmelse med førnævnte anbefalinger, jf. § 9, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1566 af 8. december 2025.



#### **Advarselsskilt ved Nærumbanen**

## **2. Jernbanenævnets internationale arbejde**

Jernbanenævnets internationale samarbejde hviler på EU-reglerne, navnlig direktiv 2012/34/EU om etablering af et fælles europæisk jernbaneområde. Som led i implementeringen af reglerne deltager nævnet aktivt i internationale fora med henblik på at fremme harmonisering, sikre lige konkurrencevilkår og styrke markedsåbningen i jernbanesektoren. Disse fora består af tilsvarende klage- og tilsynsorganer (Regulatory Bodies) fra de øvrige EU-lande, og Jernbanenævnet er her repræsenteret af sekretariatet.

Deltagelsen i fora som European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB), Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (RFC3) og Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail) giver Jernbanenævnet mulighed for at udveksle erfaringer og blandt andet bidrage til en mere sammenhængende reguleringspraksis.

I det følgende beskrives de centrale aktiviteter og resultater af Jernbanenævnets engagement i de forskellige fora i 2025.

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

European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB) er et centralt forum for samarbejde mellem de nationale jernbaneregulatorer i EU. Dette samarbejdsforum koordineres af Europa-Kommissionen og har blandt andet til formål at fremme en harmoniseret reguleringspraksis og erfaringsudveksling på tværs af medlemslandene.

ENRRB afholder typisk to årlige møder, hvor repræsentanter fra de nationale reguleringsorganer samles for at drøfte implementeringen af EU's jernbaneregler og udveksle erfaringer. Disse møder fokuserer på centrale temaer som adgang til infrastruktur, kapacitetstildeling og tilsynspraksis, der understøtter retssikkerheden og gennemsigtigheden på det europæiske jernbanemarked.

ENRRB spiller en afgørende rolle i at sikre en ensartet anvendelse af EU's regler på tværs af medlemslandene og fungerer som bindeled mellem de nationale reguleringsorganer og Europa-Kommissionen. Netværkets arbejde understøtter arbejdet med at håndhæve de regler, som skal sikre et velfungerende marked for jernbanetransportydelse.

I 2025 fortsatte Jernbanenævnet sin aktive deltagelse i ENRRB's møder. Gennem deltagelsen har nævnet bidraget til at forme diskussionerne om harmonisering af praksis og sikret, at danske erfaringer og interesser bliver hørt og indarbejdet i de europæiske initiativer.

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

EU's jernbanegodskorridorer er etableret for at styrke den grænseoverskridende jernbanegods-transport gennem bedre koordinering mellem landenes infrastrukturforvaltere og en mere sammenhængende kapacitetsplanlægning på tværs af nationale net. Korridorerne fungerer som organiserede samarbejder, hvor der fastlægges fælles rammer for blandt andet ruteinformation, planlægning af kapacitet og håndtering af driftsmæssige forhold, så godstog i højere grad kan afvikles stabilt og forudsigeligt gennem flere lande. En central del af ordningen er etableringen af en fælles indgang "One-Stop Shop", som giver jernbanevirksomheder mulighed for at søge international kapacitet i én samlet proces.

Danmark indgår i den europæiske godskorridor Scandinavian-Mediterranean (ScanMed), som udgør en nord-sydgående forbindelse mellem Skandinavien og det kontinentale Europa. ScanMed-korridoren har betydning for både transitgods og internationale godstransporter til og fra Danmark, idet den understøtter sammenhængende planlægning og kapacitetsallokering på en af de vigtigste europæiske ruter for jernbanegods.

Jernbanenævnet har en rolle i relation til EU's jernbanegodskorridorer som nationalt reguleringsorgan med kompetence til markedsovervågning, tilsyn og klagebehandling i korridor-sammenhæng. For Danmark – som del af Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed) – betyder det, at Jernbanenævnet kan behandle klager og føre tilsyn med forhold, der vedrører korridorens funktion, herunder om adgang og ikke-diskrimination i forbindelse med kapacitetsansøgninger, fx via korridorens "One-Stop Shop", samt andre korridorrelaterede beslutninger og procedurer, der følger af godsforordningen.

I praksis bidrager Jernbanenævnets rolle dermed til, at korridorens regler og processer anvendes ensartet og gennemsigtigt, og at jernbanevirksomheder har en uafhængig klageadgang, hvis de oplever uretmæssig forskelsbehandling eller andre forhold, der kan påvirke adgangen til at køre internationale godstog gennem korridoren.

Den gældende ramme for EU's jernbanegodskorridorer er samtidig på vej ind i en overgangsperiode. Den 18. november 2025 nåede Rådet og Europa-Parlamentets forhandlere frem til en foreløbig politisk enighed om en kapacitetsreform, der skal harmonisere, forenkle og rationalisere forvaltningen af den disponible kapacitet på EU's jernbanenet – både nationalt og på tværs af grænser – med sigte på hyppigere og mere pålidelige passager- og godstjenester.

Med kapacitetsreformen ændres rammerne for kapacitetsforvaltning og der indføres fælles regler for planlægning, tildeling og omlægning af kapacitet, herunder en mere langsigtet planlægning ud over den årlige køreplan og bedre muligheder for at planlægge ekstra tog med kort varsel. Som en central del af reformen får European Network of Infrastructure Managers (ENIM) en nøglerolle med udvikling af fælles europæiske rammer for (1) kapacitetsforvaltning, (2) koordinering af grænseoverskridende trafikstyring, forstyrrelses- og krisehåndtering samt (3) præstationsopfølgning.

For jernbanegodskorridorerne betyder reformen, at den nye forordning – når den er formelt og endeligt vedtaget samt trådt i kraft – at den vil erstatte den nuværende godsforordning (EU) nr. 913/2010, som i dag danner grundlag for de formelle korridorstrukturer og blandt andet "One-Stop Shop"-funktionen. I praksis peger reformen mod, at international kapacitet og grænseoverskridende koordinering i højere grad håndteres som en integreret del af en samlet europæisk kapacitetsproces for hele nettet (passager og gods), frem for via et særskilt korridorregime.



**Dybbølsbro, København**

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

IRG-Rail er et samarbejde mellem 31 uafhængige europæiske jernbaneregulatorer og spiller en central rolle i at fremme et effektivt og bæredygtigt jernbanemarked i Europa. IRG-Rail fungerer som en platform for erfaringsudveksling og fælles strategiske tiltag inden for regulering af jernbanesektoren. Gruppens arbejde er organiseret omkring flere arbejdsgrupper samt plenarmøder, der finder sted to gange årligt. Disse plenarmøder fungerer som IRG-Rails øverste beslutningsorgan, hvor prioriteter fastlægges, og overordnede retningslinjer for arbejdsgruppernes arbejde udstikkes.

I 2025 var det Spanien der stod for koordineringen (*Chair*), med England som *co-chair*.

Jernbanenævnet deltager aktivt i IRG-Rails arbejdsgrupper. I 2025 var nævnet blandt andet en del af en Task Force, der udarbejdede rapporten *"Storage Sidings: a report on market structure, access conditions and charges, with a view to scarce capacity, (nov. 2025)"*. Rapporten belyser adgangsvilkår til depotspor – med særligt fokus på knap kapacitet og prisfastsættelse – og bygger på en spørgeskemaundersøgelse besvaret af 25 IRG-Rail medlemmer, suppleret med eksempler og afgørelser. Se nærmere om rapporten neden for under afsnittet om arbejdsgruppen *Access to Service Facilities*.

#### Access

Arbejdsgruppen har fokus på adgang til jernbaneinfrastruktur, herunder at reducere markedsbarrierer og adgangs begrænsninger samt at fremme konkurrence, samarbejde og koordinering til gavn for jernbanevirksomhedernes behov.

Arbejdsgruppen sikrer europæisk koordinering og udvikling af ensartede tilgange til spørgsmål om fortolkning af EU-lovgivningen. Særligt inden for jernbanegodstransport.

Access-gruppen havde i 2025 navnlig fokus på Kommissionens forslag til kapacitetsreform. Arbejdet foregik i tæt samarbejde med og under koordinering af ELP-gruppen. Access-gruppen bidrog med bemærkninger til centrale dele af forslaget, herunder kapacitetsplanlægning, prioriteringsregler, midlertidige kapacitetsrestriktioner og kapacitetsrettigheder. Access havde også andre aktiviteter i løbet af året, herunder om TTR-implemtering og overvågning af godskorridorer.

#### Access to Service Facilities

Arbejdsgruppen beskæftiger sig med adgangen til servicefaciliteter og de vilkår, der gælder herfor, herunder udviklingen af en fælles forståelse af adgangsbetingelserne. Gruppen udveksler nationale *"best practice"*-erfaringer udveksles med henblik på at fremme europæisk harmonisering, samt sikre gennemsigtighed og lige adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede serviceydelser.

Et af arbejdsgruppens hovedemner i 2025 var depotspor. Sekretariatet deltog aktivt i den nedsatte Task Force og bidrog dermed direkte til arbejdet med at opdatere IRG-Rails tidligere arbejde på området tilbage fra 2018 og supplere dette med en bredere vurdering af markedsstruktur, kapacitetssituationen og adgangsvilkår, herunder de konkurrencemæssige udfordringer, som følger af knap kapacitet og begrænset gennemsigtighed om den faktiske udnyttelse af depotspor. Rapporten blev forelagt og vedtaget på plenarmødet den 18.-19. november 2025.

Herudover fulgte arbejdsgruppen Kommissionens arbejde med vurderingen og forventet revision af gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 om adgang til service faciliteter og jernbanerelaterede serviceydelser. Gruppen arbejdede desuden med den fortsatte monitorering af "The Rail Facilities Portal" samt med RINF- og TAF/TAP-reglerne, herunder spørgsmål om data-kvalitet, offentliggørelse af oplysninger om servicefaciliteter og samspillet med reglerne om servicefacilitetsbeskrivelser. Endelig bidrog arbejdsgruppen til den løbende erfaringsudveksling om øvrige servicefaciliteter.

### Charges

Arbejdsgruppen Charges arbejder med at udvikle en fælles forståelse af EU-reglerne om infrastrukturefgifter og med at understøtte et effektivt nationalt tilsyn med, at afgifter opkræves i overensstemmelse med direktivet og tilhørende retsakter.

I 2025 omfattede arbejdet navnlig indsamling, organisering og udveksling af information om afgiftsforhold samt drøftelser af tilsynsmæssige problemstillinger vedrørende afgiftskomponenter, direkte omkostninger, mark-ups og virkningerne af et åbent indenlandsk passagermarked. Et centralt arbejdsområde var desuden opdateringen af IRG-Rails tidligere overblik over præstationsordninger efter artikel 35 i direktiv 2012/34/EU med fokus på mere effektive incitamentsordninger for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. Arbejdsgruppen fulgte endvidere Kommissionens arbejde med fortolkningsretningslinjer om infrastrukturefgifter og bidrog efter behov til IRG-Rails tværgående arbejde på området.

### Charges for Service Facilities

Denne arbejdsgruppe hører under arbejdsgruppen Charges, og arbejder med at udvikle en fælles forståelse af EU-reglerne om takstfastsættelse for servicefaciliteter og med at understøtte erfaringsudveksling mellem de nationale tilsynsorganer.

I 2025 var hovedfokus en fælles rapport med arbejdsgruppen Access to Service Facilities om depotspor – hvor gruppens særlige fokus var

afgifter og adgangsvilkår for depotspor i en situation med knap kapacitet samt en vurdering af afgiftssystemer og mulige incitamenter til en mere effektiv udnyttelse af depotspor.

Herudover udarbejdede arbejdsgruppen en mundtlig rapport til plenarmødet om fastsættelse af afgifter, når en ydelse kun leveres af én udbyder, navnlig om princippet om omkostningsbaseret prissætning og kravene til gennemsigtighed om afgifter og deres beregning.

### Emerging Legislative Proposals

Arbejdsgruppen beskæftiger sig navnlig med at levere input til den europæiske lovgivningsproces.

Arbejdsgruppen havde i 2025 navnlig fokus på Kommissionens forslag til kapacitetsreform, COM(2023) 443, om anvendelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde. Gruppen havde en central koordinerende rolle i IRG-Rails arbejde med forslaget og samlede input fra de øvrige arbejdsgrupper, herunder navnlig Access, Access to Service Facilities, Charges og Charges for Service Facilities. Arbejdsgruppen bidrog samtidig med egne vurderinger af de styringsmæssige spørgsmål i forslaget, herunder om ENIM og ENRRB og betydningen heraf for de regulerende myndigheders fremadrettede rolle.

Derudover blev der i september 2025 afholdt en workshop i Brno, hvor kapacitetsreformen og øvrige lovgivningsmæssige spørgsmål blev drøftet. Arbejdsgruppen afgav hørings svar om udkastet til kapacitetsreform med en række nærmere begrundede ændringsforslag, hvoraf en del er blevet fulgt.

Herudover fulgte gruppen også Kommissionens arbejde med implementering og vurdering af den øvrige jernbanelovgivning, herunder artikel 63-vurderingen af direktiv 2012/34/EU samt forberedelsen af nye procedureregler for det nye ENRRB.

### Market Monitoring

Arbejdsgruppen Market Monitoring har til opgave at koordinere den årlige indsamling og bearbejdning af data om den europæiske jernbanesektor

og at sammenfatte disse i de årlige markedsmonitoreringsrapporter.

I 2025 deltog Jernbanenævnet atter aktivt i arbejdsgruppen, herunder med input til dataindsamlingen til den 14. årlige rapport, som har særligt fokus på statstilskud til jernbanesektoren. Sekretariatet bidrog desuden løbende til arbejdsgruppens møder og drøftelser om indikatorer, datagrundlag og den videre udvikling af gruppens datakatalog, som skal styrke overblikket over tilgængelige data og understøtte samarbejdet på tværs af IRG-Rails arbejdsgrupper.

### Task Force on Multimodality

Denne Task Force undersøger integration af jernbanen i multimodale transportsystemer, herunder digitale billetløsninger, passagerrettigheder og multimodal transportregulering.

I 2025 var fokus på at følge EU-initiativer om multimodal mobilitet med relevans for jernbanen. Arbejdet omfattede navnlig udviklingen i regler om passagerrettigheder ved multimodale rejser, en mulig genoptagelse af initiativet om multimodale digitale mobilitetstjenester samt regulering af multimodale transportplatforme. Her til kom opfølgning på Ursula von der Leyens politiske retningslinjer for Kommissionen 2024-2029, hvori der varsles et initiativ om en forordning om fælles digital booking og billettering, så borgere kan købe grænseoverskridende rejser på én platform og samtidig bevare passagerrettighederne for hele rejsen.

\*\*\*\*

Yderligere information om arbejdsgrupperne under IRG-Rail og arbejdsgruppernes publikationer findes på IRG-Rails hjemmeside [Læs mere her](#)



**Sekretariatet til møde i IRG-Rail, London**

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

I henhold til artikel 56, stk. 3 i direktiv 2012/34/EU skal den nationale tilsynsmyndighed have et tæt samarbejde med den nationale sikkerhedsmyndighed og den nationale licensudstedende myndighed indenfor jernbaneområdet. I Danmark er denne myndighed Trafikstyrelsen.

Det følger derfor af § 23 i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, at Jernbanenævnet og Trafikstyrelsen (herefter sikkerhedsmyndigheden) skal udveksle oplysninger og samarbejde for at forhindre en skadelig indvirkning på konkurrencen eller sikkerheden på jernbanemarkedet.

Der afholdes som minimum et årligt møde mellem sikkerhedsmyndigheden og tilsynsmyndigheden. Møderne planlægges sådan, at eventuelle anbefalinger og bemærkninger kan indgå i nævnets årsberetning. Det årlige møde tilsigtes at blive afholdt inden den 15. januar – efter det pågældende år.

Senest afholdtes der den 14. januar 2026 møde mellem Jernbanenævnets sekretariat og sikkerhedsmyndigheden.

Med afsæt i IRG-Rail-rapporten om depotspor, blev emnet taget op med sikkerhedsmyndigheden herunder særligt det forhold, at Banedanmarks depotspor i stigende grad bliver lukket som følge af manglende vedligeholdelse og med henvisning til sikkerhedsreglerne. Der er nu flere steder i landet betydelig mangel på depotspor, og sekretariatet pegede i den forbindelse på, at krav opgradering til banenorm i praksis vanskeliggør den nødvendige genåbning af spor. Der er derfor brug for pragmatiske løsninger svarende til den ordning, som sikkerhedsmyndigheden i sin tid accepterede i forhold til de af DSB ejede spor ind til DSB's vedligeholdelsesfaciliteter.

Sikkerhedsmyndigheden orienterede om overgangen fra nationale særregler til nye europæiske regler for kørsel over Storebælt. Dette ses at have afhjulpet problemerne med hindring af jernbanegodstransport gennem Danmark, som blev skabt af de nationale særregler i forlængelse af togulykken på Storebæltsbroen. De nye regler, der blev vedtaget den 4. november 2025, viderefører visse sikkerhedskrav, og der er fastsat en overgangsperiode frem til maj 2027 for fuld anvendelse af de nye regler. Herudover blev Jernbanenævnet orienteret om det politiske fokus på at reducere omkostningerne ved jernbanedrift, herunder om konferencen under EU-formandskabet, som mandede ud i en fælles erklæring om at nedbringe omkostningerne i jernbanesektoren.

Der blev desuden udvekslet synspunkter om sikkerhedsmyndighedens tilsyn med spor og infrastruktur. Sikkerhedsmyndigheden oplyste i den forbindelse, at tilsynet tilrettelægges risikobaseret og bl.a. bygger på stikprøver, hvor der kan gribes ind, hvis spor ikke er i tilstrækkelig stand.

## 4. Jernbanenævnet

Jernbanenævnet har siden etableringen i 2010 fungeret som et statsligt uafhængigt klage- og tilsynsorgan. Jernbanenævnets hovedopgaver vedrører markeds- og konkurrenceovervågning af jernbanesektoren med henblik på at sikre overholdelse af gældende regler om blandt andet en lige og ikke-diskriminerende adgang til

jernbanenettet og jernbanerelaterede serviceydelser.



*Alberton, Australien*

### 4.1. Lovgrundlag

Jernbanenævnets lovgrundlag er forankret i EU-retlige direktiver, forordninger og gennemførelsesforordninger med indvirkning på den nationale lovgivning.

På nationalt plan er nævnets retsgrundlag hovedsageligt baseret på jernbaneloven med tilhørende bekendtgørelser, som fastlægger principper for reguleringen af jernbanesektoren i Danmark og tildeler nævnet opgaver og beføjelser.

Nævnets opgaver og sammensætning, herunder i forhold til beføjelser og rolle m.v., er fastsat i jernbanelovens kapitel 16 **(1)** og i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet **(2)** samt ved øvrige jernbanerelaterede retsakter.

Den væsentligste lovgivning på europæisk plan er direktiv 2012/34/EU **(3)** om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneanråde, som senere ændret ved direktiv 2016/2370 **(10)**, om åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane m.v. (4. jernbanepakke). Direktivet er implementeret i dansk lovgivning med jernbaneloven **(1)** og en række bekendtgørelser, som er udstedt med hjemmel i loven. Formålet med den 4. jernbanepakke var navnlig at åbne muligheden for at agere på tværs af landegrænserne i EU.

Det følger ydermere af direktivet **(3)**, at Europa-kommissionen skal udstede diverse

gennemførelsesakter, med det formål at fastsætte detaljerede regler inden for direktivets rammer med direkte virkning i medlemslandene.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 **(11)** fastsætter nærmere regler om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede serviceydelser. Samtidig supplerer den de overordnede regler i direktiv 2012/34/EU **(3)**. Efter gennemførelsesforordningen skal servicefacilitetsoperatørerne udarbejde en servicefacilitetsbeskrivelse med nærmere oplysninger om typer af tjenesteydelser, takster og rabatter m.v. Efter artikel 16 skulle Kommissionen senest den 1. juni 2024 have undersøgt og vurderet, hvorvidt gennemførelsesforordningen skulle revideres. Dette arbejde blev forsinket, men Kommissionen meddelte, at undersøgelsen i 2025 var et prioriteret hovedinitiativ, idet en revision af gennemførelsesforordningen vurderes at være sandsynlig.

Jernbanenævnet er tildelt en række opgaver i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010 **(13)** om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (jernbane-godsforordningen). Forordningen har til formål at styrke konkurrencen og effektiviteten på tværs af EU's godskorridorer, herunder den fastlagte ScanMed-korridor (RFC3).

Som en del af forordningens krav skal Jernbanenævnet overvåge konkurrencen på godskorridoren. Dette sker både ved behandling af klagesager og gennem tilsyn, som nævnet kan iværksætte på eget initiativ. Overvågningen har til hensigt at sikre, at adgang til infrastrukturen sker på lige og ikke-diskriminerende vilkår.

Derudover er Jernbanenævnet forpligtet til at koordinere opgaver og udveksle relevant information med tilsvarende tilsynsorganer fra de øvrige medlemslande, der opererer på samme godskorridor. Dette samarbejde styrker harmoniseringen af regler og praksis på tværs af landegrænserne og bidrager til at sikre en smidig og effektiv godstransport i hele korridoren.

Med Kommissionens forslag til kapacitetsreform COM(2023) 443, lægges der op til at ophæve forordning (EU) 913/2010 **(13)** og erstatte den med en bredere og mere samlet regulering af planlægning, tildeling og styring af jernbaneinfrastrukturkapacitet i EU. Reformen indebærer således et skifte fra korridorbaseret regelsæt til

en mere generel europæisk kapacitetsmodel, dog således at godskorridorerne efter forslaget fortsat vil bestå i en overgangsperiode. Den endelige vedtagelse af reformen forventes i løbet 2026.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/909 **(12)** opstiller principper for beregningen af infrastrukturforvalteres omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanetransporterne (marginalomkostningerne) til brug for fastsættelse af infrastrukturafgifterne.

Den reviderede togpassagerrettighedsforordning (EU) nr. 2021/782 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (togpassagerrettighedsforordningen) **(14)** trådte i kraft den 7. juli 2023.

Den reviderede togpassagerrettighedsforordning har til hensigt at styrke forbrugerbeskyttelsesniveauet i EU gennem ensartede og klare regler for niveauet for beskyttelsen af passagererne i EU. Forordningen tilsigter blandt andet, at der skal sikres bedre assistance og vejledning til personer med handicap og nedsat mobilitet, og fastsætter samtidigt mere præcise regler for jernbanevirksomhedernes pligt til at informere om passagerrettighederne.

Efter forordningen er nævnet tildelt beføjelser til at føre tilsyn med jernbanevirksomhedernes efterlevelse af passagerrettighederne, jf. forordningens bestemmelser. Forordningen tjener det formål at sikre passagerens rettigheder inden for EU, særligt hvad angår de tilfælde, hvor rejsen bliver forsinket eller aflyst. Forordningens hovedformål er således at sikre kvaliteten og effektiviteten af jernbanevirksomhedernes passagertransport.

Nævnet fungerer desuden som klageinstans i forhold til sager, der vedrører jernbanevirksomhedernes overholdelse af forordningen, og som i øvrigt falder udenfor afgørelseskompetencen hos Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

Jernbanenævnet er endvidere klageinstans for dele af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1370/2007 **(15)** om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej. Klagefunktionen er i dette tilfælde fordelt mellem Klagenævnet for Udbud og Jernbanenævnet. Jernbanenævnet behandler klager vedrørende beslutninger om indgåelse af kontrakter om

offentlig trafikbetjening med jernbanen uden forudgående udbud. I lyset af den 4. jernbanelov er forordningen blevet ændret ved forordning (EU) 2016/2338 **(16)** af 14. december 2016 for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk personbefordring.

Jernbanenævnet skal efter direktivet samarbejde med sikkerhedsmyndigheden, og dernæst hvert andet år gennemføre høringer af udvalgte dele af branchen om jernbanemarkedets funktion. Oplysninger om Jernbanenævnets brugerundersøgelser findes på nævnets hjemmeside.

I 2015 trådte regnskabsreglementet for DSB **(4)** i kraft, i medfør af jernbanelovens § 8 **(1)**. Reglementet fastsætter nærmere regler for DSB's regnskaber, herunder I) at tilvejebringe et detaljeret overblik over anvendelsen af kontraktbetalingen på offentlige serviceydelser, II) at sikre, at der ikke forekommer krydssubsidiering internt i DSB's regnskaber, III) at der ikke overføres kapital til konkurrenceudsatte aktiviteter, samt at sikre en fornøden revision af reglernes overholdelse.

I forbindelse med tilsyn kan nævnet træffe afgørelse om passende foranstaltninger, jf. § 9 i bekendtgørelse om Jernbanenævnet **(2)**, hvorved nævnet meddeler den forpligtede, fx jernbanevirksomheden, hvad denne på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre. For så vidt angår Jernbanenævnet som klageinstans, er nævnet kompetent til at behandle og træffe afgørelser i konkrete klagesager vedrørende en lang række forhold inden for jernbanesektoren. Enhver med retlig interesse kan klage til nævnet over afgørelser og beslutninger truffet af eksempelvis Banedanmark, forvaltere af servicefaciliteter og andre aktører.

Som klage- og tilsynsorgan kan nævnet påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give de oplysninger, som har betydning for nævnets virksomhed, jf. jernbanelovens § 105 **(1)**.



*Tbilisi, Georgien*

## 4.2. Klagesagsbehandling

Efter indgivelse af klage til Jernbanenævnet påser sekretariatet og formanden, at de formelle betingelser er opfyldt, jf. klagevejledningen, som findes på hjemmesiden.

Jernbanenævnet behandler som uafhængig myndighed klager, hvor der ved eller i henhold til lov er fastsat klageadgang til nævnet, herunder blandt andet:

- Klager over afgørelser og beslutninger i medfør af §§ 4-8, §§ 17-18 og § 21 i jernbaneloven samt regler fastsat i medfør heraf, eller når der i henhold til lov er fastsat regler om klageadgang til Jernbanenævnet.
- Klager vedrørende passagerrettighedsforordningen, der falder uden for Ankenævnet for Bus, Tog og Metros afgørelseskompetence, og
- Klager vedrørende artikel 5, stk. 6 og stk. 6a, i PSO-forordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane, m.v.).
- Klager over afgørelser og beslutninger truffet i medfør af § 2, stk. 1, nr. 1 og 2 i bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser.

- Klager over afgørelser og beslutninger truffet i medfør af §§ 3 – 25 i bekendtgørelse om infrastrukturforvalterens uafhængighed og uvildighed.

Der opkræves klagegebyr på DKK 4.000. Såfremt gebyret ikke medfølger klagen eller betales inden for en fastsat frist, afvises klagen.

Afgørelser eller beslutninger, der kan påklages til nævnet, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

En klage til Jernbanenævnet skal indgives senest 4 uger efter, at afgørelsen eller beslutningen er blevet meddelt.

Ved klagens modtagelse påses, at klagen er indgivet indenfor klagefristen, at klageren er klageberettiget samt at klagen vedrører forhold, der falder ind under nævnets kompetence.

Klager, der vedrører passagerrettighedsforordningen, bliver ikke opkrævet gebyr.

Klage til Jernbanenævnet har ikke i sig selv opsættende virkning i forhold til førsteinstansens afgørelse. I klagen kan der dog nedlægges påstand om, at nævnet skal tillægge klagen opsættende virkning. Nævnet kan alene tillægge klagen opsættende virkning, når der foreligger særlige forhold. Dette forudsætter som udgangspunkt, at manglende opsættende virkning vil kunne føre til væsentligt tab eller foregribe sagens udfald. Endvidere skal der foreligge en vis sandsynlighed for, at klageren vil kunne få medhold.

Førsteinstansen anmodes om bemærkninger til klagen samt om fremsendelse af alle sagens akter, typisk inden for tre uger.

Jernbanenævnet partshører sagens parter om de faktuelle oplysninger under sagsbehandlingen, typisk med 2-3 ugers frist for partshøringssvar. Overskridelse af fristen for et partshøringssvar kan indebære, at der træffes afgørelse på det foreliggende grundlag.

Såfremt nævnet finder det nødvendigt, kan det gennemføre besigtigelser eller indkalde sagens parter til et møde.

Når klagesagen er tilstrækkeligt oplyst, træffer nævnet afgørelse i sagen.

Nævnet har mulighed for at stadfæste, ændre, annullere eller hjemvise afgørelser, som er påklaget til nævnet. Nævnets afgørelser er skriftlige og som udgangspunkt bindende. Nævnets afgørelser offentliggøres på nævnets hjemmeside.

Nævnet er et uafhængigt tilsyns- og klageorgan, og nævnets afgørelser kan således ikke påklages til anden administrativ myndighed. Nævnets afgørelser kan indbringes for domstolene senest 8 uger efter, at afgørelsen er meddelt vedkommende part.

### 4.3. Jernbanenævnets sammensætning

Jernbanenævnets organisation er nærmere beskrevet i jernbanelovens § 103, stk. 5-7, og § 10 i bekendtgørelsen om Jernbanenævnet.

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

Nævnsmedlemmerne repræsenterer ekspertise inden for jernbaneteknik, jernbanesikkerhed, økonomi og jura, herunder blandt andet konkurrence- og forbrugerret.

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

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

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

Jernbanenævnet var i 2025 sammensat med følgende medlemmer:

#### Formand

- Lene Sigvardt, dommer ved Retten i Næstved.

#### Nævnsmedlemmer

- Per Baltzer Overgaard, professor ved Institut for Økonomi, Aarhus Universitet.
- Jacob Schaumburg-Müller, vicedirektør i Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.
- Ellen Als, senior executive officer, Danmarks Tekniske Universitet.
- Birgit Liin, professor og institutleder ved Juridisk Institut, Aarhus Universitet.
- Lars Peter Raahave Østerdal, professor ved Økonomisk Institut, Copenhagen Business School.
- Henrik Sylvan, centerleder ved Danmarks Tekniske Universitet.

#### Suppleanter

- Claus Holm, professor ved Institut for Virksomhedsledelse, Aarhus Universitet.
- Pernille Wegener Jessen, professor ved Juridisk Institut, Aarhus Universitet.
- Lone Grønbæk Jørgensen, lektor og institutleder ved Økonomisk Institut, Syddansk Universitet.

#### 4.4. Jernbanenævnets sekretariat

Jernbanenævnets sekretariat er et selvstændigt sekretariat, som er fysisk placeret i Trafikstyrelsens lokaler. Sekretariatet fungerer uafhængigt af styrelsen og arbejder alene efter instruktion fra nævnensformanden. Den daglige ledelse af sekretariatet varetages af sekretariatets personaleleder.

Sekretariatet bistår nævnet med den praktiske varetagelse af nævnets opgaver og sagsbehandling. Hovedopgaven er således at sørge for, at de sager som nævnet behandler, bliver

ekspederet korrekt og hurtigt, og at nævnsmøderne bliver tilrettelagt hensigtsmæssigt og effektivt.

Sekretariatet samarbejder med nævnensformanden om blandt andet forberedelsen af sager, planlægning og indkaldelse til nævnsmøderne samt udmøntning af nævnets beslutninger og afgørelser. Sekretariatet varetager endvidere internationale opgaver, herunder nævnets forpligtelse til at samarbejde og udveksle erfaringer med tilsvarende tilsynsorganer indenfor EU. Sekretariatet har i 2025 været bemanded med følgende medarbejdere:

- Jonas Refn, cand.jur., personaleleder, chefkonsulent og koordinator.
- Lene Claudia Kjær Thomsen, cand.jur., specialkonsulent.
- Rasmus Lonnebjerg, cand. merc., fuldmægtig.
- Anton Stappen Nielsen, stud. cand.merc., student.
- Jonas Bajer Dahl, stud.scient.pol., student (fratrådt september 2025).

#### 4.5. Finansiering og drift

Jernbanenævnets driftsomkostninger dækkes af de jernbanevirksomheder, som nævnet fører tilsyn med, jf. jernbanelovens § 111, hvorefter jernbanevirksomhederne opkræves en fast afgift pr. kørt togkilometer i Danmark.

Ved en ændring af bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, som trådte i kraft 1. januar 2022, blev det fastslået, at Jernbanenævnets sekretariat har status som et selvstændigt sekretariat.

I forlængelse heraf – og med henblik på at implementere og understøtte sekretariatets selvstændighed og uafhængighed i forhold til Trafikstyrelsen – blev der den 17. august 2022 af nævnensformanden og Trafikstyrelsens direktør underskrevet en samarbejdsaftale om blandt andet stabsunderstøttelse.

## Noter – Jernbanenævnets lovgrundlag

1. Lov nr. 686 af 27. maj 2015, Jernbaneloven, med senere ændringer.
2. Bekendtgørelse nr. 2424 af 13. december 2021 om Jernbanenævnet.
3. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2012/34/EU af 21. december 2012 om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning), med senere ændringer.
4. Regnskabsreglement for DSB, udstedt i medfør af § 8 i jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015.
5. Bekendtgørelse nr. 1566 af 8. december 2025 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.
6. Bekendtgørelse nr. 855 af 19. juni 2023 om Banedanmarks opgaver og beføjelser.
7. Bekendtgørelse nr. 1380 af 1. december 2015 om modtagepligt på stationer med senere ændringer.
8. Bekendtgørelse nr. 1245 af 10. november 2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. med senere ændringer.
9. Bekendtgørelse nr. 713 af 20. maj 2020 om interoperabilitet i jernbanesystemet.
10. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2016/2370 af 14. december 2016 om ændring af direktiv 2012/34/EU for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.
11. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser.
12. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/909 af 12. juni 2015 om bestemmelser for beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften.
13. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret gods-transport.
14. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. (ikrafttrædelse den 7. juni 2023).
15. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70.
16. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/2338 af 14. december 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk personbefordring med jernbane.