

Banedanmark
E-post: bane@bane.dk

Kopi til:
Railservice
E-post: mail@railservice.dk

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 41 78 03 86
info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk

22. september 2026
j.nr. 2026-294682

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

0. Resumé

Railservice (klageren) har klaget til Jernbanenævnet over Banedanmarks afgørelse af 23. januar 2026, hvorved klageren bl.a. modtog afslag på sin ansøgning om adgang til at benytte det såkaldte maskinspor for køreplan 2026, ligesom Banedanmark har afslået muligheden for at udleje maskinsporet til klageren.

Afslaget i Banedanmarks afgørelse af 23. januar 2026 vedrørende klagerens adgang til maskinsporet ophæves. Desuden ophæves Banedanmarks afslag på genoptagelse af 7. april 2026 samt den heri indeholdte behandling af klagerens forslag om istandsættelse af sporskifterne 123 og 125.

De nævnte dele af sagen hjemvises til fornyet behandling hos Banedanmark.

Kravene til den fornyede behandling i forhold til klagerens sporadgang fremgår af afsnit 3 nedenfor.

Fristen for, at Banedanmark træffer ny afgørelse i sagen som anvist om de hjemviste spørgsmål, fastsættes til **tirsdag den 6. oktober 2026, kl. 12.00**. Der kan som udgangspunkt ikke forventes udsættelse af denne frist.

Sagen er senest blevet behandlet på Jernbanenævnets møde den 3. september 2026.

I sagens behandling har deltaget:

Nævnnsformand: dommer Lene Sigvardt.

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

1. Sagsfremstilling

22. september 2026

Klagerens virksomhed og behov for depotsporskapacitet m.v.

Railservice v/Erik Jessen (klageren) har fremsendt følgende oplysninger om klagerens virksomhed:

Klageren driver et certificeret ECM-værksted (cvr. nr. 18319705)¹ med en værkstedsbygning i Padborg. Værkstedsbygningen har indendørs faciliteter i form af bl.a. løftebukke og grav. Klageren udfører service og vedligehold af jernbanemateriel, så dette kan opfylde sikkerhedskravene i forhold til kørsel på bl.a. Banedanmarks infrastruktur.

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

Klageren har oplyst, at virksomheden normalt har et betydeligt antal køretøjer i omløb, og at der derfor er behov for depotsporskapacitet til midlertidig parkering af vogne, som skal til og fra værkstedet i Padborg. Klageren har i den forbindelse oplyst, at depotspor i Vojens ikke er anvendelige i forhold til opgaver, hvor vognene skal på klagerens ECM-værksted i Padborg, idet transport mellem Vojens og Padborg efter klagerens oplysninger medfører væsentlige omkostninger.

Klageren har navnlig gjort gældende, at virksomheden har behov for depotspor tæt på værkstedet i Padborg, hvor der kan ske parkering og arbejde på materiel, og hvor der er adgang for værkstedsbil. Klageren har i den forbindelse særligt henvist til, at dette er muligt på de af DSB ejede spor AM_12c og AM_12d, hvortil der er sporadgang via Banedanmarks spor AM_12, mellem sporskifte 09 og 13b (maskinsporet). Klageren har desuden bemærket, at spor med køreledninger ikke i samme omfang kan anvendes til de værkstedsopgaver, som klageren skal udføre.

Der er i Padborg en væsentlig mangel på depotsporskapacitet. Dette er kommet til udtryk ved, at klageren gennem en årrække har modtaget afslag på sine ansøgninger om adgang til depotsporskapacitet. Nærmere oplysninger herom findes bl.a. i den neden for omtalte afgørelse af 17. december 2025, hvorved Jernbanenævnet ophævede dele af Banedanmarks afgørelse og hjemviste sagen til fornyet behandling.

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

Forudgående klagesager

22. september 2026

Forud for nærværende klagesag havde klageren påklaget Banedanmarks afslag af 13. september 2024 om adgang til depotspor i køreplan 2025 (K25) til Jernbanenævnet.

Efter et møde mellem sekretariatet og Banedanmark blev denne klagesag i første omgang løst ved, at Banedanmark genoptog sagsbehandlingen, hvorefter Banedanmark den 18. december 2024 traf en ny afgørelse om klagerens adgang til depotspor i K25. Ved brev af 8. januar 2025 påklagede Railservice afgørelsen til Jernbanenævnet.

Derudover traf Banedanmark den 12. september 2025 afgørelse om klagerens adgang til depotsporskapacitet i køreplan 2026 (K26). Banedanmark meddelte i den forbindelse afslag på klagerens anmodning om adgang til bl.a. spor AM_12, AM_12c, AM_12d, AM_12e og spor 17 i Padborg.

Klageren præciserede ved mail af 29. september 2025, at klagen herefter navnlig angik de dele af Banedanmarks afgørelse af 12. september 2025, som vedrørte afslag på depotsporskapacitet i Padborg.

Den 17. december 2025 ophævede Jernbanenævnet dele af Banedanmarks afgørelse af 12. september 2025 og hjemviste sagen til fornyet behandling. Jernbanenævnet anmodede i den forbindelse Banedanmark om at give klageren adgang til spor AM_12 mellem sporskifte 09 og 13b med henblik på gennemkørsel, således at klagerens gennemkørsler kunne ske senest samtidig med, at klageren måtte opnå adgang til spor AM_12c og AM_12d efter aftale med DSB, idet det herom blev anført:

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

... Sporet udgør det eneste forbindelsesspor til de af DSB ejede depotspor AM_12c og AM_12d, som klageren har mulighed for at leje af DSB, hvilket vil kunne løse klagerens mest akutte mangel på depotsporskapacitet i Padborg og herunder sikre, at klagerens ECM-værksted kan udføre lovpligtig service og vedligehold af togvogne for en række jernbanevirksomheder.

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

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

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

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

Sporet er aktuelt lukket som følge af manglende vedligeholdelse.

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

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

Dette er ikke korrekt. Hverken jernbanelovens § 2, stk. 5² – eller andre bestemmelser – ses at være til hinder for, at Banedanmark udlejer sporet til klageren³ herunder at der som vilkår for en sådan udlejning fastsættes krav, som er saglige og proportionale i forhold til de hensyn, Banedanmark skal varetage. Der vil således kunne fastsættes vilkår i en kontrakt om udlejning af sporet om eksempelvis:

- At klageren bekoster og udfører vedligeholdelse af sporet og sporskifterne med henblik på, at klageren kan foretage de af klageren ønskede transporter, indtil Banedanmark eventuelt senere måtte finde anledning til at foretage yderligere vedligeholdelse eller fornyelse i henhold til banenorm.*
- At øvrige fysiske ændringer på og omkring sporet skal godkendes forudgående af Banedanmark herunder med henblik på at sikre, at Banedanmarks eventuelle senere vedligeholdelse eller fornyelse ikke bliver vanskeliggjort eller mere bekostelig.*

² Bestemmelsen findes nu i jernbanelovens § 2, stk. 7, jf. lov nr. 1785 af 29. december 2025 om ændring af jernbaneloven.

³ Om sikkerhedsmyndighedens vilkår for at sidestille forbindelsesspor til servicefaciliteter med privat infrastruktur henvises til Jernbanenævnets udtalelse af 16. maj 2018, j.nr. JN36-0044, i sagen om DSB's hjulafdrejningsbænk i Aarhus, side 8. Heraf fremgår, at sikkerhedsmyndigheden ikke udelukkede, at andre eksterne operatører kunne køre ind på et spor, som er undtaget fra sikkerhedsreglerne – hvis de eksterne operatørers kørsler alene kan ske efter forudgående aftale for hver enkelt konkret kørsel.

- At klageren iagttager relevante sikkerhedsforskrifter for kørslen på sporet herunder også særligt fastsatte krav, som måtte være sikkerhedsmæssigt relevante og proportionale i forhold til, at de af klageren ønskede kørsler på sporet kan ske forsvarligt, eksempelvis at kørsler ikke må ske med mere end en bestemt maksimal hastighed, at der ikke må befinde sig mere end én operatør på sporet ad gangen, m.v.
- At klageren ikke må parkere på sporet, og at sporet skal holdes frit og åbent således, at klageren/Banedanmark vil kunne tillade andre operatørers gennemkørsel på sporet efter klagerens/Banedanmarks forudgående tilladelse til hver enkelt konkret kørsel⁴.
- At klagerens brug af sporet og sporskifter sker på eget ansvar.
- At klageren vil være afskåret fra at benytte sporet, når Banedanmark måtte iværksætte vedligeholdelse og fornyelse af sporet.
- Eventuelle øvrige vilkår, som måtte være saglige og proportionale i forhold til de hensyn til forvaltning af infrastrukturen, som Banedanmark skal varetage.

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

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

Sammenfattende anmodes Banedanmark på baggrund af det anførte efter servicefacilitetsbekendtgørelsens § 14, stk. 1, 1. pkt., og gennemførelsesforordningens artikel 14, samt de øvrige ovenfor nævnte bestemmelser, om at give klageren adgang til spor AM_12 (mellem sporskifte 09 og 13b) med henblik på gennemkørsel således, at klagerens gennemkørsler kan ske senest samtidig med, at klageren måtte opnå adgang til sporene AM_12c og AM_12d efter aftale med DSB.

⁴ Jf. de i foregående note nævnte krav fra sikkerhedsmyndigheden i forhold til at sidestille forbindelsesspor til servicefaciliteter med privatejet infrastruktur.

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

22. september 2026

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

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

Jernbanenævnet hjemviste dernæst ved afgørelsen af 17. december 2025 spørgsmålet om klagerens adgang til spor AM_12e på strækningen fra drejeskiven til sporskifte 401a til fornyet behandling hos Banedanmark. Spørgsmålet om adgang til spor AM_12c og AM_12d blev henvist til behandling hos DSB, idet sporene ejes og disponeres af DSB.

Nærværende klagesag

Ved mail af 5. januar 2026 til Banedanmark og Jernbanenævnet fremsendte klageren fotodokumentation, som ifølge klageren viser jernbanemateriel tilhørende en anden operatør, der kører uhindret ind på depotsporene AM_12c og AM_12d via maskinsporet. Bilag 1 til nærværende afgørelse viser de nævnte spors udstrækning og beliggenhed.

Den 23. januar 2026 traf Banedanmark ny afgørelse om depotsporskapalet i Padborg for K26, hvori det bl.a. er anført:

"[...]

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

Banedanmark fastholder, at spor AM_12 (maskinspor) ikke kan tildeles Railservice. Dette begrundes med, at sporet ikke er omfattet af oplystningen i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, jf. definitionen på depotspor i direktivets art. 3, nr. 29.

Det er ej heller muligt at indgå lejeaftale om brug af spor AM_12 (maskinspor). Dette begrundes bl.a. i at sporet ikke opfylder betingelserne for at kunne lejes ud på firmalignende vilkår. Dette uddybes nærmere nedenfor.

Padborg: AM 12e (mellem drejeskiven og sporskifte 401a):

Railservice kan benytte AM_12e (maskinspor) mellem drejeskiven og sporskifte 401a til parkering af materiel med forbehold for, at andre aktører (Banedanmark, jernbanevirksomheder, entreprenører) kan tilgå sporet ved akutte situationer, hvor gennemkørselsmuligheden på andre

spor hindrer kørsel nord for stationen. Ved sådanne situationer koordineres gennemkørsel bilateralt mellem aktørerne, herunder Railservice. Dertil skal Railservice sikre, at det er muligt at trække minimum en maskinlængde ud nord fra drejeskiven, så drejeskiven kan anvendes sydfra, samt at vogne parkeret tæt på sporskifte 401a, kan forblive parkeret på sporet.

Padborg: Spor AM 12c og AM 12d.

Sporene er ejet af DSB, hvorfor spørgsmålet om adgang til sporene aktuelt henhører under DSB. Forholdet berøres imidlertid i nærværende afgørelse, idet adgang til sporene alene kan ske via spor AM_12 (maskinspor), som er lukket på grund af sporets beskaffenhed og dermed ikke er anvendeligt til trafikal drift. Den nærmere begrundelse for nærværende afgørelse fremgår nedenfor.

Padborg: Spor 16

Banedanmark tildeler spor 16 i Padborg til Railservice som levedygtigt alternativ med henvisning til § 2, stk. 1, og § 3, stk. 1, 2. pkt., i servicefacilitetsbekendtgørelsen og artikel 12 i gennemførselsforordningen. Sporet tildeles til Railservice, når dele af spor 18 i Padborg er blevet istandsat.

Med udbedringen af spor 18 kan dette benyttes til den lokale trafikafvikling på stationen, og således frigøre spor 16, så det kan tildeles en jernbanevirksomhed. Tildelingen kan derfor først iværksættes, når den igangværende istandsættelse af spor 18 er færdig, hvilket på nuværende tidspunkt forventes at være i uge 7. Railservice vil blive orienteret, når spor 18 er istandsat, og spor 16 kan tilgås af Railservice.

[...]

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

[...]

Spor, der ikke tildeles grundet deres beskaffenhed

Banedanmark kan generelt oplyse, at flere depotspor ikke kan tildeles grundet deres beskaffenhed. De principper, som er gældende for vedligehold af alle typer af spor, herunder depotspor, er forankret i banenormerne. Banedanmark er forpligtet til at lukke spor, når de ikke lever op til følgende Banenormer: »BN1-38-6, Sporbeliggenhedskontrol og

sporkvalitetsnormer», »BN1-107-4, Skinner, eftersyn og tilstand«, samt »Sporregler 1959« og »Sporregler 1987«. Banenormerne fremgår af Banedanmarks hjemmeside.

22. september 2026

[...]

Muligheden for leasing eller leje

På baggrund af ovenstående, er det Banedanmarks vurdering, at Banedanmark ikke er forpligtet til at indgå aftale om leje eller leasing af spor AM_12, jf. jernbanelovens § 7, idet sporet ikke kan anses som en servicefacilitet i direktivets forstand.

Desuagtet har Banedanmark imidlertid undersøgt muligheden for udlejning af AM_12 (maskinspor).

Banedanmark er infrastrukturforvalter på sporet AM_12 samt sporene AM_12c og AM_12d, som for nuværende ejes af DSB. Det betyder, at Banedanmark bærer det fulde ansvar for sikkerheden på den del af jernbanesystemet, som Banedanmark forvalter, jf. jernbanelovens § 57, samt at istandsættelse og vedligeholdelse skal udføres i overensstemmelse med Banedanmarks norm- og regelværk, jf. § 61. Jernbanevirksomheder må ikke udføre vedligehold på Banedanmarks infrastruktur, idet Banedanmark i givet fald ikke lever op til krav om kompetencer, sikker forvaltning og kontrol, som følger af CSM SMS-forordningen⁵, bilag II. Banedanmarks normer og regler for istandsættelse og vedligeholdelse af den jernbaneinfrastruktur som Banedanmark forvalter, er nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, som danner grundlag for Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse og infrastrukturforvalterskab i øvrigt. Fravigelse af ovenstående forekommer alene med særskilt hjemmel herfor, hvilket eksempelvis er tilfældet for veteranbaner samt privatejet jernbaneinfrastruktur.

På den baggrund har Banedanmark undersøgt muligheden for at udleje sporet på firmalignende vilkår, jf. jernbanelovens § 2, stk. 7, analogt.

I bemærkningerne til partshøringsudkastet fastholder Banedanmark fortolkningen af Jernbanelovens § 2, stk. 7, hvor Jernbanenævnet i partshøringsudkastet har anført en anden forståelse af. Jernbanenævnet er af den overbevisning, at bestemmelsen ikke begrænser Banedanmarks

⁵ Banedanmark må med den nævnte forkortelse antages at henvise til Kommissionens Delegerede Forordning (EU) 2018/762 af 8. marts 2028 om fastlæggelse af fælles sikkerhedsmetoder vedrørende krav til sikkerhedsledelsessystemer for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere. Forordningens bilag II indeholder krav vedrørende sikkerhedsledelsessystemet for jernbaneinfrastrukturforvaltere. Bilagets punkt 5.3 omhandler bl.a. jernbaneinfrastrukturforvalterens styring af sikkerhedsrisici i forbindelse med udliciterede aktiviteter og kontraktpartnere.

mulighed for at udleje AM_12 (maskinspor) til Railservice på firmalignende vilkår.

22. september 2026

Banedanmark fastholder sin udlægning af rammerne for bestemmelsen, som er, at for at kunne udleje spor på firmalignende vilkår, skal sporet kunne sidestilles med privatejet jernbaneinfrastruktur, som undtages fra jernbanelovens bestemmelser i medfør af § 2, stk. 7. Denne fortolkning af bestemmelsen svarer til Trafikstyrelsens fortolkning af bestemmelsen, hvorefter der bl.a. skal være tale om et blindt endende spor (eller der skal etableres permanente foranstaltninger), der hindrer eksterne operatørers kørsel på den pågældende infrastruktur, der klart kan afgrænses fra offentligheden, for at være omfattet. Det forhold, at det pågældende maskinspor, AM_12 for nuværende er lukket, og sporskifterne aflåste pga. sporets tilstand, betyder ikke, at sporet kan anses som værende blindt endende, eller at der er etableret permanente foranstaltninger, der skal hindre øvrig kørsel på sporet.

Adgangen til den privatejede jernbaneinfrastruktur betragtes som aflukket, hvis der f.eks. er bom over sporet, skiltet eller opsat hegn. Afgørende for om et område ses som aflukket, er, at det er klart, hvornår man bevæger sig ind på og ud fra privatejet jernbaneinfrastruktur.

Spor AM_12 (samt AM_12c og AM_12d) kan ikke lejes ud på firmalignende vilkår, idet sporene samt sporarealet i sin helhed ikke er klart afgrænset fra offentligheden samt særligt fordi, DSB-sporene krydser en vej på matr.nr. 52b, Bov Ejerlav, Bov. Kravene til klar afgrænsning af privat område gælder også for så vidt angår et stisystem beliggende på matr.nr. 7000g, Bov Ejerlav, Bov, som ligger parallelt med sporene, idet der er herfra, er fri passage til sporet. I forlængelse heraf gælder, at maskinsporet AM_12, som udgør et forbindelsesspor til AM_12c og AM_12d, er et afgrenende spor og således ikke blindt endende. Det forhold at det pågældende maskinspor, AM_12, for nuværende er lukket, og sporskifterne låste pga. sporets tilstand, betyder ikke, at sporet kan anses som værende blindt endende, eller at der er etableret permanente foranstaltninger, der skal hindre øvrig kørsel på sporet.

Det er på baggrund af ovenstående Banedanmarks vurdering, at der ikke kan indgås aftale med Railservice om leje på firmalignende vilkår om depotspor AM_12 (Maskinsporet).

Afslutningsvis skal Banedanmark igen gøre opmærksom på, at når spor AM_12c og AM_12d bliver overdraget til Banedanmark og senest i forbindelse med udrulning af Signalprogrammet, vil sporskifte 123 og 125 blive erstattet af sporrammer, hvorefter spor AM_12c og AM_12d som nævnt ikke vil kunne tilgås, da ind- og udkørsel til depotsporene kræver funktionelle sporskifter.

Spor AM_12e (mellem drejeskiven og sporskifte 401a)

Railservice kan benytte AM_12e (mellem drejeskiven og sporskifte 401a) til parkering af materiel med forbehold for, at andre aktører (Banedanmark, jernbanevirksomheder, entreprenører) kan tilgå sporet ved akutte situationer, hvor gennemkørselsmuligheden på andre spor hindrer kørsel nord for stationen. Ved sådanne situationer koordineres gennemkørsel bilateralt mellem aktørerne, herunder Railservice. Dertil kan Railservice benytte sporet med det forbehold, at det skal være muligt at trække minimum en maskinlængde ud nord fra drejeskiven, så det kan anvendes sydfra, samt at vogne parkeret tæt på sporskifte 401a kan forblive parkeret på sporet.

22. september 2026

Spor 16

Banedanmark har undersøgt alle relevante muligheder for tildeling af sporplads til Railservice i Padborg, herunder bl.a. at tilbagekalde kapacitet fra andre virksomheder samt udtagelse af kapacitet fra Netredegørelsen. Banedanmark kan på baggrund af intern koordinering således tildele spor 16 i Padborg til Railservice. Sporet tildeles til Railservice, når dele af spor 18 i Padborg er blevet istandsat.

Med udbedringen af spor 18 kan dette benyttes til den lokale trafikafvikling på stationen, og således frigøre spor 16, så det kan tildeles en jernbanevirksomhed/entreprenør. Tildelingen kan derfor først iværksættes, når den igangværende istandsættelse er færdig, hvilket på nuværende tidspunkt forventes at være uge i 7. Railservice vil blive orienteret, når spor 18 er blevet istandsat og spor 16 dermed kan tilgås af Railservice.

I vurderingen af spor 16 har Banedanmark jf. Gennemførselsforordningens art. 12 stk. 3 taget hensyn til følgende kriterier:

- *Sporet har samme sporlængde og faciliteter, herunder fremmednetstik, som det tidligere ansøgte spor 17. Ønsker Railservice at gøre brug af fremmednetstik kan Banedanmark indgå aftale om brug af strøm med Railservice.*
- *Sporet er placeret i den del af Padborg station, hvor Railservice har ansøgt om depotsporskapacitet.*

Banedanmark vurderer på denne baggrund spor 16 som et levedygtigt alternativ for Railservice.

[...]”

Ved mail af 29. januar 2026 afslog Banedanmark klagerens ønske om udlevering af nøglerne til de aflåste sporskifter i maskinsporet. Klageren meddelte efterfølgende over for Banedanmark, at der ikke længere var brug for nøgler, idet Banedanmarks egen entreprenør havde fjernet låseboltene

m.v., hvorefter entreprenøren selv benyttede sporene og kørte uhindret over sporskifterne.

22. september 2026

Klageren indgav den 29. januar 2026 en foreløbig klage over Banedanmarks afgørelse af 23. januar 2026 med bemærkning om, at klagen ville bortfalde, hvis der skete de nødvendige yderligere fremskridt i sportildelingen.

Banedanmark meddelte, at Banedanmark ikke var bekendt med de af klageren beskrevne fjernede låsebolte og brug af sporene AM_12c og AM_12d.

Klageren fremsendte den 4. februar 2026 et indlæg om maskinsporet med fotodokumentation, som ifølge klageren viser sporskifte 125 uden låsebolt og omstillet til kørsel ind til AM_12d. Desuden er der fremsendt et foto af sporskifte 123, som ifølge klageren viser, at der intet er til hinder for permanent at omstille dette til kørsel ind til AM_12c. Klageren anfører på denne baggrund, at sporene AM_12c og AM_12d sammen med et stykke af maskinsporet vil kunne fungere som privat sidespor.

Klageren har dernæst rettet henvendelser til DSB om leje af spor AM_12c og AM_12d i Padborg. DSB har tilkendegivet, at dette ønske kan imødekommes, og at DSB vil fremsende en lejekontrakt herom til klageren.

Den 13. februar 2026 fremsendte klageren til Banedanmark et løsningsforslag, idet klageren tilbød at udskifte sporskiftetømmeret ved sporskifterne 123 og 125 samt at få gjort disse brugbare og at betale alle udgifterne hertil i det omfang disse udgifter overstiger, hvad det ville koste Banedanmark at isætte de af Banedanmark ønskede sporrammer.

Klagerens virksomhed udfører arbejder med løft, kraner og specialopgaver, herunder et projekt for Banedanmark om måling af skinnetilstand. Klageren oplyste, at virksomhedens vogne i forbindelse med sådanne opgaver kan stå på løftebukke i længere perioder, og at spor med køreledninger ikke kan opfylde virksomhedens behov på samme måde som spor AM_12c og AM_12d. Klageren oplyste endvidere, at spor 16 efter klagerens opfattelse kunne anvendes til parkering af driftsmateriel, men at sporet ikke var egnet til klagerens værkstedsopgaver på samme måde som førnævnte spor, som også ligger tæt på klagerens værksted.

Den 18. februar 2026 fremsendte klageren en uddybning af klagen. Klageren bemærker, at Banedanmarks krav til spor i drift i henhold til Banedanmarks interne såkaldte banenormer er "overskruede", når det drejer sig om depotspor, og påfører banen unødvendige omkostninger og driftsmæssige vanskeligheder. Banedanmarks lukninger af depotspor på grund af manglende fuld opfyldelse af banenormerne - uden som alternativ at give private aktører mulighed for at råde over sporene og stå for vedligeholdelsen - fjerner en afgørende del af grundlaget for jernbanedriften. Klageren bemærkede dernæst, at den tildelte strækning af spor AM_12e (mellem drejeskiven og sporskifte 401a) kan anvendes til parkering, men derimod ikke til selve virksomhedens værkstedsopgaver. Klageren gentog dernæst, at det tildelte

spor 16 også godt kan anvendes af klageren til opbevaring, men heller ikke afhjælper virksomhedens arbejdsmæssige behov, bl.a. fordi der mangler tilkørselsmulighed for værkstedsbilen samt en løftefunktion. Dernæst har spor 16 køreledninger og særlige elektriske installationer, som ikke er relevante for klagerens virksomhed, men i stedet kunne være relevante for materiel til international trafik. Derimod vil sporene AM_12c og AM_12d kunne løse virksomhedens behov i Padborg.

22. september 2026

Den 7. april 2026 meddelte Banedanmark afslag på genoptagelse af sagen, idet Banedanmark til støtte herfor bl.a. anførte:

"(...)

Du har ved e-mails af hhv. 13. februar og 18. februar 2026 klaget over Banedanmarks afgørelse af 23. januar 2026, hvor du blev meddelt afslag på din ansøgning om depotsporskapacitet i spor AM_12c og AM_12d i Padborg, men i stedet fik tilbudt kapacitet på spor 16 i Padborg som levedygtigt alternativ med henvisning til § 2, stk. 1, og § 3, stk. 1, 2. pkt., i servicefacilitetsbekendtgørelsen og artikel 12 i gennemførselsforordningen.

I e-mail af 13. februar 2026 har du foreslået en løsning, hvor Railservice vil sørge for reparation af de eksisterende to sporskifter 123 og 125, herunder udskifte sveller og udføre andre reparationer, og at Railservice er indstillet på at afholde de hertil knyttede udgifter, som overstiger, hvad det ville have kostet Banedanmark at erstatte sporskifterne af sporrammer.

Ovenstående forslag, som fremgår af din e-mail, og som Jernbanenævnet har bedt Banedanmark tage stilling til, anses allerede for besvaret i Banedanmarks afgørelse af 23. januar 2026. Banedanmark henviser til afgørelsen i sin helhed samt særligt til tekstafsnit på side 3 nederst:

»Spor, der ikke tildeles grundet deres beskaffenhed

Banedanmark kan generelt oplyse, at flere depotspor ikke kan tildeles grundet deres beskaffenhed. De principper, som er gældende for vedligehold af alle typer af spor, herunder depotspor, er forankret i banenormerne. Banedanmark er forpligtet til at lukke spor, når de ikke lever op til følgende Banenormer: BN1-38-6, Sporbeliggenhedskontrol og sporkvalitetsnormer, BN1-107-4, Skinner, eftersyn og tilstand, samt Sporregler 1959 og Sporregler 1987. Banenormerne fremgår af Banedanmarks hjemmeside.«

samt side 5 midt for:

»Banedanmark er infrastrukturforvalter på sporet AM_12 samt sporene AM_12c og AM_12d, som for nuværende ejes af DSB. Det betyder, at Banedanmark bærer det fulde ansvar for sikkerheden på den del af jernbanesystemet, som

Banedanmark forvalter, jf. jernbanelovens § 57, samt at istandsættelse og vedligeholdelse skal udføres i overensstemmelse med Banedanmarks norm- og regelværk, jf. § 61. Jernbanevirksomheder må ikke udføre vedligehold på Banedanmarks infrastruktur, idet Banedanmark i givet fald ikke lever op til krav om kompetencer, sikker forvaltning og kontrol, som følger af CSM SMS-forordningen⁶, bilag II. Banedanmarks normer og regler for istandsættelse og vedligeholdelse af den jernbaneinfrastruktur som Banedanmark forvalter, er nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, som danner grundlag for Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse og infrastrukturforvalterskab i øvrigt. [...]«

22. september 2026

I forhold til dit forslag om, at Banedanmark skal betale dig et honorar svarende til prisen for sporrammer, og at Banedanmark derudover skal lade dig foretage arbejderne, bemærkes, at Banedanmark ikke kan tiltræde et sådant forslag. Banedanmark har i sagens natur ansvar for, at de arbejder der udføres på infrastrukturen, sker i overensstemmelse med gældende normer og regler. Banedanmark er tillagt opgaven med at vedligeholde og forny statens jernbaneinfrastruktur, og Banedanmark foretager i den forbindelse prioritering af opgaver og infrastrukturarbejder inden for de bevillingsmæssige rammer. Det er samtidig den infrastrukturkapacitet, som Banedanmark tildeler efter reglerne herom.

Banedanmark henviser i øvrigt til sin afgørelse af 23. januar 2026, som fastholdes, idet der ikke er fremsat nye, faktiske oplysninger af væsentlig betydning, som kan føre til en ændret afgørelse.

(...)”

Den 22. maj 2026 fastholdt klageren, at sporskifterne 123 og 125 bør istandsættes og bibeholdes, så klageren kan benytte spor AM_12c og AM_12d med adgang via maskinsporet.

Jernbanenævnet modtog den 4. juni 2026 oplysning fra DSB om, at DSB havde igangsat udarbejdelsen af kontrakten med klageren vedrørende leje af sporene AM_12c og AM_12d.

Klageren fremsendte den 10. august 2026 et notat af 8. august 2026 med yderligere uddybning af klagen og forskellig dokumentation i form af fotografier samt udskrifter fra BanegisX.

Klagerens fotos i førnævnte notat (fotos med numrene 1, 2, 3, 4, 5, 6 og 11) viser et ca. 170 cm højt stålhegn, som bl.a. afgrænser sporområdet i forhold til den i Banedanmarks afslag nævnte sti, der findes på naboejendommen parallelt med sporene AM_12c og AM_12d. Klageren anfører på denne

⁶ Se note 5 oven for.

baggrund, at begrundelsen i Banedanmarks afslag om offentlig adgang/manglende afgrænsning i forhold til stien, er faktisk forkert.

22. september 2026

Dernæst viser klagerens notat af 8. august 2026 ifølge klageren (jf. notatets fotos med numrene 11 og 12), at den i Banedanmarks afslag nævnte vej ikke krydser selve sporene AM_12c og AM_12d, eftersom disse først starter efter vejarealet. Klageren anfører, at det derimod er sporskifterne 123 og 125, som ligger i vejarealet. Klageren bemærker, at det dermed er muligt at opsætte en fysisk hindring (port eller lignende) ved vejkanterne for at hindre adgang til sporene AM_12c og AM_12d, hvis det skulle være relevant at stille et sådant krav.

Yderligere indeholder notatet af 8. august 2026 fotos (fotos med numrene 13, 14, 15, 16, 17, 19 og 20) som ifølge klageren viser spor i henholdsvis Ringsted og Vamdrup, der er udlejede uanset, at de krydser veje, og hvor der ikke er opsat fysisk adskillelse (port eller lign.) til hindring af færdsel fra vejen og ind på sporene. Klageren anfører på denne baggrund, at det er ukorrekt, at krydsning af en vej skulle være til hinder for udlejning af depotspor. I øvrigt henviser klageren til, at Banedanmarks eget sikkerhedsreglement (SR) netop tager højde for en situation, hvor bl.a. depotspor krydser veje. Til støtte herfor har klageren medsendt et uddrag af SR (notatets bilag 1).

Desuden indeholder notatet af 8. august 2026 et foto (foto nr. 11), som ifølge klageren dokumenterer den af klageren omtalte forcerede åbning af sporskiftet (træk bukken), hvorved der blev skabt mulighed for, at Banedanmarks egen entreprenør kunne køre ind på spor AM_12d.

Dernæst indeholder notatet af 8. august 2026 fotos (fotos med numrene 7, 8, 9 og 10) af forskellige stikprøver i sporene AM_12c og AM_12d, hvor træsvellerne er blevet afrenset af klageren og dermed blotlagt. Ifølge klageren viser dette stærke og intakte træsveller. Notatet indeholder endvidere fotos af skinnerne samt klagerens målinger på disse, som ifølge klageren viser, at disse er brugbare og overholder gældende normer for depotspor. Klageren anfører på denne baggrund, at sporene aktuelt er i forsvarlig stand og fuldt anvendelige til de af klageren ønskede depotsporsformål.

Endelig indeholder klagerens notat af 8. august 2026 fotos til illustration af de ulemper, som klageren aktuelt påføres som følge af Banedanmarks afslag. Det drejer sig dels om graffitihærværk på vogne, som må parkeres i udkanten af Padborg (foto nr. 21). Dernæst drejer det sig om udgifter til løft af materiel (eksempler på løft af klagerens materiel er vist i notatets fotonumre 24 og 25), som ifølge klageren påfører klageren væsentlige udgifter, der ikke ville have været nødvendige, hvis klageren havde haft adgang til depotsporene AM_12c og AM_12d.

Sammenfattende anfører klageren på denne baggrund, at Banedanmarks afslag er begrundet med faktisk forkerte oplysninger og er udtryk for forskelsbehandling, bl.a. fordi andre virksomheder er tildelt adgang i lignende

situationer, og da der reelt intet er til hinder for, at Banedanmark kan give klageren adgang via maskinsporet på nærmere vilkår.

22. september 2026

Banedanmark har den 18. august 2026 blandt andet anført:

"(...)

"Det fremhæves på baggrund af Railservices uddybning af klage fremsendt den 10. august 2026, at maskinsporet, spor AM_12, ikke kan udlejes på privatlignende vilkår, da sporet ikke lever op til kravene for undtagelse fra jernbanelovens bestemmelser i medfør af lovens § 2, stk. 7 (og Trafikstyrelsens fortolkning heraf). Dette skyldes bl.a., at der er tale om et gennemkørselsspor, som ikke er blindt endende, og som ikke er tydeligt afgrænset. I afgørelsen om depotsporskapacitet af 23. januar 2026 redegør Banedanmark nærmere for fortolkningen af bestemmelsen, og hvorfor det ikke er muligt at udleje sporet som privat firmaspor.

Ovenstående har imidlertid en afledt effekt, for så vidt angår sporene AM_12c og AM_12d, idet tilkørselssporet (spor AM_12) er lukket grundet sporets tilstand. Sporene AM_12 c og AM_12 d kan i princippet godt udlejes til Railservice på firmalignede vilkår efter sporskifterne. Railservice vil dog ikke kunne tilgå spor AM_12 c og AM_12 d fra banen, da tilkørselssporet, som nævnt ovenfor, ikke kan undtages fra jernbanelovens bestemmelser, og derfor vil skulle istandsættes og vedligeholdes i overensstemmelse med Banedanmarks normer og regler.

Når spor AM_12 genåbnes, sker det ifm. udrulning af SP/ERTMS. I den forbindelse bemærkes, at sporskifterne ikke udskiftes med sporrammer, idet man blot undlader at bestykke sporskifterne med ERTMS-udstyr.

Dertil skal nævnes, at sporskifterne ikke lever op til Banedanmarks tekniske normer og regler, hvorfor de forbliver aflåste. I øvrigt kan Banedanmark i kraft af sit infrastruktur-forvalterskab og i henhold til CSM SMS-forordningen ikke tillade, at Railservice varetager istandsættelse og vedligeholdelse af sporskifter beliggende i maskinsporet, som er forvaltet af Banedanmark, og som Banedanmark derfor har sikkerhedsansvaret for. Dette forhold er der ligeledes redegjort for i afgørelsen om depotsporskapacitet af 23. januar 2026.

Railservice henviser i det fremsendte materiale til forhold omkring bl.a. Autologik, Postnord og PP Jensen i Ringsted. Hertil kan Banedanmark oplyse, at der er tale om firma-spor forvaltet af Banedanmark, som altså derfor ikke er privatejede firmaspor, jf. jernbanelovens § 2, stk. 7, hvorfor disse adskiller sig væsentligt fra de for sagen/Railservice relevante spor.

I den forbindelse gør Banedanmark opmærksom på, at man internt i organisationen er i gang med en revidering af samtlige grænsefladeaftaler med andre infrastrukturejere. Dette sker på baggrund af observationer fra Trafikstyrelsen."

Klageren fremsendte herefter den 23. august 2026 (med kopi til Banedanmark) notat med supplerende bemærkninger og fotodokumentation.

22. september 2026

Notatet indeholder bl.a. opmålinger af skinner og fotodokumentation af sveller, som ifølge klageren dokumenterer, at maskinsporet, bortset fra to sveller i sporskifte 125, er i tilstrækkelig stand til at fungere som forbindelsesspor til depotsporene AM_12c og AM_12d.

Notatet indeholder dernæst fotografier, som ifølge klageren viser en af Banedanmark i august 2026 isat lås i sporskifte 13b, hvorved adgangen til maskinsporet er besværliggjort. Maskinsporet havde tidligere (siden 20. december 2024) ifølge klageren henligget åbent for adgang efter at Banedanmarks egen entreprenør havde brudt den tidligere lås i sporskiftet. Bortset fra Banedanmarks egen entreprenørs brug af maskinsporet, har maskinsporet ifølge klageren været lukket siden 2013.

Dernæst bestrider klageren Banedanmarks oplysninger om maskinsporets funktion som forbindelsesspor. Klageren henviser i den forbindelse til klagerens egne erfaringer fra at have arbejdet i sporområdet i Padborg siden 1985, ligesom klageren i notatet gengiver udtalelser fra Banedanmarks tidligere driftschef i Padborg, som ifølge klageren har oplyst, at maskinsporet har fungeret som depotspor siden 1988. Klageren påpeger, at dette understøttes af, at Banedanmark selv betegner sporet som "maskinspor", hvilket netop er et ældre udtryk for spor, der er enten depotspor eller fungerer som tilkørsel for maskinel til depotspor. Maskinsporet har ifølge klageren aldrig fungeret som gennemkørselsspor. Det forhold, at maskinsporet af Banedanmark har været holdt lukket siden 2013, bekræfter ifølge klageren, at sporet ikke har nogen betydning som gennemkørselsspor. Begrundelsen i Banedanmarks afslag om maskinsporets funktion som gennemkørselsspor er derfor ifølge klageren endnu et eksempel på, at Banedanmark fremfører oplysninger til støtte for afslaget, som er ukorrekte.

Yderligere bemærker klageren, at Banedanmark har mulighed for at låse sporskifte 123 til kørsel ad højre gren. Derved vil sporstykket fra sporskifte 13b mod nord ende blindt i de to sporstoppere for enden af sporene AM_12c og AM_12d. Herefter vil der ifølge klageren ikke være nogen forskel i forhold til andre blindt endende spor, som der ifølge Banedanmark ikke er noget til hinder for at udleje. Klageren henviser til oplysningerne i notatet af 8. august 2026 om depotspor, som Banedanmark udlejer til Postnord, Autologik og PP Jensen. Ifølge klageren har der ikke været foretaget vedligeholdelse af disse spor gennem mange år, men ikke desto mindre benyttes sporene med en tilladt hastighed på 10 km/t.

Ifølge klageren er Banedanmarks argumentation også selvmodsigende for så vidt, at Banedanmark anfører, at maskinsporet skal åbnes med udrulningen af ERTMS, men i øvrigt har fastholdt, at Banedanmark ikke agter at vedligeholde sporskifterne. Dette giver ifølge klageren ikke mening, idet maskinsporet ikke vil kunne fungere, hvis ikke der fortsat er brugbare sporskifter.

22. september 2026

Endelig bestrider klageren Banedanmarks begrundelse om, at det skulle være udelukket for Banedanmark at overlade udførelsen af specifikke arbejder til private aktører. Klager henviser til, at Banedanmark netop gør brug af private entreprenører med de relevante kvalifikationer til at udføre specifikke sporarbejder. Ifølge klageren er dette et yderligere eksempel på, at Banedanmark fremfører argumentation til støtte for afslaget, som ikke stemmer overens med virkeligheden. Klageren har fremsendt billedokumentation på en række af de infrastrukturarbejder, som klageren har udført for Banedanmark⁷, herunder bl.a.:

- Skinnearbejde ved Dalum Papirfabrik.
- Forlængelse af spor mellem Fruens Bøge og Næstved.
- Skærvesupplering og renovering af drejeskive i Padborg.
- Forskellige tilpasninger af gamle skinnedele til nye skinnedele.
- Renovering af spor i Skrydstrup til godstransport.
- Renovering af spor og læsseplads i Brabrand.
- Renovering af overkørsel i Rødekro.

Dernæst har klageren fremsendt sit cv med opregning af klagerens uddannelser og erhvervserfaring. Endelig har klageren fremsendt kopi af sit seneste ECM-certifikat af 29. juni 2026.

Partshøring:

Sekretariatet har fremsendt udkast til nærværende afgørelse til Banedanmark med anmodning om eventuelle bemærkninger senest den 15. september 2026, kl. 12.00.

Banedanmark har den 15. september 2026 blandt andet anført:

"(...)

Generelle bemærkninger

Banedanmark er uenig i Jernbanenævnets vurdering af, at der ikke er tekniske eller retlige forhold, der er til hinder for, at Banedanmark kan

⁷ De nævnte eksempler med billedokumentation på infrastrukturarbejder udført af klageren for Banedanmark fremgår af klagerens supplerende notat fremsendt 25. august 2026 med kopi til Banedanmark.

give Railservice adgang til spor AM_12 mellem sporskifte 9 og 13b (tilkørselssporet) på nærmere vilkår.

22. september 2026

Banedanmark stiller sig i den forbindelse uforstående over for Jernbanenævnets vurderinger af driftssikkerheden. Denne kompetence ligger hos Banedanmark som infrastrukturforvalter samt Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed, for så vidt angår jernbanesikkerhed.

Som det fremgår nedenfor, finder Banedanmark, at Jernbanenævnets udkast til afgørelse giver anledning til kompetencemæssige betænkeligheder, idet nævnet ikke blot fører tilsyn med fordelingen af eksisterende servicefaciliteter, men går videre og træffer beslutning om genåbning af lukket infrastruktur (og dermed prioritering af Banedanmarks vedligeholdelsesbevilling) samt vilkårene for en fremtidig leje, som endda giver sikkerhedsmæssige overvejelser om Banedanmarks rolle som infrastrukturforvalter af det pågældende spor.

Banedanmark skal i den forbindelse høre, om Jernbanenævnet har foretaget høring af Trafikstyrelsen angående Jernbanenævnets vurdering og konsekvenserne heraf. Såfremt dette ikke er tilfældet, skal Banedanmark opfordre Jernbanenævnet til dette, inden der træffes endelig afgørelse i nærværende sag.

Det siger sig selv, at Jernbanenævnet ikke kan bringe Banedanmark i en situation, hvor Banedanmark skal vælge mellem at efterleve Jernbanenævnets afgørelse eller agere i overensstemmelse med det regelsæt, som Trafikstyrelsen som sikkerhedsmyndighed øver tilsyn med Banedanmarks efterlevelse af.

Banedanmark har noteret sig, at Jernbanenævnet på flere områder ikke finder, at Banedanmarks afgørelse afspejler, at det tilbudte alternativ udgør et levedygtigt alternativ til den ansøgte depotsporskapskapacitet, eller at vurderingen af hensyn ikke i tilstrækkelig grad er afspejlet i afgørelsen. Banedanmark noterer sig, at Jernbanenævnet i sin afgørelse lægger op til at hjemvise sagen til fornyet behandling.

Banedanmark bemærker i den forbindelse, at den af Jernbanenævnet fastsatte frist for ny afgørelse den 23. september 2026 ikke er rimelig. Jernbanenævnet pålægger i partshøringsudkastet Banedanmark at finde en måde, hvorpå det omtvistede spor, spor AM_12, kan udlejes til eller tildeles klageren. I denne forbindelse er Banedanmark forpligtet til at sikre, at dette kan gøres inden for lovens rammer og i overensstemmelse med de norm- og regelværker, som Banedanmark er underlagt. Dertil er Banedanmark nødsaget til, i henhold til ovenstående bemærkning, at afklare med Trafikstyrelsen, hvordan der kan fastsættes vilkår for en lejeaftale.

Det forekommer desuden problematisk, at Jernbanenævnet fastsætter en frist for ny afgørelse til kun otte kalenderdage efter fristen for fremsendelse af bemærkninger til partshøringsudkastet, og således før

Jernbanenævnet har haft mulighed for at forholde sig til Banedanmarks bemærkninger.

22. september 2026

Uberettiget brug af spor AM_12c og AM_12d

For så vidt angår den af klageren påståede ulovligt tiltvungne adgang til spor AM_12c og AM_12d af diverse entreprenører, henviser Banedanmark til, at man som jernbanevirksomhed er forpligtet til via SafetyNet at indmelde hændelser omkring jernbanesikkerhed. Efter Banedanmarks oplysninger er de refererede forhold ikke indmeldt, hvorfor Jernbanenævnet ikke kan lægge oplysninger herom til grund for afgørelse af sagen.

Krydsning af vejareal mod spor AM_12c og AM_12d

Banedanmark anfægter ikke klagerens bemærkning om, at den private fællesvej på værkstedsarealet krydser sporskifterne 123 og 125 og ikke sporene AM_12c og AM_12d. Banedanmark anfægter heller ikke, at der kan opsættes bom eller hegn efter sporskifterne. Banedanmarks henvisning til udfordringerne ifm. adgangsvejens beliggenhed er imidlertid relevant i forbindelse med udlejning af spor AM_12 mellem sporskifte 9 og 13b på firmalignende vilkår. Det skyldes, at lejer af sporet i så fald vil blive sikkerhedsmæssigt ansvarlig for overkørslen til værkstedsarealet på matr.nr. 52b, Bov Ejerlav, Bov., hvilket strider mod retningslinjer fra Trafikstyrelsen vedr. anvendelsesområdet for jernbanelovens § 2, stk. 7. Der henvises til Banedanmarks tidligere bemærkninger i partshøringer herom.

Eksempler på andre sager er ikke sammenlignelige med denne sag

Jernbanenævnet henviser til klagerens bemærkninger til lignende situationer i bl.a. Ringsted og Vamdrup. Til dette gør Banedanmark endnu engang opmærksom på, at der i de pågældende eksempler er tale om firmaspor, som forvaltes af Banedanmark, hvorfor det er Banedanmark som er sikkerhedsansvarlig. Sagerne er derfor ikke sammenlignelige

Vurdering af sporenes stand

For så vidt angår Jernbanenævnets henvisning til klagerens bemærkninger om, at spor og sporskifter aktuelt er i forsvarlig stand og fuldt anvendelige til de af klageren ønskede depotsporsformål, skal Banedanmark på det kraftigste henvise til, at Banedanmark som infrastrukturforvalter og dermed sikkerhedsansvarlig har den faglige kompetence til at vurdere, hvorvidt jernbanesikkerhedskravene er opfyldte eller ej. Det er tilsvarende Banedanmark, der har ansvaret for at kunne foretage denne vurdering.

Banedanmark benytter ikke-diskriminerende og objektive prioriteringskriterier i behandlingen af indkomne ansøgninger om kapacitet. I den forbindelse skal Banedanmark gøre opmærksom på, at hærværk i form af graffiti på spor- og værkstedsarealer er en risiko,

uanset hvor materiel er placeret. Dette element inddrages således ikke som et særskilt prioriteringskriterie i forbindelse med tildeling af kapacitet af servicefaciliteter.

22. september 2026

Jernbanenævnets kompetence og klassificering af spor AM_12 mellem sporskifte 9 og 13b

Banedanmark anerkender Jernbanenævnets kompetence efter servicefacilitetsbekendtgørelsens § 1, stk. 4 til at træffe afgørelse om, hvorvidt der er tale om en jernbanerelateret servicefacilitet. Dette ændrer dog ikke ved definitionen på et depotspor, som efter direktivets art. 3, nr. 29 er spor, som "specifikt er beregnet til midlertidig parkering af jernbanekøretøjer mellem to opgaver". At sporet i en årrække har været lukket grundet tilstand medfører ikke, at der derved er tale om en servicefacilitet i direktivets forstand.

Jernbanenævnet henviser i partshøringsudkastet til direktivets 12. præambelbetragtning, hvorefter der bør "sikres adgang til sportilslutninger uanset deres ejerforhold, hvis de er nødvendige for at få adgang til servicefaciliteter, som er væsentlige for levering af transportydelser, og hvis de benyttes eller kunne benyttes af mere end én slutbruger". Banedanmark henviser indledningsvist til, at præambelbetragtningerne som bekendt ikke i sig selv har retskraft, men derimod udgør fortolkningsbidrag. Derudover følger der ikke af ordlyden af den konkrete præambelbetragtning nogen selvstændig forpligtelse, men derimod en opfordring til at sikre adgang. Dette vil i alle tilfælde skulle ske inden for de bevillings- og ressourcemæssige rammer, som den enkelte infrastrukturforvalter virker under. Endeligt bemærkes, at tildeling/udlejning af spor AM_12 mellem sporskifte 9 og 13b til klager ikke giver "mere end én slutbruger" mulighed for at benytte sporet.

Jernbanenævnet henviser i partshøringsudkastet til, at Banedanmark i henhold til direktivets art. 13, stk. 2, jf. jernbanelovens § 5 og servicefacilitetsbekendtgørelsens § 2, jf. § 1, stk. 4, uden forskelsbehandling skal give alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang til faciliteter som fremgår af direktivets bilag II. Denne bestemmelse knytter sig til diskriminationsforbuddet ifm. tildeling og indeholder således ikke en selvstændig forpligtelse for operatøren eller forvalteren til straks at sikre adgang uanset de økonomiske konsekvenser for operatøren hhv. forvalteren.

Banedanmark bestrider, som nævnt ovenfor, ikke, at Jernbanenævnet i medfør af servicefacilitetsbekendtgørelsens § 1, stk. 4, har kompetence til at træffe afgørelse om, hvorvidt der er tale om en jernbanerelateret servicefacilitet, herunder om arealer med tilhørende faciliteter hører med til servicefaciliteten. Det følger imidlertid udtrykkeligt af direktivets bilag II, pkt. 2, som også udgør bilag 1 til servicefacilitetsbekendtgørelsen, at kompetencen angår servicefaciliteter "når de findes". Når et spor eller

anden infrastruktur er lukket af infrastrukturforvalteren pga. tilstand eller andre sikkerhedsmæssige forhold, kan disse ikke anses for "at findes" i direktivets forstand.

22. september 2026

Jernbanenævnet tiltager sig efter det foreliggende udkast til afgørelse kompetence til ikke blot at sikre fordeling af eksisterende servicefaciliteter, men også kompetence til på Banedanmarks vegne at træffe beslutning om, hvilke lukkede faciliteter, der skal genåbnes og dermed en detaljeret prioritering af Banedanmarks vedligeholdelsesbevilling. En sådan kompetence må kræve udtrykkelig hjemmel, hvilket også bør være afspejlet i en afgørelse.

Selv om Jernbanenævnet måtte finde at have en sådan kompetence, er det Banedanmarks opfattelse, at en afgørelse som afspejlet i partshøringsudkastet savner proportionalitet. Uanset at depotsporkapaciteten ved Padborg er begrænset, er det særdeles indgribende, at Jernbanenævnet pålægger Banedanmark at genåbne og dernæst tildele eller udleje et areal stik imod Banedanmarks faglige vurdering af infrastrukturens stand sammenholdt med sikkerhedsmæssige retningslinjer, for så vidt angår udlejning af jernbaneinfrastruktur.

Jernbanenævnets bemærkninger om vilkårene for udleje, herunder en hel eller delvis overvæltning af omkostningerne på klager som lejer, kan ikke ændre på dette. Det vil således fortsat være Banedanmark, der som infrastrukturforvalter træffer beslutning om, hvilken tilstand sporet skal leve op til, når det er omfattet af Banedanmarks ansvar. Klagers forslag til, hvilke arbejder der kræves, kan således ikke lægges til grund.

Jernbanenævnet henviser dernæst til, at Banedanmarks opfattelse af, at spor AM_12 mellem sporskifte 9 og 13b ikke er et depotspor, ikke fritager Banedanmark for at efterkomme Jernbanenævnets anmodning om at give adgang til sporet som forbindelsesspor til depotsporene AM_12c og AM_12d. Det er imidlertid fortsat Banedanmarks opfattelse, at 1) sporet ikke er en servicefacilitet i medfør af direktivets bilag II, pkt. 2, jf. art. 13, stk. 21, og at sporet derfor ikke kan tildeles i henhold til reglerne herom, og 2) muligheden for udlejning af et sådant spor er begrænset af de regler for udlejning på firmalignende vilkår i medfør af, hvad der følger af jernbanelovens § 2, stk. 7, herunder hvad der gælder for indhegning af sådanne spor m.v. Trafikstyrelsens fortolkning af den pågældende bestemme og de deraf afledte krav må være grundlaget for en sådan vurdering. Det er på den baggrund Banedanmarks vurdering, at der ikke er tilstrækkeligt juridisk grundlag for at give klager den adgang til sporet, som Jernbanenævnet anmoder om.

Udrulning af ERTMS

Det anføres i Jernbanenævnets udkast til afgørelse, at Banedanmark har oplyst, at spor AM_12 mellem sporskifte 9 og 13b åbnes ifm. udrulning af ERTMS. Dette er ikke korrekt. Banedanmark har tidligere planlagt efter, at

forbindelsessporskifterne til spor AM_12c og 12d udskiftes med sporrammer ifm. udrulning af ERTMS. Dette er imidlertid justeret til, at man blot undlader at bestykke sporskifterne 123 og 125 med signaludstyr. Hvorvidt sporskifterne bliver fornyet eller erstattet af sporrammer, er der endnu ikke taget stilling til. Herefter vil spor AM_12 skulle fungere som forbindelsesspor.

22. september 2026

Udførelse af vedligeholdelsesarbejder

Banedanmark finder det på baggrund af udkastet til afgørelse nødvendigt at uddybe tidligere betragtninger om private aktørers mulighed for at udføre selvstændige vedligeholdelsesarbejder på infrastruktur forvaltet af Banedanmark.

Banedanmark fastholder, at man som infrastrukturforvalter ikke kan tillade, at private aktører udfører vedligeholdelses- og istandsættelsesarbejder efter egne standarder på jernbaneinfrastruktur som forvaltes af Banedanmark. Dette arbejde skal ske i henhold til Banedanmarks norm- og regelkrav og efter samme krav til entreprenører, som Banedanmark i øvrigt stiller. Banedanmark har i den forbindelse ikke forholdt sig til, hvorvidt klager skulle være kvalificeret til at udføre infrastrukturarbejder på et tilstrækkeligt niveau.

For så vidt angår Jernbanenævnets bemærkning om manglende begrundelse for i afgørelsen ikke at imødekomme klagerens tilbud om (med)finansiering ifm. istandsættelse af spor AM_12 mellem sporskifte 9 og 13b, skal Banedanmark henvise til ovenstående forståelse af reglerne for udførelse af vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder på infrastruktur forvaltet af Banedanmark. Såfremt Jernbanenævnet måtte fastholde sit udkast til afgørelse og hjemvise sagen (og i øvrigt måtte finde at have kompetence til dette), vil Banedanmark i forbindelse med sagsbehandlingen tage stilling til, hvilke vilkår om betaling for opgradering af infrastrukturen, en evt. lejeaftale vil skulle indeholde. Det ændrer dog ikke ved, at arbejderne skal ske efter gældende normer og gennemføres på samme måde som Banedanmarks øvrige infrastrukturarbejder. Dette vil selvsagt også lade sig afspejle i niveauet for vedligeholdelsesomkostningerne.

Alternativ sporkapacitet

Banedanmark bemærker i henhold til det af Jernbanenævnet anførte, at Banedanmark i afgørelsen af 23. januar 2026 ikke har "...forholdt sig til klagerens konkrete oplysninger om, at klagerens behov navnlig angår depotspor tæt på værkstedet, hvor der er adgang for værkstedsbil og mulighed for løftefunktion, så der kan udføres arbejde på materiel", at det for alle parter står klart, at depotsporkapaciteten i Padborg er begrænset til et omfang, hvor adgang til lignende faciliteter ikke er mulige i og omkring stationen. Banedanmarks er fortsat af den holdning, at det ikke ud fra direktivets eller gennemførelsesforordningens bestemmelser kan

udledes, at en ansøger har krav på en servicefacilitet inden for et bestemt område, men dog at alternativ sporkapacitet i nærheden bør tildeles.

22. september 2026

For så vidt angår den alternative sporkapacitet tildelt i Banedanmarks afgørelse af 23. januar 2026 kan Banedanmark oplyse, at klager fik oplysninger om adgang til at tilgå spor 16 den 4. marts 2026. Der har desværre været tilfælde, hvor andre operatører uden tilladelse fra Banedanmark har parkeret materiel i sporet, uden at Banedanmark er blevet informeret. Banedanmark har oplyst pågældende operatører om, at henstilling af materiel i sporet ikke er tilladt.

Det er for Banedanmark uklart, i hvilket omfang klageren har anvendt den alternative sporkapacitet.

Sporene AM_12c og AM_12d disponeres aktuelt af DSB

Det anføres i udkastet til afgørelse, at spor AM_12c og AM_12d skulle være disponeret af DSB. Dette er ikke korrekt. Sporene/servicefaciliteten ejes af DSB, men forvaltes af Banedanmark, hvorfor adgangen hertil henhører under Banedanmarks forvalterskab. Dette indebærer, at vilkår i en lejeaftale for sporene, herunder sikkerhedsmæssige krav, henhører under Banedanmark.

(...)”

2. Retsgrundlaget

Direktiv 2012/34/EU⁸ indeholder blandt andet følgende:

22. september 2026

Ud fra følgende betragtninger:

[...]

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

[...]

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

[...]

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

[...]

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

[...]

10) »levedygtigt alternativ«: adgang til en anden servicefacilitet, der gør det muligt for jernbanevirksomheden at udføre den pågældende gods- eller passagertransport på økonomisk acceptable vilkår.

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

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde som ændret ved direktiv 2016/2370/EU.

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

[...]

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

[...]

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

[...]

Artikel 13

Betingelser for adgang til tjenesteydelser

[...]

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

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

[...]

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

Stk. 4. Ansøgninger fra jernbanevirksomheder om adgang til og levering af ydelser ved servicefaciliteten som omhandlet i bilag II, punkt 2, skal besvares inden for en rimelig frist, som fastsættes af det nationale tilsynsorgan, jf. artikel 55. Der må kun gives afslag på sådanne ansøgninger, hvis der findes levedygtige alternativer, der gør

det muligt at udføre den pågældende gods- eller passagertransport på den samme eller alternative ruter på økonomisk acceptable vilkår. Dette forpligter ikke operatøren af servicefaciliteten til at investere i ressourcer eller faciliteter for at imødekomme alle jernbanevirksomhedernes ansøgninger.

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

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

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

[...]

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

[...]

Artikel 48

Ad hoc ansøgninger

Stk. 1. Infrastrukturforvalteren besvarer ad hoc ansøgninger om individuelle kanaler så hurtigt som muligt, dog senest inden fem arbejdsdage. Eventuelle oplysninger om disponibel overskydende

kapacitet stilles til rådighed for alle ansøgere, som måtte ønske at benytte denne kapacitet.⁹

22. september 2026

[...]

BILAG II

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

[...]

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

[...]

d) depotspor.

[...] ”

Gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter¹⁰ indeholder blandt andet følgende:

”ud fra følgende betragtninger:

[...]

- *(4) Gennemsigtighed i forbindelse med betingelserne for adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser ... er en forudsætning for at give alle ansøgere adgang ... på et ikke-diskriminerende grundlag. [...]*
- *(5) Direktiv 2012/34/EU indeholder krav om, at operatører af servicefaciliteter giver ikke-diskriminerende adgang til servicefaciliteter og de i disse faciliteter leverede tjenesteydelser. Direktivet finder anvendelse i tilfælde af egen levering af tjenesteydelser så vel som i tilfælde, hvor tjenesteydelserne leveres af en operatør af en servicefacilitet. Når det er nødvendigt at korrigere markedsforvridning eller uønskede udviklinger på markedet, bør tilsynsorganet være i stand til at anmode om, at operatøren af en servicefacilitet stiller faciliteten til rådighed for egen levering, forudsat at dette er juridisk og teknisk muligt og ikke bringer driftssikkerheden i fare. [...]*
- *(9) Den nuværende praksis viser, at der i mange tilfælde er ansøgere som f.eks. afsendere og speditører, der ansøger om adgang til servicefaciliteter. Imidlertid har den jernbanevirksomhed, som*

⁹ For køreplaner, der træder i kraft den 14. december 2030 eller senere, afløses direktivets artikel 48, stk. 1, af artikel 36, stk. 1, i forordning (EU) 2026/1184, jf. forordningens artikel 79, stk. 2, og bilag 10, afsnit 1.

¹⁰ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser.

ansøgeren har udpeget, ofte ingen kontraktmæssig aftale med operatøren af servicefaciliteten. Det bør derfor præciseres, at ikke kun jernbanevirksomheder, men også andre ansøgere bør have ret til at ansøge om adgang til servicefaciliteter på de betingelser, der er fastsat i denne forordning, såfremt national lovgivning foreskriver denne mulighed. Operatører af sådanne servicefaciliteter bør være bundet af denne forordning, uanset om de har en kontraktmæssig aftale med en jernbanevirksomhed eller en anden ansøger, som i henhold til national lovgivning har ret til at ansøge om kapacitet i en servicefacilitet.

- *(13) Operatører af servicefaciliteter bør ikke forpligte ansøgere til at købe tjenesteydelser, som udbydes i en facilitet, men som ansøgeren ikke har behov for. Dette princip bør dog ikke medføre, at ansøgeren kan tvinge operatøren af en facilitet til at acceptere ansøgerens egen levering af tjenesteydelser på operatørens område, hvis operatøren tilbyder den pågældende tjenesteydelse på en måde, der er i overensstemmelse med direktiv 2012/34/EU og denne forordning.*
- *(14) Hvis en operatør af en servicefacilitet modtager en ansøgning, som er uforenelig med en anden ansøgning, eller kapaciteten allerede er tildelt, bør operatøren af faciliteten først forsøge, om det er muligt at imødekomme den yderligere ansøgning ved at foreslå et andet tidsinterval, modificere det allerede tildelte tidsinterval, hvis den berørte ansøger indvilliger heri, eller ved at træffe foranstaltninger, som gør det muligt at øge facilitetens kapacitet. Operatøren bør ikke være forpligtet til at træffe foranstaltninger som f.eks. ændring af åbningstiderne eller foranstaltninger, der kræver investeringer, for at øge facilitetens kapacitet. Hvis en ansøger imidlertid garanterer at dække investeringsomkostninger eller ekstra driftsomkostninger, bør operatøren af en servicefacilitet overveje denne mulighed.*
- *(15) Hvis koordineringsproceduren ikke har gjort det muligt at afstemme de uforenelige ansøgninger, kan operatøren af en servicefacilitet benytte prioriteringskriterier til at vælge, hvilken af ansøgningerne der skal imødekommes. Disse kriterier bør være ikke-diskriminerende og gennemsigtige og offentliggøres i servicefacilitetsbeskrivelsen, som er genstand for tilsynsorganets gennemgang.*
- *(16) Udtrykket »levedygtige alternativer« omfatter forskellige elementer, herunder særlig fysiske og tekniske karakteristika såsom en facilitets beliggenhed, adgang ad vej, jernbane, vandvej eller offentlig transport, fritrumsprofil, sporenes længde og elektrificering, operationelle karakteristika såsom åbningstider, kapacitet i og rundt om*

faciliteten, uddannelseskrav til førere og de udbudte tjenesteydelsers omfang og type, tiltrækningskraft og konkurrenceevne såsom ruteplanlægning, forbindelser med transportformer og transporttid og økonomiske aspekter såsom indvirkningen på driftsomkostninger og de planlagte tjenesteydelsers rentabilitet.

22. september 2026

- (17) Det kræver væsentlige investeringer at opføre en servicefacilitet, og jernbanens karakter af netværk sætter begrænsninger for, hvor faciliteter kan opføres, og som følge heraf kan mange faciliteter ikke uden videre duplikeres. Hvis ansøgninger om adgang til en facilitet ikke kan imødekommes efter koordineringsproceduren, og faciliteten er tæt på at blive overbelastet, bør tilsynsmyndigheder have mulighed for at anmode operatører af servicefaciliteter om at træffe foranstaltninger til at optimere brugen af faciliteten. Operatøren af servicefaciliteten bør udpege hensigtsmæssige foranstaltninger til at nå dette mål. [...]
- (18) Med henblik på at gøre bedst mulig brug af eksisterende servicefaciliteter bør servicefaciliteter, som ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, udbydes til leasing eller leje, når en jernbanevirksomhed på grundlag af påviste behov tilkendegiver, at den har interesse i at benytte faciliteten. Enhver økonomisk enhed, der er interesseret i at drive faciliteten, bør have mulighed for at deltage i udbudsprocedurerne og afgive tilbud på at overtage driften af faciliteten. [...]

Artikel 1

Genstand

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

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

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- (1) »**basistjenesteydelse**«: en tjenesteydelse, der leveres i en hvilken som helst af de servicefaciliteter, som er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU.

(2) **»jernbanerelateret tjenesteydelse«**: en basistjenesteydelse, ekstra ydelse eller hjælpeydelse, der er nævnt i bilag II, punkt 2, 3 og 4, til direktiv 2012/34/EU.

[...]

(5) **»koordineringsprocedure«**: en procedure, hvorved operatøren af en servicefacilitet og ansøgere forsøger at finde en løsning på situationer, hvor behovene for adgang til en servicefacilitet eller jernbanerelaterede tjenesteydelser vedrører den samme kapacitet i en servicefacilitet og er uforenelige.

[...]

(8) **»egen levering af tjenesteydelser«**: en situation, hvor en jernbanevirksomhed selv leverer en jernbanerelateret tjenesteydelse på en servicefacilitetsoperatørs område, forudsat at jernbanevirksomhedens adgang til og brug af faciliteten til egen levering af tjenesteydelser er juridisk og teknisk mulig og ikke bringer driftssikkerheden i fare, og at operatøren af servicefaciliteten tilbyder en sådan mulighed.

[...]

(10) **»ad hoc-ansøgning«**: en ansøgning om adgang til en servicefacilitet eller en jernbanerelateret tjenesteydelse, som er knyttet til en ad hoc-ansøgning om en individuel kanal, jf. artikel 48, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU.

(11) **»sen ansøgning«**: en ansøgning om adgang til en servicefacilitet eller en jernbanerelateret tjenesteydelse, som indgives efter udløbet af en af operatøren af den pågældende facilitet fastsat frist for indgivelse af ansøgninger.

[...]

Artikel 7

Samarbejde om tildeling og anvendelse af en kapacitet i en servicefacilitet

1. Ansøgere indgiver deres ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser i overensstemmelse med de frister, operatørerne af servicefaciliteterne har fastsat. Hvis det er relevant, tager operatører af servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, når de fastsætter disse frister behørigt hensyn til tidsfrister og prioritetskriterier, som fastsættes af infrastrukturforvalterne til brug ved planlægningsprocessen, med henblik på at undgå uoverensstemmelser.
2. Operatører af servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og infrastrukturforvaltere samarbejder om nødvendigt med henblik på at sikre, at tildelingen af kapacitet på infrastruktur og i servicefaciliteter stemmer overens. Forpligtelsen til at samarbejde finder også anvendelse på operatører af forbundne faciliteter. Efter anmodning kan de berørte ansøgere medvirke i dette samarbejde. Ansøgere kan også ansøge om, at enheder med ansvar

for tildeling af adgang til private sportilslutninger, der er nødvendige for at få adgang til servicefaciliteter, som er væsentlige for leveringen af jernbanetransporttydelser, medvirker i samarbejdet.

Hvis en ansøger ansøger om levering af ekstra ydelser eller hjælpeydelser, der er nævnt i bilag II, punkt 3 og 4, til direktiv 2012/34/EU, og som tilbydes i faciliteten af en eller flere operatører ud over den, som er ansvarlig for at give adgang til faciliteten, kan ansøgeren ansøge om, at alle operatører af servicefaciliteter medvirker til at levere tjenesteydelserne i samarbejdet.

Så længe den planlægningsproces, som gennemføres af infrastrukturforvalteren, er i gang, må der ikke gives afslag på ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser med den begrundelse, at den kanal, der er ansøgt om, endnu ikke er tildelt. Operatører af servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og infrastrukturforvaltere bestræber sig dog på, at der er sammenhæng mellem deres respektive afgørelser.

3. Hvis det er relevant, samarbejder operatører af servicefaciliteter, infrastrukturforvaltere og ansøgere med henblik på at sikre, at togdriften fra og til servicefaciliteter er effektiv. For så vidt angår tog, der benytter jernbanegodsterminaler, herunder i sø- og indlandshavne, omfatter dette samarbejde udvekslingen af oplysninger om sporing og lokalisering af tog, og, hvis de er tilgængelige, forventet ankomst- og afgangstid i tilfælde af forsinkelser og forstyrrelser.

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

Artikel 8

Ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og anvendelse af jernbanerelaterede tjenesteydelser

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

fastsætter en rimelig frist for indgivelse af de manglende oplysninger. Hvis oplysningerne ikke indgives inden for fristen, kan der gives afslag på ansøgningen.

22. september 2026

Artikel 9

Svar på ansøgninger

- 1. Efter at have modtaget alle nødvendige oplysninger besvarer operatøren af en servicefacilitet ansøgningerne om adgang til og levering af tjenesteydelser i servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, inden for en rimelig frist fastsat af tilsynsorganet i overensstemmelse med artikel 13, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU. Der kan fastsættes forskellige frister for forskellige typer servicefaciliteter og/eller tjenesteydelser.*
- 2. Hvis operatøren af en servicefacilitet har svaret med et tilbud om adgang til servicefaciliteten, forbliver tilbuddet gyldigt i et rimeligt tidsrum, som operatøren meddeler, og med hvilket der tages hensyn til ansøgerens forretningsmæssige behov.*
- 3. Tilsynsorganer fastsætter fristerne for besvarelse af ansøgninger indgivet af ansøgere, som angivet i artikel 13, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU, forud for offentliggørelsen af den første netvejledning, med forbehold af bestemmelserne i denne gennemførelsesforordning med henblik på at sikre overensstemmelse med artikel 27, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU.*
- 4. For ad hoc-ansøgninger om adgang til servicefaciliteter og tjenesteydelser, der er nævnt i bilag II, punkt 2, litra a)-d) og litra f)-i), tager tilsynsorganer, når de fastsætter fristerne i henhold til artikel 13, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU, hensyn til de frister, der er fastsat i artikel 48, stk. 1, i nævnte direktiv. Hvis tilsynsorganer ikke har fastsat frister for sådanne ad hoc-ansøgninger, besvarer operatøren af en servicefacilitet ansøgningen inden for de frister, der er fastsat i artikel 48, stk. 1, i direktivet.*

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

For servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser, der er nævnt i bilag II, punkt 2, litra e), begynder fristen, når det rullende materiels tekniske kompatibilitet med faciliteterne og udstyret er blevet vurderet og ansøgeren underrettet herom.
- 5. Operatører af servicefaciliteter, der leverer ekstra ydelser og hjælpeydelser, som er nævnt i bilag II, punkt 3 og 4, til direktiv 2012/34/EU, besvarer ansøgninger om sådanne tjenesteydelser inden for den frist, som tilsynsorganet har fastsat, eller, hvis en sådan frist*

ikke er fastsat, inden for en rimelig frist. Hvis en ansøger indgiver ad hoc-ansøgninger for flere jernbanerelaterede tjenesteydelser, der leveres i én servicefacilitet, og angiver, at kun samtidig tildeling af disse er brugbar, besvarer alle berørte servicefacilitetsoperatører, herunder leverandører af ekstra ydelser og hjælpeydelser, der er nævnt i bilag II, punkt 3 og 4, ansøgningerne inden for en rimelig frist, jf. stk. 4.

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

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

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

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

Artikel 10

Koordineringsprocedure

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

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

3. Operatører af servicefaciliteter skal overveje forskellige muligheder for at imødekomme uforenelige ansøgninger om adgang til servicefaciliteten eller levering af tjenesteydelser i servicefaciliteten. Disse muligheder skal om nødvendigt omfatte foranstaltninger til at

maksimere den tilgængelige kapacitet i faciliteten, i det omfang det ikke kræver yderligere investeringer i ressourcer eller faciliteter. Disse foranstaltninger kan omfatte:

22. september 2026

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

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

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

Artikel 11

Prioritetskriterier

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

I prioritetskriterierne kan der desuden tages hensyn til følgende aspekter:

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

Artikel 12

Levedygtige alternativer

1. Hvis en ansøgning om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser ikke kan imødekommes efter koordineringsproceduren, underretter operatøren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, den berørte ansøger og tilsynsorganet, på dettes anmodning, uden unødigt forsinkelse. Medlemsstaterne kan kræve, at tilsynsorganet underrettes, selv hvis der ikke foreligger anmodning herom.

2. Hvis en ansøgning ikke kan imødekommes, vurderer operatøren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og ansøgeren i fællesskab, om der findes levedygtige alternativer, som gør det muligt at drive den berørte gods- eller passagertransport på de samme eller alternative ruter på økonomisk acceptable vilkår. Ansøgeren må ikke forpligtes til at afsløre sin forretningsstrategi.

3. I forbindelse med stk. 2 angiver operatøren af servicefaciliteten mulige alternativer, herunder i givet fald i andre medlemsstater, på grundlag af andre servicefacilitetsbeskrivelser, oplysninger offentliggjort på en fælles webportal i overensstemmelse med artikel 5 og eventuelle oplysninger leveret af ansøgeren. Når mulige alternativer foreslås, tages der som minimum hensyn til følgende kriterier, i det omfang operatøren af servicefaciliteten kan bedømme dem.

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

Operatøren af en servicefacilitet behandler forretningsmæssige oplysninger fra ansøgeren fortroligt.

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

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

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

Artikel 13

Afslag på adgang

22. september 2026

1. *Hvis operatøren af en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og ansøgeren efter koordineringsproceduren konkluderer, at der ikke findes levedygtige alternativer, og det ikke er muligt at imødekomme ansøgningen om adgang til eller levering af en tjenesteydelse i faciliteten, kan operatøren give afslag på ansøgningen.
Hvis operatøren af servicefaciliteten og ansøgeren ikke kan nå til enighed om et levedygtigt alternativ, kan operatøren af servicefaciliteten give afslag på ansøgningen med henvisning til de alternativer, som operatøren anser for at være levedygtige.
Ansøgeren kan klage til tilsynsorganet, jf. artikel 13, stk. 5, i direktiv 2012/34/EU.*
2. *Hvis operatøren af servicefaciliteten og ansøgeren sammen har fastlagt levedygtige alternativer, kan operatøren af servicefaciliteten give afslag på ansøgningen.*
3. *Operatører af en servicefacilitet, jf. artikel 13, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, begrundet skriftligt over for ansøgeren, hvorfor ansøgningen ikke kunne imødekommes efter koordineringsproceduren, og hvorfor operatørerne på grundlag af de tilgængelige oplysninger finder, at et af de foreslåede alternativer opfylder ansøgerens krav og er levedygtigt.*
4. *En operatør af en servicefacilitet, der giver afslag på en ansøgning, godtgør over for tilsynsorganet og ansøgeren, på disses anmodning, grundene til afslaget, herunder de alternativer, der blev undersøgt, og resultatet af koordineringsproceduren.*
5. *I de tilfælde, der er omhandlet i artikel 12, stk. 5, kan operatøren af en servicefacilitet give afslag uden at overholde de krav, der er fastsat i stk. 3 og 4.*
6. *Hvis ansøgeren gentagne gange har undladt at betale for adgangsrettigheder, der allerede er tildelt og brugt, kan operatøren af servicefaciliteten anmode om finansielle garantier til at sikre, at hans legitime forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af faciliteten kan opfyldes. Oplysninger om sådanne garantier offentliggøres i servicefacilitetsbeskrivelsen.*

Artikel 14

Klager

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

- *Kontraktforpligtelser og forretningsmodellernes levedygtighed hos andre brugere af den berørte servicefacilitet.*

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

22. september 2026

Artikel 15

Ubenyttede faciliteter

1. *Servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, som ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, skal være tilgængelige for tilkendegivelse af interesse i leasing eller leje. Oplysninger om ubenyttede faciliteter offentliggøres i overensstemmelse med artikel 5.*
2. *Den periode på to år, der er nævnt i stk. 1, begynder dagen efter den dag, hvor en jernbanerelateret tjenesteydelse senest blev leveret i servicefaciliteten.*
3. *En ansøger, der er interesseret i at bruge en servicefacilitet, der er nævnt i bilag II, punkt 2, til direktiv 2012/34/EU, og som ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, tilkendegiver skriftligt sin interesse over for operatøren af den pågældende facilitet og underretter tilsynsorganet herom. I interessetilkendegivelsen påvises den pågældende jernbanevirksomheds behov. Operatøren af servicefaciliteten kan beslutte at genoptage driften på en måde, der tilgodeser jernbanevirksomhedens påviste behov.*
4. *Hvis ejeren af en servicefacilitet ikke driver faciliteten, underretter operatøren af faciliteten ejeren om interessetilkendegivelsen inden for 10 dage fra modtagelsen af den. Ejeren af faciliteten offentliggør, at faciliteten er tilgængelig for leasing eller leje, hel eller delvis, medmindre operatøren af servicefaciliteten beslutter at genoptage driften, efter at der er tilkendegivet interesse.*
5. *Før en sådan offentliggørelse kan ejeren af servicefaciliteten give operatøren af servicefaciliteten mulighed for at fremsætte sine bemærkninger vedrørende offentliggørelsen inden for fire uger. Operatøren kan modsætte sig offentliggørelsen ved at indgive dokumenter, der beviser, at en omlægning er i gang, som blev iværksat før interessetilkendegivelsen.*
6. *Tilsynsorganet underrettes af ejeren om omlægningen og kan anmode om dokumenter fra operatøren for at vurdere troværdigheden af oplysningerne.*

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

22. september 2026

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

- a) Nærmere oplysninger om udvælgelsesproceduren, som skal være gennemsigtig og ikke-diskriminerende, og ved hvilken der skal tages hensyn til målet om at sikre den mest effektive brug af facilitetens kapacitet.
- b) Udvalgelseskriterier.
- c) De vigtigste karakteristika for servicefacilitetens tekniske udstyr.
- d) Adresse og frist for afgivelse af tilbud; fristen skal være mindst 30 dage fra offentliggørelsen af meddelelsen.

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

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

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

[...]"

Jernbaneloven¹¹ indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

"Kapitel 1

Formål

§ 1. Lovens formål er at fastlægge rammerne for skinnebåren trafik, herunder at sikre, at jernbanetransport tilrettelægges og gennemføres under hensyn til sikkerhed, fremkommelighed og god samfundsøkonomi. Lovens rammer supplerer og udmønter retsakter

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

fastsat af Den Europæiske Union, således at den danske jernbane sikres optimale vilkår for fortsat udvikling samt vækst i gods- og passagertransport.

22. september 2026

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

[...]

Kapitel 2

Anvendelsesområde og definitioner

§ 2 [...]

Stk. 7. Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på en sådan infrastruktur.

[...]

§ 3. I denne lov forstås ved:

[...]

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

Kapitel 3

Markedsadgang

Adgang til jernbaneinfrastrukturen

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

[...]

Adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede servicefaciliteter

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

Stk. 2. Forvaltere omfattet af stk. 1 reserverer uden forskelsbehandling betjeningskapacitet på en jernbanerelateret

servicefacilitet i tilknytning til tildelt jernbaneinfrastruktur til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

22. september 2026

[...]

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

[...]

§ 57. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere er ansvarlige for sikkerheden på deres respektive del af jernbanesystemet.

Stk. 2. Andre aktører end dem, der er nævnt i stk. 1, og som har potentiel indflydelse på sikker drift af jernbanesystemet, herunder fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere m.v., skal

1) iværksætte de nødvendige risikostyringsforanstaltninger om nødvendigt i samarbejde med andre aktører,

2) sørge for, at delsystemer, øvrigt udstyr, materiel eller tjenesteydelser, som de leverer, opfylder de anførte krav og betingelser, således at det er sikkert for den pågældende jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter at anvende det i driften,

3) træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, hvis de inden for deres respektive kompetenceområder konstaterer eller underrettes om en sikkerhedsrisiko i forbindelse med mangler og konstruktionsmæssige fejl eller funktionsfejl ved teknisk udstyr, herunder også i strukturelt definerede delsystemer, med henblik på at udbedre den konstaterede sikkerhedsrisiko og

4) underrette de relevante involverede parter om risikoen, hvis de inden for deres respektive kompetenceområder konstaterer eller underrettes om en sikkerhedsrisiko i forbindelse med mangler og konstruktionsmæssige fejl eller funktionsfejl ved teknisk udstyr, herunder også i strukturelt definerede delsystemer, med henblik på at sætte disse parter i stand til at træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, som sikrer, at sikkerhedskrav til jernbanesystemet er opfyldt.

Stk. 3. Infrastrukturforvalteren er ansvarlig for jernbanesikkerheden i niveauoverkørsler med de anlæg, der er nødvendige til sikring af vejtrafikken.

[...]

Sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler

§ 61. Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om infrastrukturforvalters tekniske sikkerhedsregler, herunder krav om anvendelse af en uafhængig tredjeparts vurderinger i forbindelse med udarbejdelse og ændring af tekniske sikkerhedsregler.

[...]

§ 107. Jernbanenævnet kan pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at

- 1) udlevere oplysninger efter § 105 inden for den frist, som Jernbanenævnet har givet, eller*
- 2) efterkomme en afgørelse truffet af Jernbanenævnet som led i dets udførelse af de klage- og tilsynsfunktioner, der følger af § 103, jf. § 113, stk. 4.”*

Bekendtgørelsen om jernbanerelaterede servicefaciliteter¹² indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

”Anvendelsesområde

§ 1.

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

[...]

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

Betingelser for adgang til tjenesteydelser

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

[...]

§ 3. Ansøgninger om adgang til og levering af ydelser ved servicefaciliteten skal besvares inden for en rimelig frist, som

¹² Transportministeriets bekendtgørelse nr. 1503 af 29. juni 2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser.

fastsættes af Jernbanenævnet. Der må kun gives afslag på sådanne ansøgninger, hvis der findes adgang til en anden servicefacilitet, der gør det muligt for jernbanevirksomheden at udføre den pågældende transport på økonomisk acceptable vilkår (levedygtigt alternativ). Dette forpligter ikke forvalteren af servicefaciliteten til at investere i ressourcer eller faciliteter for at imødekomme alle jernbanevirksomhedernes ansøgninger.

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

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

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

[...]

Tilsyn

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

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

[...]

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

Klage

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

forvalters takster kan til enhver tid indgives til Jernbanenævnet, der behandler klagen.

22. september 2026

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

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

3. Jernbanenævnets bemærkninger og afgørelse om hjemvisning af sagen med henblik på at give klageren adgang

22. september 2026

Indledende bemærkninger

Som nærmere anført i Jernbanenævnets afgørelse af 17. december 2025 udgør depotspor jernbanerelaterede servicefaciliteter, og reglerne herom finder også anvendelse for en virksomhed som klagerens, der udfører service og vedligeholdelse af jernbanemateriel.

Nærværende sag angår Banedanmarks afgørelse af 23. januar 2026, der blev truffet efter, at Jernbanenævnet ved afgørelsen af 17. december 2025 ophævede dele af Banedanmarks afgørelse af 12. september 2025 og hjemviste sagen til fornyet behandling. Banedanmark blev i den forbindelse anmodet om at give klageren adgang til spor AM_12 mellem sporskifte 09 og 13b (maskinsporet) med henblik på gennemkørsel, så klagerens gennemkørsler kunne ske senest samtidig med, at klageren måtte opnå adgang til spor AM_12c og AM_12d efter aftale med DSB. Som alternativ kunne Banedanmark give klageren adgang til andre depotspor i Padborg, forudsat at klageren derved opnåede adgang til mindst samme længde effektiv depotsporskacapacitet, herunder med lignende muligheder for udførelse af værkstedsfunktioner, som findes på sporene AM_12c og AM_12d.

Jernbanenævnet skal ved nærværende afgørelse bl.a. tage stilling til, om Banedanmarks nye afgørelse af 23. januar 2026 opfylder de krav, der følger af reglerne om adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter og Jernbanenævnets afgørelse af 17. december 2025.

Spor 16 udgør ikke et levedygtigt alternativ

Banedanmark har i afgørelsen af 23. januar 2026 tildelt spor 16 i Padborg til klageren som levedygtigt alternativ. Banedanmark har navnlig henvist til, at sporet har samme sporlængde og faciliteter, herunder fremmednetstik, som det tidligere ansøgte spor 17, samt at sporet er placeret i den del af Padborg Station, hvor klageren har ansøgt om depotsporskacapacitet.

Efter gennemførelsesforordningens artikel 12, stk. 2 og 3, skal vurderingen af, om der findes et levedygtigt alternativ, ske i fællesskab mellem operatøren af servicefaciliteten og ansøgeren. Ved vurderingen skal der bl.a. tages hensyn til den alternative servicefacilitets operationelle karakteristika, dens fysiske og tekniske karakteristika, indvirkningen på ansøgerens planlagte jernbanetransportydelsers tiltrækningskraft og konkurrenceevne samt forventede yderligere omkostninger for ansøgeren.

Jernbanenævnet finder, at Banedanmarks vurdering af spor 16 i afgørelsen af 23. januar 2026 ikke i tilstrækkelig grad opfylder disse krav.

Banedanmark har ikke i afgørelsen forholdt sig til klagerens konkrete oplysninger om, at klagerens behov navnlig angår depotspor tæt på værkstedet, hvor der er adgang for værkstedsbil og mulighed for løftefunktion, så der kan udføres arbejde på materiel. Klageren anfører, at

spor 16 kan anvendes af klageren til opbevaring, men ikke til værkstedsopgaver på samme måde som sporene AM_12c og AM_12d.

22. september 2026

Banedanmark har dernæst ikke i afgørelsen redegjort for, om spor 16 faktisk var tilgængeligt for klageren fra det tidspunkt, hvor spor 18 var istandsat, eller hvordan Banedanmark ville sikre, at sporet reelt kunne anvendes af klageren. Klageren har efterfølgende oplyst, at spor 16 efter klagerens opfattelse fortsat var i brug til driftsopgaver, og at klageren ikke havde fået besked om, at klageren kunne flytte materiel til spor 16.

Det er en forudsætning for at anse en alternativ servicefacilitet for levedygtig, at alternativet er faktisk tilgængeligt og praktisk anvendeligt for ansøgeren på økonomisk acceptable vilkår. En tildeling, der alene kan iværksættes på et senere tidspunkt, eller som i praksis ikke er til rådighed, kan ikke uden videre anses for et levedygtigt alternativ.

Banedanmark har heller ikke foretaget en nærmere vurdering af de yderligere omkostninger og driftsmæssige konsekvenser, som ifølge klageren vil være forbundet med anvendelse af spor 16 frem for sporene AM_12c og AM_12d.

På denne baggrund finder Jernbanenævnet, at Banedanmark ikke har godtgjort, at spor 16 kan anses som et tilstrækkeligt og levedygtigt alternativ uanset, at det imødekommer en del af klagerens behov for opbevaring.

Spor AM_12e fra drejeskiven til sporskifte 401a udgør heller ikke et levedygtigt alternativ

Ved Jernbanenævnets afgørelse af 17. december 2025 blev spørgsmålet om klagerens adgang til spor AM_12e fra drejeskiven til sporskifte 401a hjemvist til fornyet behandling hos Banedanmark.

Banedanmark har i afgørelsen af 23. januar 2026 meddelt, at klageren kan benytte AM_12e mellem drejeskiven og sporskifte 401a til parkering af materiel med forbehold for, at andre aktører kan tilgå sporet ved akutte situationer, hvor gennemkørselsmuligheden på andre spor hindrer kørsel nord for stationen. Banedanmark har desuden fastsat vilkår om, at klageren skal sikre, at det er muligt at trække minimum en maskinlængde ud nord fra drejeskiven, så drejeskiven kan anvendes sydfra, samt at vogne parkeret tæt på sporskifte 401a kan forblive parkeret på sporet.

Jernbanenævnet finder ikke grundlag for at tilsidesætte førnævnte afgørelse og de fastsatte forbehold, der må forstås som vilkår, der skal sikre hensynet til andre aktørers adgang i særlige situationer og hensynet til drejeskivens funktion.

Jernbanenævnet forudsætter dog, at Banedanmark administrerer vilkårene klart, sagligt og ikke-diskriminerende. Hvis der senere opstår uenighed om den konkrete anvendelse af vilkårene, vil klageren kunne indgive særskilt klage herom.

Spor AM_12e afhjælper i nogen grad klagerens behov for henstilling af materiel. På grundlag af de oplysninger, der foreligger om klagerens behov for

effektiv depotsporskapacitet med mulighed for værkstedsfunktioner, har Banedanmark imidlertid heller ikke godtgjort, at sporet udgør et fuldt levedygtigt alternativ til den ansøgte depotsporskapacitet.

22. september 2026

Da Banedanmark efter det oven for anførte ikke har anvist fuldt levedygtige alternativer til den af klageren ansøgte depotsporskapacitet, skal der herefter tages stilling til det i Banedanmarks afgørelse af 23. januar 2026 anførte vedrørende maskinsporet og sporskifterne 123 og 125.

Maskinsporets aktuelle status og grundlaget for bedømmelsen af klagerens anmodning om adgang

Banedanmark har i afgørelsen af 23. januar 2026 fastholdt, at maskinsporet ikke kan tildeles klageren som depotspor, idet der ifølge Banedanmark er tale om et forbindelsesspor, som ikke er omfattet af definitionen af depotspor i direktivets artikel 3, nr. 29.

Jernbanenævnet bemærker hertil, at Jernbanenævnets afgørelse af 17. december 2025 ikke hvilede på, at maskinsporet isoleret set nødvendigvis skulle anses som et depotspor. Det afgørende var, at maskinsporet udgør det eneste forbindelsesspor til spor AM_12c og AM_12d, som klageren har ønsket adgang til, og som opfylder klagerens behov for depotsporskapacitet i Padborg.

Det følger af direktivets artikel 13, stk. 2, jf. jernbanelovens § 5 og servicefacilitetsbekendtgørelsens § 2, jf. § 1, stk. 4, at der skal gives adgang, herunder sporadgang, til de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2. Det fremgår endvidere af direktivets præambelbetragtning 12, at der bør sikres adgang til sportilslutninger uanset ejerforhold, hvis de er nødvendige for at få adgang til servicefaciliteter, som er væsentlige for levering af transportydelser, og hvis de benyttes eller kunne benyttes af mere end én slutbruger.

Gennemførelsesforordningens artikel 7, stk. 2, understøtter samme udgangspunkt. Efter denne bestemmelse skal operatører af servicefaciliteter og infrastrukturforvaltere samarbejde, når det er nødvendigt for at sikre, at tildelingen af kapacitet på infrastruktur og i servicefaciliteter stemmer overens. Bestemmelsen omfatter også operatører af forbundne faciliteter og enheder med ansvar for tildeling af adgang til private sportilslutninger, der er nødvendige for at få adgang til servicefaciliteter.

Det forhold, at maskinsporet efter Banedanmarks opfattelse ikke er et depotspor, udgjorde derfor ikke en relevant indsigelse imod, at Banedanmark efterkom Jernbanenævnets anmodning om at give adgang til maskinsporet som forbindelsesspor til depotsporene AM_12c og AM_12d.

Det er ligeledes ukorrekt, når Banedanmark i partshøringssvaret af 15. september 2026 anfører, at adgangen for klageren til at benytte maskinsporet ikke skulle medføre, at dette kommer til at betjene "*mere end én slutbruger*". Klagerens ECM-værkstedsfunktion udfører bl.a. lovpligtigt vedligehold for en

række forskellige brugere med henblik på, at disses materiel kan køre forsvarligt på jernbaneinfrastrukturen, jf. eksemplerne, som er nævnt i Jernbanenævnets afgørelse af 17. december 2025 (j.nr. 2025-225915), på side 2. Klageren betjener således en række slutbrugere ved brugen af de spor, klageren råder over uanset, at det kun er klageren selv, som udfører selve kørslerne af slutbrugernes materiel på sporene.

22. september 2026

Det følger desuden af servicefacilitetsbekendtgørelsens § 1, stk. 4, at Jernbanenævnet kan træffe afgørelse om afgrænsningen af en jernbanerelateret servicefacilitet, herunder hvilke arealer og faciliteter, der hører med til denne.

Jernbanenævnet finder, at maskinsporet ikke kan tillægges status som gennemkørselsspor til almindelig trafik, så længe Banedanmark holder sporet lukket for almindelig trafik på grund af manglende vedligeholdelse og ikke iværksætter en sådan vedligeholdelse. Så længe dette er tilfældet, finder Jernbanenævnet dernæst, at maskinsporet alene kan tillægges status i overensstemmelse med den anvendelse, som rent faktisk er mulig, dvs. som et forbindelsesspor, der leder ind til og funktionelt hører til depotsporsfaciliteterne¹³ AM_12c og AM_12d, jf. servicefacilitetsbekendtgørelsens § 1, stk. 4.

Dermed er maskinsporet aktuelt også omfattet af modtagepligten samt de øvrige krav for servicefaciliteter, bl.a. forpligtelsen til at udbyde ubrugte faciliteter til leje efter gennemførelsesforordningens artikel 15 og jernbanelovens § 7.

I partshøringssvaret af 15. september 2026 anfører Banedanmark, at alene det forhold, at Banedanmark lukker et eksisterende spor, skulle medføre, at sporet *"ikke længere findes"* i direktivets forstand, og at Banedanmark dermed uden videre skulle blive frigjort for sine forpligtelser efter bl.a. førnævnte bestemmelser. Dette er ikke korrekt, og det stemmer heller ikke overens med systematikken i bl.a. gennemførelsesforordningens artikel 15. Denne bestemmelse regulerer netop faciliteter, som ikke har været benyttet i mindst to år, og kræver, at sådanne faciliteter som udgangspunkt skal kunne gøres til genstand for interesse for leasing eller leje. Hvis en forvalter kunne bringe en facilitet uden for reglerens anvendelsesområde blot ved at lukke faciliteten på grund af manglende vedligeholdelse, ville reglerne, herunder bl.a. artikel 15 i gennemførelsesforordningen, i vidt omfang kunne omgås.

Ifølge klageren har Banedanmark holdt maskinsporet lukket siden 2013 og i en endnu længere periode forud for lukningen har maskinsporet, ifølge klagerens oplysninger i dennes notat af 18. august 2026, heller ikke været anvendt som gennemkørselsspor. Banedanmark har ikke i partshøringssvaret af 15. september 2026 bestridt dette.

Klageren har siden 2017 anmodet om adgang til maskinsporet.

¹³ Denne funktion stemmer også overens med, at Banedanmark selv betegner sporet som et "maskinspor", idet dette netop er et ældre udtryk for spor, der benyttes til at køre jernbanemateriel til og fra depotspor, jf. bl.a. De Danske Statsbaner – "Elementær Jernbanelære", 1936, side 34.

Banedanmark har desuden henvist til, at det ikke skulle være muligt at indgå lejeaftale om brug af maskinsporet på firmalignende vilkår, fordi sporet ikke ender blindt, ikke er klart afgrænset fra offentligheden, og da der efter Banedanmarks opfattelse ikke kan gives adgang som, hvis der havde været tale om privat jernbaneinfrastruktur, bl.a. fordi det ifølge Banedanmark nødvendigvis ville indebære, at lejerer bliver sikkerhedsansvarlig for overkørslen til værkstedsarealet på matr. Nr. 52b.

Jernbanenævnet bemærker indledningsvist, at sagen ikke er begrænset til, om Banedanmark kan udleje maskinsporet på firmalignende vilkår. Jernbanenævnets afgørelse af 17. december 2025 overlod det til Banedanmark at beslutte, hvordan adgangen nærmere skulle meddeles, herunder om det skulle ske ved tildeling af kapacitet i de enkelte køreplansår, ved udlejning eller på anden måde. Banedanmarks afvisning af én bestemt kontraktuel model for udlejning, kan derfor ikke i sig selv begrunde et afslag på at give klageren adgang til maskinsporet.

Banedanmark har også henvist til, at sporet er lukket på grund af dets beskaffenhed og ikke er anvendeligt til trafikal drift. Banedanmark har desuden henvist til, at Banedanmark som infrastrukturforvalter har ansvar for, at arbejder på infrastrukturen sker i overensstemmelse med Banedanmarks norm- og regelværk og inden for rammerne af Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse.

Jernbanenævnet anerkender, at Banedanmark som infrastrukturforvalter har et selvstændigt overordnet ansvar for sikkerheden på den infrastruktur, som Banedanmark forvalter. Jernbanenævnet er derfor også enig med Banedanmark for så vidt, at Banedanmark ikke generelt kan overlade selve det overordnede ansvar for vedligeholdelse af spor i drift, m.v. til private aktører.

Dette overordnede ansvar for Banedanmark hindrer imidlertid ikke, at Banedanmark kan overlade selve udførelsen af bestemte arbejder til private aktører med de fornødne kvalifikationer og i henhold til nærmere vilkår.

Det er ikke korrekt, når Banedanmark i partshøringssvaret af 15. september 2026 fremstiller det, som om Jernbanenævnet skulle kræve, at Banedanmark overlader det til private entreprenører på deres "*egne standarder*" at udføre infrastrukturarbejder. Tværtimod overlader Jernbanenævnet det netop til Banedanmark at fastsætte vilkår om bl.a. vedligeholdelsesarbejder, herunder hvorledes disse skal udføres.

I den foreliggende situation, hvor Banedanmark har mulighed for at give en enkelt operatør adgang til maskinsporet, der kun (indtil Banedanmark måtte vedligeholde dette til banenorm) skal fungere som endespor i sammenhæng med de to depotsporsfaciliteter, det leder ind til, foreligger der en anden situation, som således adskiller sig fra spor i drift til almindelig togtrafik.

Herom har Jernbanenævnet i afgørelsen af 17. december 2025 (side 47, ved note 16) henvist til den ordning, som nu gennem mange år har været gældende for spor, der leder ind til DSB's vedligeholdelsesfaciliteter, herunder bl.a. sporene ind til DSB's hjulafdrejningsbænk i Aarhus. Disse er heller ikke vedligeholdt og fuldt opgraderede efter kravene til almindelige spor i drift. Alligevel har der kunnet gives mulighed for transporter på sporene til og fra

vedligeholdelsesfaciliteterne på nærmere begrænsende vilkår, jf. Jernbanenævnets udtalelse af 16. maj 2018 (j.nr. JN36-0044) side 8¹⁴. Heraf fremgår, at Trafikstyrelsen (jernbanesikkerhedsmyndigheden) var inddraget i sagen og medvirkede ved at anvise den konkrete løsning.

22. september 2026

Så længe maskinsporet ikke holdes åbent som et spor i drift, og der alene tillades kørsel på maskinsporet for klageren, kan Banedanmark således, som led i en aftale med klageren herom, fastsætte, at klageren bærer det kontraktuelle ansvar for sin egen brug og de pålagte forpligtelser. Aftalen kan ikke i sig selv flytte Banedanmarks lovbestemte overordnede ansvar som infrastrukturforvalter, men det kan overlades til klageren at foretage visse dispositioner på nærmere vilkår, eller klageren kan anmodes om at finansiere de dispositioner, som Banedanmark måtte foretrække selv at udføre. Det er dermed ikke korrekt, når Banedanmark i partshøringssvaret af 15. september 2026 anfører, at Jernbanenævnet skulle forsøge at *"prioritere Banedanmarks vedligeholdelsesbevillinger"*.

I partshøringssvaret af 15. september 2026 anfører Banedanmark dernæst, at Banedanmark ikke har forholdt sig til, hvorvidt klageren er tilstrækkeligt kvalificeret til at udføre de infrastrukturarbejder, som måtte være nødvendige for at give klageren adgang. Hertil bemærkes, at Banedanmark må forudsættes at vurdere en privat entrepreneurs relevante faglige forudsætninger forud for, at Banedanmark måtte anmode denne om at udføre arbejder på Banedanmarks infrastruktur. I øvrigt bemærkes blot, at Banedanmark ikke har bestridt de af klageren fremførte eksempler på, at klageren angiveligt ifølge dennes notat af 25. august 2026 netop skulle have udført en række forskellige sporarbejder for Banedanmark.

Banedanmark er forpligtet til at foretage en konkret vurdering af klagerens forslag om finansiering eller medvirken til en løsning, som kan indgå i en sikkerhedsmæssigt forsvarlig og anvendelig model. Banedanmark skal således konkret vurdere mulighederne for en løsning, der kan tilrettelægges under Banedanmarks ansvar og kontrol, f.eks. ved at Banedanmark forestår eller godkender nødvendige arbejder, eventuelt helt eller delvist finansieret af klageren, ligesom der i øvrigt kan fastsættes vilkår til varetagelse af Banedanmarks overordnede ansvar som infrastrukturforvalter.

Yderligere har Banedanmark henvist til, at sporadgangen til depotsporene AM_12c og AM_12d forudsætter krydsning af en vej på matr.nr. 52b, ligesom der efter Banedanmarks opfattelse skulle mangle en klar afgrænsning over for en sti på den tilgrænsende ejendom matr.nr. 7000g, hvorfor der ifølge Banedanmark skulle være *"fri passage"* mellem den offentlige sti og sporet. Disse forhold skal Banedanmark ikke tage i betragtning, når der gives adgang til maskinsporet, idet de ikke vedrører dette spor. I øvrigt ses det ikke at være korrekt, at der skulle mangle afgrænsning af sporområdet overfor bl.a. den nævnte sti, jf. de af klageren fremsendte fotos¹⁵, som netop viser, at der

¹⁴ Se nærmere herom ved note 3 oven for.

¹⁵ Fotos nr. 1,2,3,4,5,6 og 11 i klagerens notat af 8. august 2026 viser et ca. 170 cm. højt stålhegn, som afgrænser sporområdet over for bl.a. den af Banedanmark nævnte sti, der løber parallelt med sporene AM_12c og AM_12d.

findes et intakt stålhegn. Banedanmark har ikke bestridt dette. Dernæst ses klageren at have dokumenteret, at det ikke er selve depotsporene AM_12c og AM_12d, der krydser vejen, idet disse først starter udenfor vejarealet efter sporskifterne 123 og 125, som ligger i vejarealet. Banedanmark har i partshøringssvaret af 15. september 2026 bekræftet dette. Et eventuelt behov for afgrænsning af depotsporene AM_12c og AM_12d i forhold til vejen m.v., kan der derfor tages højde for ved at fastsætte vilkår i forbindelse med, at der gives adgang til disse, jf. bemærkningerne nedenfor i relation til den kommende afgørelse herom. I forhold til det i Banedanmarks partshøringssvar af 15. september 2026 nævnte spørgsmål om værkstedsarealet på matr.nr. 52b, henledes opmærksomheden på klagerens forslag om låsning af sporskifte 123 til højrekørsel. Dette vil ifølge klageren kunne forhindre kørsel på maskinsporet nord for sporskifte 123, dvs. på strækningen frem mod værkstedsarealet på matr.nr. 52b. I forhold til selve krydsningen af vejen ved sporskifte 123 må Banedanmark overveje, hvorvidt det er nødvendigt at fastsætte vilkår for at tage højde for det tilgrænsende værkstedsareal. Banedanmark må dog også i bl.a. denne forbindelse iagttage proportionalitetsprincippet og ligebehandlingsprincippet, herunder i forhold til de af klageren fremlagte eksempler¹⁶ på, at der flere andre steder findes depotspor, som Banedanmark stiller til rådighed for visse virksomheder uanset, at de ifølge klageren ikke er vedligeholdt, uanset krydsninger af veje, og selvom der ikke er opsat afskærmning i forhold til de pågældende vejarealer.

22. september 2026

Dispositionsretten til sporene AM_12c og AM_12d

Banedanmark anførte i afgørelsen af 23. januar 2026, side 2, at sporene AM_12c og AM_12d ejes og disponeres af DSB, hvorfor spørgsmålet om klagerens adgang til disse spor henhører under DSB.

Dette blev bekræftet ved DSB's efterfølgende meddelelse (jf. sagsfremstillingen oven for), idet DSB oplyste, at de som ejer af sporene, er indstillet på at give klageren adgang.

Så længe sporene ikke er overdraget til Banedanmark, må det formodes, at DSB som udgangspunkt har ret til at disponere over sporene.

Det fremgår ikke, hvad der er grundlaget for, at Banedanmark i partshøringssvaret af 15. september 2026 anfører, at det nu (modsat tidligere) skulle være Banedanmark, der disponerer over sporene. Hvis det er korrekt, udgør det endnu en grund til at hjemvise sagen, idet Banedanmark i så fald skulle have behandlet klagerens anmodning om adgang til de to depotspor.

¹⁶ Jf. klagerens notat af 8. august 2026, side 15-21, som viser eksempler fra Ringsted og Vamdrup, hvor spor er udlejet af Banedanmark på trods af krydsninger af veje, og hvor der ikke er opsat fysiske foranstaltninger for at hindre færdsel fra vejene og ind på de pågældende spor.

Hvis DSB's oplysninger om, at DSB disponerer over sporene, er korrekte, skal Banedanmark samarbejde med DSB og klageren med henblik på at sikre, at tildelingen af kapacitet på infrastruktur og i servicefaciliteter stemmer overens, jf. gennemførelsesforordningens artikel 7, stk. 2.

22. september 2026

Banedanmark bør derfor ikke ved afgørelsen om maskinsporet blot kunne afskære klagerens adgang til sporene AM_12c og AM_12d, idet Banedanmark som nævnt har mulighed for at meddele adgang på saglige og proportionale vilkår.

Hertil kommer, at Jernbanenævnet nu, jf. ovenfor, har truffet afgørelse efter servicefacilitetsbekendtgørelsens § 1, stk. 4, om, at maskinsporet funktionelt indgår som forbindelsesspor til depotsporsfaciliteterne i sporene AM_12c og AM_12d.

Jernbanenævnet tager ikke ved nærværende afgørelse nærmere stilling til spørgsmålet om indgåelse af lejeaftale med klageren om sporene AM_12c og AM_12d. Dette skal DSB eller Banedanmark først behandle som første instans efter nærmere afklaring af, hvem af disse, der disponerer over sporene.

Den omstændighed, at disse spor dels krydser en vej og dernæst ligger tæt på en sti på den tilgrænsende ejendom, er ikke af DSB blevet nævnt som et problem i forhold til at give klageren adgang. Der vil i øvrigt kunne fastsættes krav til klageren for at tage højde for bl.a. sådanne forhold som vilkår for at give klageren adgang.

Sporskifterne 123 og 125

Klageren har foreslået en løsning, hvor klageren afholder udgifter til udskiftning af sporskiftetømmeret. Klageren har oplyst, at klageren selv kan udføre arbejdet i henhold til Banedanmarks anvisninger.

Banedanmark har ved afgørelsen af 7. april 2026 afslået at genoptage sagen og til støtte herfor henvist til, at Banedanmark som infrastrukturforvalter har ansvar for, at arbejder på infrastrukturen sker i overensstemmelse med gældende normer og regler, samt at Banedanmark foretager prioritering af opgaver og infrastrukturarbejder inden for de bevillingsmæssige rammer.

Jernbanenævnet er som nævnt enig med Banedanmark for så vidt, at Banedanmark som infrastrukturforvalter har det overordnede ansvar for sikkerheden på den infrastruktur, Banedanmark forvalter, og at vedligeholdelse og istandsættelse skal ske under Banedanmarks ansvar og kontrol. Dette udelukker imidlertid ikke, at Banedanmark kan overlade selve den fysiske udførelse af nærmere bestemte arbejder til en privat aktør på nærmere vilkår.

Maskinsporet kan ikke, jf. det ovenfor anførte, tillægges status som et spor til gennemkørsel, så længe maskinsporet af Banedanmark holdes lukket på grund af manglende vedligeholdelse. Så længe dette er tilfældet, udgør maskinsporet som nævnt blot et tilkørselsspor i forbindelse med depotsporsfaciliteterne i sporene AM_12c og AM_12d.

Dermed er maskinsporet med de to sporskifter aktuelt omfattet af Banedanmarks modtagepligt, jf. de ovenfor nævnte bestemmelser.

22. september 2026

Banedanmarks modtagepligt indebærer også, at Banedanmark som udgangspunkt vil være uberettiget til at foretage dispositioner, som fysisk forhindrer, at maskinsporet kan fungere som adgang til sporene AM_12c og AM_12d – såsom at udskifte sporskifterne 123 og 125 med sporrammer eller at etablere andre former for fysiske spærringer.

Der er aktuelt væsentlig mangel på depotsporskapacitet i Padborg, og dette kan umiddelbart løses ved, at klageren får adgang til at benytte maskinsporet som tilkørsel til sporene AM_12c og AM_12d. Spærring af adgangen til disse spor ville derfor udgøre et samfundsmæssigt værdispild, som kan undgås ved at give klageren mulighed for at bekoste og/eller udføre den vedligeholdelse, som er nødvendig for, at klageren kan benytte sporskifterne.

Jernbanenævnet finder, at Banedanmark i afgørelsen af 7. april 2026, ikke har foretaget en tilstrækkelig konkret vurdering og fremført grunde, der udelukker, at klagerens forslag kan indgå i en lovlig og sikkerhedsmæssigt forsvarlig løsning. Banedanmark har navnlig ikke fremført forhold, der skulle forhindre Banedanmark i at gøre brug af klagerens tilbud om finansiering eller medfinansiering, som kan indgå i en løsning, hvor Banedanmark eventuelt selv forestår eller kontrollerer arbejderne, eller hvor arbejderne gennemføres som et projekt under Banedanmarks ansvar.

Banedanmarks afslag ophæves, og sagen hjemvises til fornyet behandling

Sammenfattende følger det af det oven for anførte:

- At Banedanmark ikke har anvist fuldt levedygtige alternativer til den ansøgte depotsporskapacitet.
- At der i begrundelsen for Banedanmarks afslag indgår ukorrekte oplysninger om, at der skulle mangle afgrænsning af sporområdet i forhold til den tilgrænsende sti.
- At der i begrundelsen for Banedanmarks afslag indgår ukorrekte oplysninger om, at krydsning af en vej skulle være til hinder for udlejning af spor.
- At Banedanmark ikke har foretaget tilstrækkelige konkrete vurderinger og ikke fremført grunde der udelukker en forsvarlig løsning, hvorved klageren kan gives adgang til maskinsporet og sporskifterne 123 og 125.
- At der i Banedanmarks afslag indgår ukorrekte antagelser om, at det overordnede infrastrukturforvalteransvar på forhånd skulle udelukke, at Banedanmark overlader selve den fysiske udførelse af specifikke foranstaltninger til en privat aktør med de fornødne faglige kvalifikationer og på nærmere vilkår.
- At Banedanmark alternativt kan fastsætte vilkår om, at de selv lader arbejdet udføre på aktørens vegne.

På denne baggrund ophæves Banedanmarks afgørelse af 23. januar 2026, for så vidt angår afslaget på at give klageren adgang til maskinsporet med henblik på gennemkørsel til spor AM_12c og AM_12d i K26, ligesom afslaget på udlejning af maskinsporet ophæves. Dermed må også Banedanmarks afslag af 7. april 2026 vedrørende spørgsmålene om genoptagelse og behandlingen af klagerens løsningsforslag i relation til sporskifterne 123 og 125 ophæves.

22. september 2026

Disse dele af Banedanmarks afgørelser hjemvises til fornyet behandling hos Banedanmark.

Ved den fornyede behandling skal Banedanmark derfor enten give klageren adgang til levedygtige alternativer eller give klageren adgang til at benytte maskinsporet til gennemkørsel ind til sporene AM_12c og AM_12d.

Banedanmark kan i den forbindelse fastsætte vilkår for klagerens adgang, som er proportionale og saglige i forhold til de hensyn, Banedanmark skal varetage, f.eks. vilkår om:

- At adgangen alene omfatter klagerens gennemkørsel og ikke må anvendes til parkering.
- At sporet skal holdes frit for andre nødvendige gennemkørsler, som Banedanmark eller dennes entreprenør måtte ønske.
- At klagerens brug alene må ske efter nærmere fastsatte procedurer og sikkerhedsvilkår.
- At eventuelle arbejder på eller omkring sporet kun kan ske under Banedanmarks retningslinjer og kontrol.
- At klageren eventuelt skal udføre bestemte foranstaltninger under Banedanmarks retningslinjer og kontrol.
- At klageren helt eller delvist finansierer en løsning, som er sikkerhedsmæssigt forsvarlig.
- At adgangen kan begrænses eller suspenderes i perioder, hvor Banedanmark foretager nødvendige arbejder på sporet.

Det er således ikke korrekt, når Banedanmark i sit partshøringssvar af 15. september 2026 (side 1) anfører, Jernbanenævnet skulle have tiltaget sig Banedanmarks kompetence til at vurdere driftssikkerheden. Tværtimod har Jernbanenævnet netop ikke ved nærværende afgørelse taget stilling til, hvilke konkrete foranstaltninger, der måtte være nødvendige, idet det som nævnt er overladt til Banedanmark at fastsætte vilkår herom.

På det foreliggende grundlag ses Banedanmark ikke at have fremført forhold, der er til hinder for, at Banedanmark kan give klageren adgang til maskinsporet på nærmere vilkår.

I tilfælde af uenighed om Banedanmarks vilkår for at give klageren adgang, vil klageren kunne påklage disse til Jernbanenævnet inden for den almindelige klagefrist efter at vilkårene er endeligt fastsat af Banedanmark over for klageren.

Frist og sammenfatning af kravene til Banedanmarks fornyede behandling

22. september 2026

Efter det anførte skal Banedanmark ved den fornyede behandling enten:

1. Give klageren faktisk og effektiv adgang til maskinsporet med henblik på gennemkørsel til spor AM_12c og AM_12d, når klageren måtte opnå adgang til disse spor. Banedanmark skal endvidere konkret tage stilling til klagerens forslag om finansiering og mulig medvirken til en løsning vedrørende sporskifterne 123 og 125 med henblik på, at dette kan indgå i en sikkerhedsmæssigt forsvarlig løsning.
2. Give klageren adgang til anden faktisk tilgængelig og levedygtig depotsporskapacitet i Padborg, der efter en konkret vurdering opfylder klagerens dokumenterede behov og mindst svarer til den effektive depotsporskapacitet med tilsvarende muligheder for udførelse af værkstedsfunktioner som på sporene AM_12c og AM_12d. I den forbindelse skal Banedanmark i givet fald foretage fornyede konkrete vurderinger efter gennemførelsesforordningens artikel 12, stk. 2 og 3.

Ved den fornyede behandling af sagen skal Banedanmark lægge det oven for nævnte til grund, herunder bl.a. afgørelsen om, at maskinsporet aktuelt har status som depotspor, indtil Banedanmark måtte iværksætte vedligeholdelse med henblik på, at maskinsporet kan åbnes for almindelig gennemkørsel.

Ved den fornyede behandling skal Banedanmark desuden konkret tage stilling til klagerens forslag om istandsættelse af sporskifterne 123 og 125. Banedanmark har ikke påvist konkrete retlige, sikkerhedsmæssige, tekniske, udbudsretlige, økonomiske eller bevillingsmæssige forhold, som er til hinder herfor.

Banedanmark skal træffe ny afgørelse som nævnt **senest tirsdag den 6. oktober 2026, kl. 12.00**. Der kan som udgangspunkt ikke forventes udsættelse af fristen henset til den allerede medgåede lange sagsbehandlingstid samt at faktum i sagen er veloplyst herunder også i forhold til levedygtige alternativer, og da manglen på depotsporskapacitet påfører klageren unødvendige omkostninger.

Banedanmark har anført, at der er behov for en længere frist, idet Banedanmark ønsker at høre Trafikstyrelsen om vilkårsfastsættelsen. Hertil bemærkes, at Banedanmark allerede har haft lang tid til at høre Trafikstyrelsen, og at Banedanmarks ønske herom må afvejes overfor klagerens behov for depotsporskapacitet. Såfremt Banedanmark fortsat ønsker at høre Trafikstyrelsen, og dette ikke kan gennemføres inden for førnævnte frist, kan vilkårene fastsættes foreløbigt i forbindelse med, at klageren gives adgang og med forbehold for, at der kan ske ændringer af visse af vilkårene, såfremt Trafikstyrelsen stiller krav om dette.

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

Banedanmark er i medfør af disse bestemmelser og legalitetsprincippet bundet af nærværende afgørelse og forpligtet til at bringe denne til udførelse.

Banedanmark har navnlig henvist til sine interne regler og retningslinjer for sporvedligeholdelse (banenormer) og bevillingsmæssige prioriteringer. Disse kan være relevante i forskellige sammenhænge, men de kan ikke fravige¹⁷ førnævnte forpligtelser for Banedanmark efter legalitetsprincippet samt de gældende regler om adgang til depotspor, m.v., og de kan heller ikke træde i stedet for en konkret vurdering af klagerens forslag eller andre mulige løsninger.

22. september 2026

*

I tilfælde af manglende overholdelse af nærværende afgørelse, må Banedanmark påregne, at Jernbanenævnet bringer jernbanelovens sanktionsbestemmelse, jf. § 107, nr. 2, i anvendelse.

*

¹⁷ Jf. bl.a. Højesterets dom i UfR.2025.4205H om, at Banedanmarks interne retningslinjer ikke kunne danne grundlag for at fravige Banedanmarks forpligtelser efter lovgivningen – i den pågældende sag drejede det sig om Banedanmarks forpligtelser efter hegnsloven til at vedligeholde et hegn langs et baneareal.

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

22. september 2026

Afgørelsen offentliggøres på Jernbanenævnets hjemmeside.

Med venlig hilsen
På Jernbanenævnets vegne



Lene Sigvardt
Nævnnsformand

BILAG:

Bilag 1: Kort og luftfoto, som viser spor AM_12 mellem sporskifte 09 og 13b (maskinsporet) samt depotsporene AM_12c og AM_12d i Padborg.

Klagevejledning: Afgørelsen kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 17, stk. 1. Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 8 uger, jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 17, stk. 3. Udover førnævnte søgsmålsfrist skal også de øvrige almindelige procesretlige betingelser for søgsmål være opfyldte, herunder bl.a. kravet om retlig interesse. Det følger af domstolenes praksis, at en førsteinstans som udgangspunkt ikke har retlig interesse i søgsmål mod gyldigheden af en afgørelse truffet af den administrative klageinstans, jf. bl.a. UfR.2002.1472H. Afgørelsen er desuden bindende uanset et eventuelt søgsmål, jf. grundlovens § 63, stk. 1, 2. pkt., medmindre retten træffer afgørelse om at tillægge søgsmålet opsættende virkning.