

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over jernbanedrift – erstatningsansvar, passagerrettigheder og sikkerhedstilsyn

*Objektivt ansvar efter jernbaneloven §§ 49-52, EU-passagerforordningen og
Trafikstyrelsens sikkerhedstilsyn*

Version 2 Opdateret 6. sep. 2026 27 afgørelser · 2007-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Jernbanedrift er reguleret af et retsregime, der på tre punkter afviger markant fra almindelig dansk erstatnings- og forvaltningsret: jernbanevirksomheden hæfter objektivt for personskade på passagerer og for påkørsel af tredjemand, passagerens rettigheder ved forsinkelse følger direkte af en EU-forordning med faste kompensationssatser, og sikkerheden håndhæves af Trafikstyrelsen med adgang til øjeblikkelig driftsindstilling. Praksis på området er koncentreret om få, men principielle afgørelser: Højesterets tre domme om Jernbanenævnets tilsynskompetence over kombiterminaltakster (2020 og 2024), Vestre Landsrets og Højesterets afgørelser om hævdforbuddet på jernbanearealer (2025 og 2026) samt en række nævnsafgørelser om egen skyld ved niveauoverkørsler. Oversigten samler retsgrundlaget, forarbejderne til jernbaneloven af 2015 og den foreliggende praksis fra domstole, nævn og EU-Domstolen.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Jernbanevirksomheden hæfter objektivt for personskade på passagerer og for tab af forsørger ved dødsfald, når skaden er en følge af en begivenhed under ophold i tog eller ind- og udstigning – culpa er uden betydning.
- 02** Ansvar for håndbagage er ligeledes objektivt, men beløbsbegrænset; grænsen satsreguleres årligt og udgør 21.100 kr. pr. passager for skader indtruffet i 2026.
- 03** Ved personskade og forsørgertab kræver nedsættelse forsæt eller grov uagtsomhed hos skadelidte, mens allerede simpel uagtsomhed kan begrunde nedsættelse ved tingsskade.
- 04** Det objektive ansvar rækker ud over passagerforholdet: jernbanevirksomheden hæfter også for påkørsel af personer og ejendom uden for toget – men ikke for påkørsel af løsgående dyr, der bedømmes efter culpapreglen.
- 05** Infrastrukturforvalteren hæfter ikke direkte over for skadelidte; jernbanevirksomheden bærer det direkte ansvar og må søge regres, hvilket forudsætter fejl eller uagtsomhed hos forvalteren.

- 06** At køre frem for blinkende signal i en niveauoverkørsel anses i nævnspraksis som udgangspunkt for groft uagtsomt, og hverken modlys, dårlige oversigtsforhold eller lav hastighed er i sig selv formildende.
- 07** Ved forsinkelse på mindst 60 minutter har passageren efter EU-forordningen valget mellem refusion og omlægning, og ved 60-119 minutter kompensation på 25 % af billetprisen, ved 120 minutter eller mere 50 %.
- 08** Fritagelse for kompensation forudsætter ekstraordinære forhold uden for jernbanedriften, passagerens egen skyld eller en tredjeparts handling; strejke blandt jernbanevirksomhedens eget personale og infrastrukturforvalterens handlinger fritager udtrykkeligt ikke.
- 09** Jernbanenævnets hjemmel til at kræve oplysninger giver ikke hjemmel til materielle påbud om at ændre forretningsbetingelser – det kræver en konkret vurdering af forskelsbehandling eller markedsforvridning.
- 10** Efter Højesterets dom af 17. januar 2024 kan Jernbanenævnet gribe ind over for takster alene med henvisning til, at de overstiger omkostningerne med tillæg af en rimelig fortjeneste; en forudgående konkurrenceanalyse er ikke en betingelse.
- 11** Trafikstyrelsen kan ved risiko for jernbanesikkerheden udstede påbud med krav om driftsindstilling og ved klart uforsvarlige forhold nedlægge øjeblikkeligt forbud – mundtligt med tre dages og skriftligt med 14 dages gyldighed.
- 12** Hævd kan ikke vindes over matrikulerede jernbanearealer, men forbuddet gælder først fra 1. juni 1988, og hævd, der er fuldbyrdet forinden på arealer uden for det egentlige statsbaneområde, består.
- 13** Sikkerhedsindberetninger til Trafikstyrelsen er omfattet af en særlig tavshedspligt, der afskærer aktindsigt – også hos infrastrukturforvalteren.

§ 1 Jernbanelovens ansvarssystem: tre spor af objektivt ansvar

Erstatningsreglerne i jernbaneloven bygger på et objektivt ansvar, der er videreført fra de tidligere jernbanelove ved den gældende lov fra 2015. Systemet består af tre spor.

Spor 1 – passagerskade og forsørgertab. Efter [jernbaneloven § 49, stk. 1](#) skal jernbanevirksomheden erstatte skader på passagerer og tab af forsørger ved dødsfald, hvis skaden eller dødsfaldet er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under ind- eller udstigning. Forarbejderne til bestemmelsen er utvetydige om ansvarsgrundlaget:

"Bestemmelsen fastslår, at jernbanevirksomheden er erstatningsansvarlig for personskade på en passager uden vurdering af, om jernbanevirksomheden har handlet culpøst. Der er dermed tale om et objektivt ansvar."

Forarbejderne afgrænser samtidig passagerbegrebet negativt: en passager er en person, der opholder sig i toget eller er under ind- eller udstigning, og kan derfor "ikke være fører, besætningsmedlem el.lign.". Personer, for hvem der som følge af tjenesteforhold til jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren gælder særlige regler, falder uden for § 49, stk. 1, og henvises til arbejdsskade- og de almindelige erstatningsregler. Udtrykkeligt

fremgår det også, at ansvaret omfatter tab af forsørger, hvilket ifølge forarbejderne er en videreførelse af den praksis, der gælder på luftfartsområdet efter [luftfartsloven § 106](#).

Spor 2 – håndbagage. Efter [§ 49, stk. 2](#) gælder et tilsvarende objektivi ansvar for skader på og tab af genstande, som passageren medfører som håndbagage. Forarbejderne præciserer, at håndbagage "som hovedregel [er] den bagage, som passageren selv medtager i toget", og at jernbanevirksomhederne kan fastsætte særlige regler for bagage i deres forretningsbetingelser, som efter [§ 13](#) skal anmeldes til Trafikstyrelsen og være offentligt tilgængelige.

Spor 3 – påkørsel af tredjemand. [§ 51](#) udstrækker det objektive ansvar til skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med jernbanevirksomheden, når skaden foranlediges ved påkørsel. Sporet behandles nærmere nedenfor.

Ansvaret er i alle tre spor et ansvar for jernbanevirksomheden – ikke for infrastrukturforvalteren. Til gengæld skal både jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere efter [§ 53, stk. 1](#) tegne ansvarsforsikring, medmindre kravene er omfattet af statens selvforsikringsprincip, og [§ 53, stk. 3](#) henviser erstatningsansvaret ved national godsbefordring til CIM-reglerne, dog med CMR's maksimale erstatning for stykgods. Kravet om gyldig ansvarsforsikring efter [§ 53](#) indgår som betingelse for tilladelse, jf. [bekendtgørelse om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed § 3](#), der tillige stiller krav om bl.a. en egenkapital på mindst 750.000 kr. og om hæderlighed.

LOV

[Jernbaneloven § 13](#)[Jernbaneloven § 49, stk. 1-3](#)[Jernbaneloven § 51](#)[Jernbaneloven § 53, stk. 1, 3](#)[Luftfartsloven § 106](#)

§ 2 Beløbsgrænsen for håndbagage og den årlige satsregulering

Ansvaret for håndbagage er det eneste af de tre ansvarsspor, der er beløbsbegrænset. [Jernbaneloven § 49, stk. 3](#) fastsætter en grænse på 15.900 kr. pr. passager, men beløbet i lovteksten er 2015-niveauet: bestemmelsen foreskriver årlig regulering pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det gældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, med afrunding til nærmeste kronebeløb, der kan deles med 100. Transportministeren bekendtgør hvert år det regulerede beløb.

Den praktiske konsekvens er, at lovtekstens tal aldrig er det gældende. Reguleringsbekendtgørelserne viser udviklingen:

Skadeår	Maksimal erstatning for håndbagage	Bekendtgørelse
2021	18.000 kr.	§ 2
2022	18.200 kr.	§ 2
2023	18.700 kr.	§ 2
2024	19.400 kr.	§ 2
2025	20.100 kr.	§ 2
2026	21.100 kr.	§ 2

Det afgørende tidspunkt er skadestidspunktet: bekendtgørelserne knytter beløbet til "skader, der indtræder i perioden". Et krav om håndbagageerstatning skal derfor opgøres efter satsen for det år, hændelsen fandt sted, ikke efter satsen på afgørelsestidspunktet.

Beløbsbegrænsningen gælder alene tingsskaden efter stk. 2. Personskadeansvaret efter stk. 1 er ubegrænset – med én mulig undtagelse. § 49, stk. 4 giver transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om, at ansvaret efter stk. 1 som følge af terrorvirksomhed el.lign. begrænses til et bestemt beløb. Forarbejderne forklarer baggrunden med terrorangrebet den 11. september 2001 og dets virkning på forsikringsmarkedet, og de tilføjer, at erstatning ud over et fastsat maksimum i givet fald skulle bedømmes "efter en almindelig culpabetragtning". Forarbejderne konstaterer samtidig udtrykkeligt, at "[h]jemlen til at fastsætte regler er ikke udnyttet på jernbaneområdet i dag" – og hjemlen ses fortsat ikke udmøntet. Terrorbegrænsningen er derfor indtil videre en potentiel, ikke en gældende, ansvarsbegrænsning.

LOV

Jernbaneloven § 49, stk. 2-4

§ 3 Egen skyld efter § 50: forsæt og grov uagtsomhed ved personskade – simpel uagtsomhed ved tingsskade

Det objektive ansvar modsvares af en egenskyldregel med to forskellige tærskler. Efter jernbaneloven § 50, stk. 1 kan erstatning for personskade eller tab af forsørger nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde **forsætligt** har medvirket, og kan nedsættes – og i særlige tilfælde bortfalde – ved **grov uagtsomhed**. Efter § 50, stk. 2 kan erstatning for tingsskade derimod nedsættes eller bortfalde allerede ved simpel uagtsomhed.

Forarbejderne understreger, at ansvarsgrundlaget forbliver objektivt, og at spørgsmålet alene er skadelidtes egen skyld:

"Ansvarsgrundlaget er således stadig objektivt ansvar, men erstatningen kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte ved forsæt eller grov uagtsomhed har medvirket til skaden. Det, der således bliver afgørende, er, hvor stor skyld den skadelidte har udvist, og hvor stor en nedsættelse dette skal medføre."

Forarbejderne opstiller to konkrete vurderingsmomenter: at overtrædelse af en forskrift er "en væsentlig indikator for, at der foreligger medvirken", og at det bør tillægges betydning, hvis skadelidte har udvist farlig adfærd. Om stk. 2 hedder det udtrykkeligt, at "[v]ed tingsskade er det til forskel fra ved personskade tilstrækkeligt med simpel uagtsomhed for at få nedsat erstatningsbeløbet", og at bestemmelserne "svarer ligeledes til færdselslovens regler på området".

Der foreligger ikke offentliggjort domspraksis, der udmåler nedsættelsesbrøker efter § 50. Til gengæld belyser forsikringspraksis om niveauoverkørsler den tærskel for grov uagtsomhed, som § 50, stk. 1, 2. pkt., bygger på, og som – via henvisningen i § 51 – også gælder for påkørte trafikanter. I 96162 blev en bilist, der efter egen forklaring kørte langsomt frem over stoplinjen ved en ubevogtet overkørsel med blinkende advarselsslamper for at orientere sig, anset for at have handlet groft uagtsomt. Nævnet formulerede udgangspunktet generelt:

"[T]ingsskade, der sker, fordi man kører over for rødt lys, herunder signal ved jernbaneoverskæring, som udgangspunkt anses som forvoldt ved grov uagtsomhed."

Nævnet lagde vægt på, at klageren selv havde set signalet, og at politirapportens skøn over oversigtsforholdene var tilstrækkelige. I den fatale sag 98994 nåede nævnet samme resultat, selv om føreren kørte med ca. 13 km/t og bremsede ned, og selv om der blev påberåbt oversigtshindring i form af et skab, modlys, ukendskab til ruten og tidligere hændelser på samme overkørsel. Nævnet lagde vægt på, at overkørselsanlægget fungerede korrekt med tydelige lys- og lydsignaler, at Havarikommissionen og politiets bilinspektør havde afvist, at sollys

påvirkede signalernes synlighed, og at en anden bilist holdt tilbage på den modsatte side. Nedsat hastighed blev udtrykkeligt afvist som formildende, "da faren var indlysende".

Sagerne er afgjort efter [forsikringsaftaleloven § 18](#) og ikke efter jernbaneloven, men det uagtsomhedsbegreb, de anvender – den "indlysende fare for skade" – er det samme, som forarbejderne til § 50 henviser til, og de illustrerer, hvor lidt der skal til, før en påkørt trafikants erstatning efter §§ 51, jf. 50, kommer under pres. Om udmålingen af den personskadeerstatning, der udløses, når egen skyld ikke fører til bortfald, se [tabt-arbejdsfortjeneste](#), [svie-og-smerte](#) og [varigt-men-mengraderstatning](#).

LOV	Forsikringsaftaleloven § 18	Jernbaneloven § 50, stk. 1, 2	Jernbaneloven § 51
PRAKSIS	Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af kaskodækning efter fatal ulykke ved jernbaneoverskæring: Grov uagtsomhed eller formildende omstændigheder? 07.06.2023 Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af dækning efter påkørsel af tog ved jernbaneoverskæring - Grov uagtsomhed? 07.04.2021		

§ 4 Påkørsel af tredjemand og niveauoverkørsler – rækkevidden af § 51

[Jernbaneloven § 51](#) er den bestemmelse, der i praksis oftest bliver aktuel ved ulykker i niveauoverkørsler. Den pålægger jernbanevirksomheden at erstatte skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med jernbanevirksomheden, når skaden foranlediges ved påkørsel, og henviser til, at §§ 50 og 52 finder tilsvarende anvendelse.

Forarbejderne fastslår, at bestemmelsen "indebærer, at jernbanevirksomheden har et objektivt ansvar ved påkørsel af person eller ejendom", og de giver et instruktivt eksempel på rækkevidden:

"Bestemmelsen sigter eksempelvis på tilfælde, hvor en bilist kommer til skade, da bilisten opdager toget for sent og ved en undvigemanøvre kører ind i en lygtepæl for at undgå at køre ind i toget. Den skade som bilen eller bilisten har pådraget sig vil være omfattet af jernbanens objektive ansvar."

Ansaret dækker altså også skader, hvor der ikke er fysisk kontakt mellem tog og skadelidt, når skaden er foranlediget af påkørselssituationen. Til gengæld gør § 51, 3. pkt., en udtrykkelig undtagelse for påkørsel af **løsgående dyr**, som forarbejderne begrundes med, at der her "vil være tale om en almindelig culpabedømmelse", hvorfor erstatning normalt ikke kan opnås.

Den tilsvarende anvendelse af § 50 betyder, at den påkørte trafikants erstatning kan nedsættes ved grov uagtsomhed og ved simpel uagtsomhed for så vidt angår tingsskaden – jf. den nævnspraksis om blinkende overkørselssignaler, der er gennemgået ovenfor i [96162](#) og [98994](#). Forarbejderne henviser desuden til den almindelige lempelsesregel i [erstatningsansvarsloven § 24](#).

Den erstatningsretlige regulering suppleres af en tilsynsretlig [§ 74, stk. 2](#) giver Trafikstyrelsen adgang til at påbyde infrastrukturforvalteren at afhjælpe forhold, der udgør en risiko for sikkerheden for vejtrafikken i niveauoverkørsler, om nødvendigt med krav om, at driften indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet, og efter [stk. 3](#) kan styrelsen lade foranstaltningerne udføre for forvalterens regning. Ved klart uforsvarlige forhold kan [§ 75](#) anvendes til at nedlægge øjeblikkeligt forbud. Ved anlægsarbejder i eller tæt ved sikrede overkørsler skal vejmyndigheden efter [cirkulæreskrivelse om sikkerhedsforanstaltninger ved vejarbejder, der udføres ved jernbaneoverkørsler](#) i god tid optage forhandling med baneforvalteren om, hvilke foranstaltninger der skal træffes.

Ulykkesrisikoen i overkørsler er også drivkraften bag den fysiske sanering af nettet. I [SKM2015.335.SR](#) tog Skatterådet stilling til den skattemæssige behandling af de erstatninger og vejanlæg, et kommunalt ejet jernbaneselskab afholdt for at nedlægge usikrede private overkørsler af hensyn til sikkerhed og arbejdsmiljø; erstatningerne til lodsejere for ændrede adgangsforhold blev anset for køb af fast ejendom uden fradrags- eller afskrivningsret, mens nye grusveje kunne afskrives med 4 pct. årligt. Afgørelsen er skatteretlig, men den dokumenterer, at nedlæggelse af overkørsler efterlader både et erstatnings- og et adgangsretligt efterspil for de tilgrænsende ejendomme.

LOV

[Erstatningsansvarsloven § 24](#)[Jernbaneloven § 51](#)[Jernbaneloven § 74, stk. 2, 3](#)[Jernbaneloven § 75](#)

PRAKSIS	Skatterådet · Skattebehandling af erstatninger og vejanlæg ved nedlæggelse af jernbaneoverkørsler	19.05.2015
	Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af kaskodækning efter fatal ulykke ved jernbaneoverskæring: Grov uagtsomhed eller formildende omstændigheder?	07.06.2023
	Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af dækning efter påkørsel af tog ved jernbaneoverskæring - Grov uagtsomhed?	07.04.2021

Regres mod infrastrukturforvalteren efter § 52 og ansvaret for farligt gods

Ansvarsfordelingen mellem jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter er bygget op om et princip om, at skadelidte kun skal forholde sig til én modpart. [Jernbaneloven § 52](#) bestemmer, at jernbanevirksomheden kan gøre regres mod infrastrukturforvalteren, i det omfang en skade er forvoldt ved fejl eller uagtsomhed fra forvalterens side. Forarbejderne forklarer konstruktionen præcist:

"I tilfælde af person- eller tingskade under jernbanebefordring vil jernbanevirksomheden, som den, der udfører befordringen, have det direkte ansvar over for skadelidte, uanset om skaden er udløst af en begivenhed, som skyldes fejl eller uagtsomhed fra infrastrukturforvalterens side."

To forhold er afgørende for praksis. For det **første** er regreskravet et culpakrav: "Infrastrukturforvalterens erstatningspligt afgøres efter en almindelig culpavurdering", og forarbejderne fremhæver, at spørgsmålene om årsagssammenhæng og adækvans har samme betydning her som ved § 49. Skadelidte møder altså et objektivt ansvar, mens jernbanevirksomheden i det interne opgør møder et culpaansvar. For det **andet** er regressen en forholdsmæssig fordeling: parterne skal efter forarbejderne "hver betale den del af erstatningsbeløbet, der svarer til den enkeltes andel i skaden".

Bevismæssigt er dette interne opgør vanskeliggjort af, at netop de oplysninger, der belyser en hændelses forløb, er undergivet særlig tavshedspligt. Efter [§ 78, stk. 1](#) har virksomheder på jernbaneområdet pligt til at indberette ulykker, forløbere for ulykker og sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder til Trafikstyrelsen, og efter [§ 78, stk. 4](#) er styrelsens ansatte og tilkaldte sagkyndige under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til at hemmeligholde det indberettede. Folketingets Ombudsmand tog i [udtalelsen af 21. maj 2019 om afslag fra Banedanmark på aktindsigt i lydoptagelser fra en episode på en jernbanestrækning](#) stilling til rækkevidden. Ombudsmanden fandt ikke grundlag for kritik af, at § 78, stk. 4, blev anset for en særlig tavshedspligtsbestemmelse efter offentlighedslovens § 35, og at afslaget over for Banedanmark – som ikke selv er omfattet af bestemmelsens ordlyd – kunne støttes på offentlighedslovens § 33, nr. 5, fordi hensynet bag tavshedspligten ellers ville forspildes. Ombudsmanden citerede forarbejderne til § 78, hvorefter ordningen skal

sikre "fuld fortrolighed om de forhold, der indberettes", for at få tilstrækkeligt mange indberetninger til det forebyggende sikkerhedsarbejde.

For farligt gods indeholder § 54 en bemyndigelse til at fastsætte regler om transport af farligt gods, herunder om **afsenderens** erstatningsansvar over for jernbanevirksomheden, hvis der ved indlevering af gods afgives urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse, eller sikkerhedsforskrifterne overtrædes. Ombudsmanden har tidligere i [udtalelsen om aktindsigt i oplysninger om transport af farligt gods på Øresundsbroen](#) fundet det beklageligt, at Trafikministeriet som klageinstans havde opretholdt Jernbanetilsynets afslag uden at foretage en konkret vurdering af de dokumenter, der var søgt aktindsigt i.

LOV

[Jernbaneloven § 52](#)[Jernbaneloven § 54](#)[Jernbaneloven § 78, stk. 1, 4](#)

Passagerrettigheder ved forsinkelse og aflysning efter forordning (EU) 2021/782

Passagerens rettigheder ved forstyrrelser følger ikke af jernbaneloven, men direkte af [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2021/782 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser](#), der efter artikel 40 afløste forordning (EF) nr. 1371/2007 med virkning fra 7. juni 2023. Forordningen er umiddelbart gældende og skal efter [jernbaneloven § 13](#) gengives i jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser.

Tærsklen er 60 minutter. Når det med rimelighed forventes, at ankomsten til det endelige bestemmelsessted vil blive mindst 60 minutter forsinket – også ved ikkeopnået tilslutningsforbindelse eller aflysning – skal jernbanevirksomheden efter [artikel 18, stk. 1](#) omgående give passageren valget mellem refusion af billetten fulde pris, videreførelse/omlægning ved først givne lejlighed eller omlægning på et senere tidspunkt efter passagerens ønske. Omlægning må ikke medføre yderligere omkostninger, heller ikke hvis den indebærer højere befordringsklasse eller alternative transportmidler. Meddeles de tilgængelige omlægningsmuligheder ikke inden for **100 minutter** efter det planlagte afgangstidspunkt, kan passageren efter [artikel 18, stk. 3](#) selv indgå aftale med andre udbydere af tog-, turistbus- eller bustransport og få nødvendige, passende og rimelige omkostninger refunderet.

Kompensationstrappen. [Artikel 19, stk. 1](#) fastsætter minimumskompensationen til 25 % af billetprisen ved forsinkelse på **60-119 minutter** og 50 % ved **120 minutter eller mere**. Retten består uafhængigt af retten til befordring, og for abonnements- og periodekort skal jernbanevirksomheden efter stk. 2 have kompensationsordninger, der kan kumulere gentagne forsinkelser under 60 minutter. Kompensationen skal betales senest én måned efter ansøgningen, kan ikke reduceres med transaktionsgebyrer, og en bagatelgrænse må højst udgøre 4 EUR pr. billet. Kompensation kan udbetales i værdikuponer, men skal ske kontant på passagerens anmodning.

Fritagelsesgrundene er snævre. Efter [artikel 19, stk. 10](#) er jernbanevirksomheden kun fri for kompensationspligt, hvis forsinkelsen er direkte forårsaget af eller uløseligt forbundet med (a) ekstraordinære forhold uden forbindelse til jernbanedriften – ekstreme vejrforhold, større naturkatastrofer eller større folkesundhedskriser – som ikke kunne undgås trods fornøden omhu, (b) passagerens egen skyld eller (c) en tredjeparts handling såsom personer på sporene, kabeltyveri, nødsituationer om bord, retshåndhævelse, sabotage eller terrorisme. Bestemmelsen indeholder en udtrykkelig carve-out: **strejker blandt**

jernbanevirksomhedens eget personale, handlinger eller undladelser fra andre virksomheder på samme infrastruktur og fra infrastrukturforvaltere og stationsledere er ikke omfattet af tredjepartsundtagelsen.

EU-Domstolen har endnu ikke prøvet artikel 19, stk. 10, men praksis om den parallelle undtagelse i luftfartsforordningen giver et fortolkningsbidrag, som forordningens egen ordlyd på flere punkter kodificerer. I [C-28/20](#) fastslog Store Afdeling, at en lovligt varslet strejke blandt selskabets eget personale ikke er en usædvanlig omstændighed, fordi den er intern, forudsigelig og under transportørens kontrol – nøjagtig den løsning, artikel 19, stk. 10, nu skriver ind i teksten. Modsat fandt Domstolen i [C-308/21](#), at en pludselig fejl i lufthavnens brændstofforsyningssystem kan være en usædvanlig omstændighed, når infrastrukturen forvaltes af en anden end transportøren – en sontring, der på jernbaneområdet imidlertid er slået fejl, netop fordi infrastrukturforvalterens forhold udtrykkeligt ikke fritager. I [C-385/23](#) blev en skjult konstruktionsfejl, der berørte hele materieltypen og sikkerheden, anerkendt som usædvanlig omstændighed.

Bevisbyrden for fritagelsen påhviler transportøren, og den er reel. I [BS-19657/2018-KOL](#) tilkendte Retten i Kolding fuld kompensation, fordi transportøren ikke havde dokumenteret årsagssammenhæng mellem et generelt tordenvejr og den konkrete forsinkelse – en bevisstandard, der uden videre kan overføres til artikel 19, stk. 10, litra a. Endelig fastslog Domstolen i [C-11/23](#), at et kontraktvilkår, der forbyder overdragelse af kompensationskrav, er en ulovlig ansvarsbegrænsning – relevant for jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser, der efter § 13 skal anmeldes til Trafikstyrelsen. Omvendt viser [C-474/22](#), at en passager, der på forhånd opgiver rejsen på grund af en varslet forsinkelse, ikke lider det "uigenkaldelige tab af tid", som kompensationen forudsætter.

Assistancepligten efter [artikel 20](#) gælder uafhængigt af, om kompensation skal betales: ved forsinkelse på mindst 60 minutter eller aflysning skal jernbanevirksomheden vederlagsfrit tilbyde måltider og forfriskninger i rimeligt forhold til ventetiden, indkvartering og transport hertil, samt transport fra et blokeret tog. Ved fritagelsesgrundene i artikel 19, stk. 10, kan indkvarteringen dog begrænses til højst tre nætter.

LOV	JernbaneLoven § 13	
PRAKSIS	EU-Domstolen · Skjult konstruktionsfejl som fritagelsesgrund for kompensation til luftfartspassagerer	13.06.2024
	EU-Domstolen · Ugyldighed af kontraktvilkår der forbyder overdragelse af passagerers kompensationskrav mod luftfartsselskaber	29.02.2024
	EU-Domstolen · Luftfartspassagerers ret til kompensation ved lange forsinkelser: Krav om rettidig tilstedeværelse ved indcheckning	25.01.2024
	EU-Domstolen · Luftfartspassagerers ret til kompensation ved omfattende fejl i lufthavnens brændstofforsyning: Begrebet "usædvanlige omstændigheder"	07.07.2022
	EU-Domstolen · Pilotstrejke og flypassagerers ret til kompensation ved usædvanlige omstændigheder	23.03.2021
	Byretten · Sag om kompensation for flyforsinkelse: Flyhjælp ApS mod Ryanair	29.03.2019

Håndhævelse af passagerrettighederne: Jernbanenævnet, ankenævn og klagevejene

Forordningen forudsætter en national håndhævelsesarkitektur. Efter [artikel 31](#) skal hver medlemsstat udpege et eller flere organer, der med hensyn til organisation, finansiering, retlig form og beslutningstagning er uafhængige af infrastrukturforvaltere, opkrævnings- og tildelingsorganer og jernbanevirksomheder. I dansk ret er opgaven henlagt til Jernbanenævnet, jf. [jernbaneloven § 103, stk. 4](#), hvorefter nævnet fører tilsyn med overholdelsen af passagerrettighedsforordningen. Nævnets uafhængighed er sikret i [§ 103, stk. 1](#) – det er "organisatorisk,

funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning" adskilt fra enhver anden enhed og er ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse – og formanden skal efter [stk. 5](#) være dommer, udpeget af vedkommende retspræsident.

Kompetencen er dog delt. Efter [bekendtgørelse om Jernbanenævnet § 2](#) behandler nævnet de klager vedrørende passagerrettighedsforordningen, "der falder uden for Ankenævnet for Bus, Tog og Metros afgørelseskompetence". Individuelle forbrugerkrav mod operatørerne hører altså som udgangspunkt hjemme i det private ankenævn, mens Jernbanenævnet varetager den generelle håndhævelse.

[Artikel 32](#) pålægger håndhævelsesorganet at overvåge efterlevelsen nøje og giver det ret til at kræve relevante dokumenter og oplysninger udleveret uden unødigt forsinkelse og senest inden for én måned (tre måneder i komplekse sager). [Artikel 33](#) fastlægger klagevejen: passageren skal først klage til jernbanevirksomheden eller stationslederen, og kan derefter klage til håndhævelsesorganet inden tre måneder fra afvisningen – eller, hvis der slet ikke er svaret, tre måneder efter den oprindelige klage. Organet skal kvittere inden to uger og som hovedregel afslutte sagen inden tre måneder, i komplicerede sager seks.

EU-Domstolen har i [C-597/20](#) fastslået, at den parallelle bestemmelse i luftfartsforordningen ikke er til hinder for, at et nationalt håndhævelsesorgan på grundlag af en individuel klage pålægger transportøren at udbetale kompensation, forudsat at både passager og transportør har adgang til domstolsprøvelse. Afgørelsen viser, at grænsen mellem generel håndhævelse og individuel tvistløsning er et nationalt valg, ikke en EU-retlig nødvendighed.

Informationspligten over for passagererne har en selvstændig betydning for, om et krav kan gøres gældende. Forbrugerklagenævnets praksis om kollektiv trafik er her illustrativ: i [0682-09-01](#) blev en passager fritaget for en kontrolafgift, fordi oplysningen om billetens gyldighedsperiode ikke fremgik af selve billetten, men kun af infowalls, som nævnet ikke fandt "umiddelbart overskuelige". Nævnet formulerede princippet, at det påhviler den erhvervsdrivende at stille den fornødne information til rådighed for passagererne, **inden rejsen påbegyndes**. Samme resultat nåede nævnet i [2006 - 511/7-72](#), hvor kravet om minimum to zoner pr. person hverken fremgik af klippeautomaterne eller af kortet, og hvor modstridende angivelser af afgiftens størrelse (500 mod 600 kr.) førte til, at den laveste sats blev lagt til grund.

LOV [JernbaneLoven § 103, stk. 1, 4, 5](#)

PRAKSIS	EU-Domstolen · Nationale håndhævelsesorganers kompetence til at pålægge luftfartsselskaber at udbetale kompensation til passagerer	29.09.2022
	Forbrugerklagenævnet · Forbruger fritaget for kontrolafgift grundet manglende information om billetgyldighed i Metroen	05.01.2010
	Forbrugerklagenævnet · Forbruger fritaget for kontrolafgift grundet mangelfuld skiltning om zoneregler i metroen	19.12.2007

§ 8 Jernbanenævnets markeds- og takstilsyn – trilogien om DB Cargos kombiterminaler

Den mest udviklede danske retspraksis på jernbaneområdet knytter sig til rækkevidden af Jernbanenævnets afgørelseskompetence. Tre afgørelser mellem Jernbanenævnet og DB Cargo Scandinavia A/S om kombiterminalerne i Høje-Taastrup og Taulov tegner udviklingen.

1. Højesterets dom af 15. juni 2020 (U.2020.2922 H) – § 105 er ikke en påbudshjemmel. I

BS-48710/2019-HJR havde nævnet af egen drift påbudt DB Cargo at ændre sine forretningsbetingelser for kombiterminaler, bl.a. om jernbanevirksomheders ret til selvstændig disposition og om brugernes klageadgang. Højesteret kendte påbuddene ugyldige på to selvstændige grundlag. Om [jernbaneloven § 105](#) udtalte Højesteret:

"Jernbanelovens § 105 ... må forstås således, at den alene indeholder hjemmel til at påbyde udlevering af oplysninger til brug for nævnets sagsbehandling og ikke til herudover at påbyde de omfattede virksomheder at foretage bestemte dispositioner, herunder at ændre deres forretningsbetingelser."

Højesteret anerkendte, at [§ 103, stk. 3](#), jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, principielt hjemler bindende afgørelser til korrektion af markedsforvridning eller forskelsbehandling, men fandt, at nævnet ikke havde vurderet sagen i forhold til disse betingelser, og at det ikke var godtgjort, at de påtalte forhold havde karakter af forskelsbehandling, markedsforvridning eller anden uønsket udvikling på jernbanemarkedet.

2. Østre Landsrets dom af 26. april 2022 – krav om konkurrenceanalyse. I BS-19090/2021-OLR angik

tvisten et påbud af 18. september 2019 om at nedregulere 2019-taksterne. Nævnet havde gennemgået DB Cargos produktkalkuler, fastsat den rimelige fortjeneste med udgangspunkt i Danmarks Statistiks overskudsgrad for brancheniveau 52 (gennemsnitligt 7,91 pct. for 2012-2016) og fundet, at en række takster oversteg stykomkostningerne med tillæg af rimelig fortjeneste. Landsretten ændrede byrettens frifindelse og fandt påbuddet uberettiget:

"Landsretten finder derimod ikke grundlag for at fastslå, at kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1, i sig selv giver nævnet hjemmel til at nedsætte taksterne."

Hjemlen lå efter landsrettens opfattelse i bekendtgørelsens § 5, stk. 2, 2. pkt., og forudsatte, at nævnet havde godtgjort, at taksterne ikke var i overensstemmelse med konkurrencesituationen – hvilket måtte bero på "en vis analyse af konkurrencen indenfor det for kombiterminalen relevante marked". Da afgørelsen med bilag ikke indeholdt en sådan analyse, var påbuddet uhjemlet, og nævnet blev pålagt 126.750 kr. i sagsomkostninger.

3. Højesterets dom af 17. januar 2024 – takstprincippet er selvstændig hjemmel. I BS-16129/2023-HJR

blev landsrettens resultat underkendt, og byrettens frifindelse af nævnet stadfæstet. Højesteret fandt, at hjemlen til påbuddet fulgte direkte af overtrædelsen af takstprincippet:

"Det var ikke en yderligere betingelse, at nævnet foretog en analyse af konkurrencemæssige forhold mv."

Højesteret støttede fortolkningen på forarbejderne til jernbaneloven, der tilsigtede en forenkling af tilsynet, så nævnet kunne træffe afgørelser med direkte virkning uden Trafikstyrelsens forudgående godkendelse, og på EU-Domstolens dom i sag C-144/20 ([AS LatRailNet](#)), hvorefter tilsynsorganet efter direktiv 2012/34/EU artikel 56, stk. 9, af egen drift kan træffe foranstaltninger til at korrigere overtrædelser af takstregler. Højesteret afviste desuden indsigelserne om begrundelsesmangler, godkendte den såkaldte X+2-regel om periodemæssig forskydning i takstfastsættelsen og fastslog, at taksterne skal vurderes **individuelt for hver enkelt serviceydelse** – ikke samlet for terminalens økonomi. Under hensyn til uklarheder i nævnets oprindelige afgørelse bar ingen af parterne sagsomkostninger i nogen instans.

De tre afgørelser kan sammenfattes således:

Afgørelse	Spørgsmål	Resultat

Højesteret 15/6 2020	Kan § 105 bære materielle påbud?	Nej – kun oplysningspåbud; § 103, stk. 3, kræver konkret vurdering af forskelsbehandling/markedsforvridning
Østre Landsret 26/4 2022	Kræver takstnedsættelse konkurrenceanalyse?	Ja – § 7, stk. 1, er ikke selvstændig hjemmel
Højesteret 17/1 2024	Samme spørgsmål	Nej – takstprincippet bærer selv indgrebet; individuel vurdering pr. ydelse

Den retlige lære er, at Jernbanenævnets kompetence er **hjemmelsbestemt, ikke formålsbestemt**: nævnet skal for hvert indgreb identificere den bestemmelse, der bærer netop det påbud, det udsteder, og opfylde dens betingelser – men når en materiel takstregel er overtrådt, er selve overtrædelsen tilstrækkeligt grundlag. Nævnets øvrige beføjelser omfatter efter [§ 104](#) adgang til at gennemføre eller iværksætte revisioner hos infrastrukturforvaltere, forvaltere af servicefaciliteter og jernbanevirksomheder for at kontrollere reglerne om regnskabsadskillelse – obligatorisk for jernbanevirksomheder med kontrakter om offentlig tjeneste, der ikke er tildelt efter udbud.

LOV	Jernbaneloven § 103, stk. 1, 3	Jernbaneloven § 104, stk. 1, 2	Jernbaneloven § 105
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret fastslår Jernbanenævnets kompetence til at nedsætte takster på kombiterminaler uden forudgående konkurrenceanalyse 17.01.2024 Højesteret · Ugyldighed af Jernbanenævnets påbud om ændring af forretningsbetingelser grundet manglende hjemmel 15.06.2020 Landsretten · Østre Landsret: Jernbanenævnets påbud om takstnedsættelse for kombiterminaler var uberettiget grundet manglende konkurrenceanalyse 26.04.2022		

§ 9 Sikkerhedsregulering: tilladelse, certificering og Trafikstyrelsens indgrebsbeføjelser

Adgangen til at drive jernbanevirksomhed er dobbelt betinget: der kræves både en **økonomisk-hæderlighedsmæssig tilladelse** og en **sikkerhedsmæssig certificering**.

Efter [jernbaneloven § 9, stk. 1](#) kræver drift af jernbanevirksomhed i Danmark tilladelse fra Trafikstyrelsen, som også kan suspendere, ændre eller tilbagekalde den; tilladelser udstedt af andre EU-medlemsstater gælder efter [stk. 3](#) i Danmark. Kravene er udmøntet i [bekendtgørelse om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed § 3](#), der bl.a. forudsætter minimum 750.000 kr. i egenkapital, fravær af konkurs og af forfalden offentlig gæld på 50.000 kr. eller derover, fravær af domme for alvorlige overtrædelser i erhvervsforhold, på transportområdet, på det social- og arbejdsretlige område og af toldlovgivningen, faglig kvalifikation, rådighed over trækraft og gyldig ansvarsforsikring efter [§ 53](#).

Sikkerhedssiden er lagdelt. Jernbanevirksomheder skal efter [§ 58, stk. 1](#) have et EU-sikkerhedscertifikat, der udstedes af Den Europæiske Unions Jernbaneagentur, når driftsområdet dækker mere end én medlemsstat, og af agenturet eller Trafikstyrelsen efter ansøgerens valg, når området alene er dansk. Virksomheder på bybaner skal i stedet have et nationalt sikkerhedscertifikat efter [§ 39](#), og infrastrukturforvaltere skal have en sikkerhedsgodkendelse efter [§ 59](#). Virksomheder, der kører på eget ansvar på nettet uden at være jernbanevirksomheder, certificeres efter [§ 11, stk. 3](#) og er efter [§ 11, stk. 1](#) undergivet bl.a. §§ 50-54 – dog kun ved skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med den certificerede virksomhed. De nærmere krav findes i [bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat](#)

og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet, der gennemfører dele af jernbanesikkerhedsdirektivet (direktiv (EU) 2016/798). Bekendtgørelsen giver ansøgere krav på [forhåndsdialog](#) med myndigheden, pålægger [årlig sikkerhedsrapport inden 31. maj](#) og fastslår i [§ 6](#), at virksomhederne selv har ansvaret for sikker drift af deres del af systemet og for kontrollen med de risici, der opstår – herunder, når det er relevant og rimeligt, risici fra andre parter aktiviteter. Selve direktivteksten er gengivet i [bekendtgørelse om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet](#). Afgørelser truffet efter certificeringsbekendtgørelsen kan efter dens [§ 19](#) ikke indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Indgrebsbeføjelserne er to-trins. Efter [§ 74, stk. 1](#) kan Trafikstyrelsen ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, udstede påbud til indehaveren af et sikkerhedscertifikat, et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse om straks eller inden for en frist at foretage de nødvendige foranstaltninger – og det kan i påbuddet fastsættes, at **driften skal indstilles eller begrænses**, indtil påbuddet er efterkommet. Efter fristens udløb kan styrelsen efter [stk. 3](#) lade foranstaltningerne udføre for indehaverens regning. Er de sikkerhedsmæssige forhold **klart uforsvarlige**, kan styrelsen efter [§ 75](#) straks nedlægge forbud mod drift på en nærmere angivet strækning eller med nærmere angivne køretøjer; et mundtligt forbud gælder i 3 dage, et skriftligt i 14 dage, og forbud kan forlænges skriftligt. [§ 75](#) er dermed et akut instrument med indbygget udløb, mens [§ 74](#) er det ordinære påbudsinstrument.

Tilsynet hviler på indberetningspligten i [§ 78](#), der er udmøntet i [bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen](#). Bekendtgørelsens bilag definerer de personkategorier, ulykkesstatistikken opdeles i – passagerer, personale og kontrahenter, brugere af overkørsler, personer der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer, personer på perron og andre – og de skadestyper (dræbte inden for 30 dage, alvorligt tilskadekomne med mindst 24 timers indlæggelse, lettere tilskadekomne), der ligger til grund for de fælles sikkerhedsindikatorer. Personalets kompetencer reguleres bl.a. gennem [vejledningen til bekendtgørelsen om lokomotivføreruddannelsen](#), der bl.a. omfatter faget "Pas på på banen" om personlig sikkerhed ved færdsel i og ved spor. Gebyrer for tilsyn og certificering fastsættes i [jernbanegebyrbekendtgørelsen](#), der udtrykkeligt ikke gælder ikke-erhvervsmæssig veteranogs- og veteranbanedrift.

Sikkerheden ved arbejde på infrastrukturen håndhæves parallelt af Arbejdstilsynet. I [Arbejdsmiljøklagenævnets afgørelse af 2. juni 2022](#) blev et strakspåbud fastholdt over for en virksomhed, hvis ansatte skulle bære 15 kg udstyr til sporskiftevedligehold hen over løse skærver, kabelbakker med vippende eller huldefekte låg og henlagt byggeaffald. Nævnet afviste med 5 mod 4 stemmer, at den periodiske karakter af arbejdet (én gang årligt efter bestilling) fritog arbejdsgiveren, og fastslog, at forholdene skal vurderes **inden** arbejdet påbegyndes – det er ikke tilstrækkeligt at overlade det til de ansatte selv at finde en farbar vej i et farligt område. Mindretallet ville have begrænset ansvaret til selve arbejds udførelse frem for den generelle indretning af baneterrænet.

Kommende ændringer. Ved [lov nr. 1785 af 29. december 2025](#) om ændring af jernbaneloven og lov om DSB, der trådte i kraft 1. januar 2026, er bybanebegrebet delt op i "bybanenet" og "bybaneoperatør" med henblik på en mere retvisende gennemførelse af markedsåbningsdirektivet, kapitel 7's overskrift ændret tilsvarende, og der er indsat et nyt kapitel 7 a, hvorefter S-banen undtages fra Banedanmarks forvaltning og fremover forvaltes af DSB. Ændringerne er endnu ikke konsolideret ind i lovebekendtgørelsen, og bl.a. henvisningen i [§ 74, stk. 1](#), til sikkerhedsgodkendelse er opdateret, så den peger på §§ 39 a og 59.

LOV

[Jernbaneloven § 9, stk. 1, 3](#)[Jernbaneloven § 11, stk. 1, 3](#)[Jernbaneloven § 39, stk. 1](#)[Jernbaneloven § 58, stk. 1](#)[Jernbaneloven § 59, stk. 1](#)[Jernbaneloven § 74, stk. 1, 3](#)☐ ☐

[Jernbaneloven § 75, stk. 1, 2](#)[Jernbaneloven § 78](#)PRAKSIS **Arbejdsmiljøklagenævnet** · Mangelfulde adgangsveje ved jernbanearbejde: Arbejdsgivers ansvar for sikker færden 02.06.2022

Arealtvister: hævdforbuddet i § 28 og infrastrukturforvalterens rådhed over beplantning

[Jernbaneloven § 28](#) rummer en af de skarpeste undtagelser fra dansk tingsrets almindelige regler: "Hævd kan ikke vindes over arealer, der i matriklen er registreret som jernbanearealer." Forarbejderne begrundede forbuddet med, at der før 1988 kunne vindes hævd over jernbanearealer, hvis banen ikke var fornødent indhegnet, og at formålet er "at sikre, at jernbanearealer altid kan benyttes til jernbanedrift".

Det afgørende spørgsmål i praksis har været, hvad der gælder for råden, der ligger **før** forbuddets ikrafttræden den 1. juni 1988. Spørgsmålet blev afgjort i en sag fra Horsens, hvor Banedanmark i februar 2021 i forbindelse med elektrificering opdagede, at en nabo brugte ca. 400 m² matrikuleret baneareal som have.

I [BS-41705/2024-VLR](#) frifandt Vestre Landsret naboen. Banedanmark havde gjort gældende, at hævd hverken før eller efter 1988 kunne vindes over jernbanearealer, at rådenen stred mod offentligretlig regulering, at en tinglyst servitut fra 1952 med målfast rids udelukkede god tro, og at rådenen ikke havde været intensiv nok. Landsretten lagde vægt på, at arealet siden 1950'erne lå mellem et tæt levende hegn og selve baneområdet, at det derfor var afskærmet og ikke kunne henregnes til "statsbaneområdet" som defineret i den dagældende lov om statsbanerne fra 1968, og at der derfor ikke forelå nogen offentligretlig barriere mod hævd forud for 1988. Luftfotos fra 1951 og 1954 og vidneforklaringer dokumenterede kontinuerlig og intensiv haveanvendelse, og god tro blev ikke anset for udelukket af hverken arealets størrelse eller 1952-servitutten om et privat vandløb.

Højesteret stadfæstede i [BS-33686/2025-HJR](#). Højesteret fastslog, at ejendomshævd efter [Danske Lov 5-5-1](#) kan vindes ved 20 års råden over både privat og offentlig ejendom, og at dette kun kan fraviges, hvis rådenen strider mod specifik offentligretlig regulering. Da det 398 m² store areal var adskilt af et levende hegn og ikke udgjorde en del af det egentlige statsbaneområde, hvor færdsel var forbudt ved lov, kunne der vindes hævd i perioden 1968-1988: den tidligere ejer havde rådet kontinuerligt som have med frugttræer og bærbuske fra foråret 1968 og havde i 1971 opført en garage delvis på arealet. Højesteret fandt endvidere, at [udstykningsloven § 39, stk. 1](#) ikke berettigede til at pålægge den nuværende ejer en del af udgifterne til skelforretningen, da forretningen udelukkende var nødvendiggjort af Banedanmarks ønske om at anfægte den bestående brug.

Retsstillingen er dermed: **§ 28 er ikke tilbagevirkende**. Hævd fuldbyrdes inden 1. juni 1988 på arealer, der ikke lå inden for det egentlige statsbaneområde, består – men efter denne dato kan hævd ikke vindes over matrikulerede jernbanearealer overhovedet, uanset rådenens intensitet og god tro. Om de almindelige hævdsbetingelser, se [hævd](#).

Uden for hævdsituationen har infrastrukturforvalteren betydelige rådighedsbeføjelser over naboarealer. Efter § 25 kan forvalteren kræve træer og anden beplantning på, over og ved baneareal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset, når banens vedligehold eller hensynet til togdriften gør det nødvendigt – og efterkommes kravet ikke inden for en fastsat frist, kan forvalteren lade arbejdet udføre på **ejersens bekostning**. Efter § 26 skal rummet over og ved spor på havneområder og i vej, gade eller plads, der er åben for almindelig færdsel, holdes fri for faste og løse genstande inden for afstande fastsat af transportministeren, og efter § 27 etablerer, vedligeholder og nedtager infrastrukturforvalteren egne hegn og fastsætter hegnstyper. Nabosynspunkter behandles i [naboret-hegn-traer](#).

De erstatningsmæssige konsekvenser af indgreb i beplantning og adgangsforhold afgøres uden for jernbaneloven, i ekspropriations- og taksationssystemet, som falder uden for denne oversigt. Taksationspraksis fra elektrificeringsprogrammet illustrerer dog niveauet: i [2023-128266](#) blev ulempeerstatningen for eldriftsservitut og tab af beplantning på en 1.182 m² beboelsesejendom i byzone forhøjet fra 65.000 kr. til 80.000 kr., mens kravet på 1.000.000 kr. blev afvist; i [2022-060163](#) blev standardtaksten for landbrugsareal forhøjet fra 4.000 kr. til 5.800 kr., fordi servitutten påførte skovdriften særlige ulemper; i [2022-060896](#) blev erstatningen for ejendomsforringelse ved nedlæggelse af en adgangsgivende jernbanebro fordoblet fra 50.000 kr. til 100.000 kr.; og i [2024-175985](#) blev et krav på 135.590 kr. i omvejerstatning afvist, fordi ejendommen ikke havde en særskilt ret til jernbaneoverkørslen. Endelig viser [25-06806](#), at oplag af brugte jernbanesveller langs banen i landzone kræver landzonetilladelse efter planloven, men at klager over forurening og placering ikke uden videre fører til ophævelse.

LOV	Danske Lov § 5-5-1	Jernbaneloven § 25	Jernbaneloven § 26, stk. 1	Jernbaneloven § 27
	Jernbaneloven § 28	Udstykningsloven § 39, stk. 1		
PRAKSIS	Højesteret · B havde vundet ejendomshævd over jernbaneareal før lovændring i 1988			05.03.2026
	Landsretten · Dom om Hævdserhvervelse på Jernbaneareal: Banedanmark mod Sagsøgte			28.05.2025
	Taksationssekretariatet · Taksationskommissionen stadfæster afslag på omvejerstatning ved sporfornyelse Nyborg–Odense – landbrugsejendom ved Marslev uden særskilt ret til jernbaneoverkørsel			20.03.2024
	Taksationssekretariatet · Taksationskommissionen forhøjer ulempeerstatning for eldriftsservitut og tab af beplantning ved elektrificering af jernbanen Fredericia–Aarhus til 80.000 kr.			27.11.2023
	Taksationssekretariatet · Taksationskommissionen forhøjer erstatning for eldriftsservitut på skovbrugsejendom ved elektrificering af jernbanen Aarhus–Randers			08.05.2023
	Taksationssekretariatet · Taksationskommissionen forhøjede ejendomsforringelsesarstatning til hesteejendom ved nedlæggelse af jernbanebro – elektrificering Mariagerfjord–Aalborg			25.01.2023
	Planklagenævnet · Planklagenævnet stadfæster landzonetilladelse til midlertidigt oplag af jernbanesveller langs jernbane i Bøvlingbjerg			27.05.2026

§ 11 Markedsadgang og offentlig servicetrafik som ramme om driften

Erstatnings- og sikkerhedsreglerne fungerer inden for en markedsramme, der er bestemt af EU's jernbanepakker. Af de almindelige bemærkninger til jernbaneloven af 2015 fremgår, at loven samler gennemførelsen af 1. jernbanepakke (direktiverne 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF om infrastrukturforvalternes uafhængighed, EU-licenser, afgiftsprincipper og kapacitetstildeling), dele af 2. jernbanepakke (jernbanesikkerhedsdirektivet 2004/49/EF) og 3. jernbanepakke, herunder de bestemmelser, der i 2009 blev indsat for at supplere den daværende passagerrettighedsforordning. Bemærkningerne

fremhæver, at formålet var at skabe "klare rammer for jernbanens forskellige aktører, for anlæg og fornyelse af jernbaner, for virksomheders markedsadgang og for passagerernes færden på jernbaneområdet".

Udbud af den offentlige servicetrafik er den praktiske indgang til markedet. I [2007-0013487](#) behandlede Klagenævnet for Udbud SJ AB's klage over Trafikstyrelsens udbud af den regionale togtrafik på Kystbanen – et udbud med forhandling, koordineret med et parallelt svensk udbud, hvor kontrakten blev tildelt Kystbanen A/S efter kriteriet det økonomisk mest fordelagtige bud (50 % pris, 30 % kvalitet, 20 % leveringssikkerhed). Klagenævnet frifandt ordregiveren på alle punkter: udbudsbetingelserne indeholdt intet krav til antallet af togsæt, den relative evalueringsmodel og den efterfølgende præcisering af pointmodellen var acceptable inden for rammerne af et udbud med forhandling, og "korrektionsmodellen for B-tilbud", der skulle koordinere det danske og svenske udbud, var en klar og gennemsigtig løsning på de tekniske udfordringer ved to parallelle udbud. Særligt bemærkelsesværdigt er nævnets stillingtagen til statsstøtte: selv om statsstøttespørgsmål som udgangspunkt ligger uden for nævnets kompetence, kan nævnet vurdere, om ordregiveren har handlet korrekt i lyset af indikationer på ulovlig statsstøtte – men i den konkrete sag var der intet grundlag for at anse tilbuddet fra DSB's datterselskab for urealistisk lavt.

Kompensationen for de offentlige serviceforpligtelser reguleres af **forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej**. EU-Domstolen har afklaret to centrale spørgsmål. I [C-390/22](#) fastslog Domstolen, at nationale regler, der gør udbetalingen af kompensation betinget af årlige statslige budgetbevillinger, er uforenelige med kravet om objektive og på forhånd fastlagte, gennemsigtige parametre – men at parametrene godt kan fastsættes i generelle regler uden for selve kontrakten. I [C-421/22](#) fandt Domstolen omvendt, at forordningen ikke kræver fuld automatisk kompensation for omkostningsstigninger på brændstof og løn, når kontrakten er tildelt efter en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende udbudsprocedure, fordi markedet og operatørens egen risikoafvejning da sikrer en passende kompensation. Afgørelserne angår buskontrakter, men forordningen omfatter efter sin titel også jernbane, og de vedrører kompensationsmekanismens grundprincipper.

Jernbanenævnets revisionsadgang efter [§ 104, stk. 2](#) er den nationale kontraudgave: nævnet **skal** gennemføre eller iværksætte revisioner hos jernbanevirksomheder med kontrakt om offentlig tjeneste, der ikke er tildelt efter udbud, for at kontrollere overholdelsen af reglerne om regnskabsadskillelse. Beredskabssiden reguleres af [§ 80](#), hvorefter jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal planlægge og træffe foranstaltninger til at sikre både jernbanedriften og passagerernes personlige sikkerhed i beredskabssituationer, koordinere indbyrdes og efter transportministerens bestemmelse stille transportkapacitet til rådighed mod fuld erstatning; Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordination og fører tilsyn. Ved offentlige udbud på Transportministeriets område gælder desuden [cirkulæret om kontrol med kritisk infrastruktur](#), der bl.a. kræver, at de personer, der forestår udbuddene hos Banedanmark og Trafikstyrelsen, til enhver tid har sikkerhedsgodkendelse mindst på niveauet TIL TJENESTEBRUG.

Af mere perifer, men praktisk betydning for stationsdriften er [2025-832-0031](#), hvor Datatilsynet efter behandling i Datarådet fandt, at tv-overvågning af medarbejdere i butikker på jernbanestationer var berettiget af sikkerhedsmæssige hensyn efter interesseafvejningsreglen, men fastsatte præcise rammer for, hvornår optagelserne må gennemgås med henblik på at gøre retskrav gældende over for de ansatte.

LOV

[Jernbaneoven § 80, stk. 1-4](#)[Jernbaneoven § 104, stk. 2](#)

PRAKSIS

EU-Domstolen · Krav til gennemsigtighed og udbetaling af kompensation for offentlig personbefordring

25.01.2024

EU-Domstolen · Kompensation og risikofordeling i offentlige servicekontrakter om bustransport (C-421/22)	21.12.2023
Datatilsynet · Tv-overvågning af medarbejdere hos DSB Service & Retail A/S var berettiget af hensyn til sikkerhed	30.09.2025
Klagenævnet for Udbud · Klage over tildelingskriterier og evalueringsmodel i udbud af togtrafik på Kystbanen	07.11.2007

§ 12 Sammenfatning: hvor praksis er fast, og hvor den er sparsom

Praksisbilledet på jernbaneområdet er skævt fordelt. På **tilsyns- og markedssiden** er retstilstanden gennemprøvet helt til Højesteret, mens **erstatningssiden** næsten udelukkende hviler på lovtekst og forarbejder.

Fast praksis. Jernbanenævnets kompetence er afklaret af tre afgørelser. [BS-48710/2019-HJR](#) satte den ydre grænse: [§ 105](#) er en oplysningshjemmel, ikke en påbudshjemmel, og indgreb efter [§ 103, stk. 3](#) kræver en konkret vurdering af, om der foreligger forskelsbehandling, markedsforvridning eller anden uønsket markedsudvikling. [BS-16129/2023-HJR](#) trak grænsen indad igen for takstindgreb: når en materiel takstregel er overtrådt, bærer overtrædelsen selv indgrebet, og en konkurrenceanalyse er ikke en yderligere betingelse – hvorved [BS-19090/2021-OLR](#) blev underkendt. Tilsvarende er hævdsprogsområdet efter [§ 28](#) afklaret af [BS-41705/2024-VLR](#) og [BS-33686/2025-HJR](#): forbuddet virker fra 1. juni 1988 og ikke tilbage, og det egentlige statsbaneområde er afgrænset snævrere end den matrikulære registrering.

Sparsom praksis. For [§§ 49-52](#) foreligger der ikke offentliggjorte domme, der udmåler erstatning eller fastlægger nedsættelsesbrøker. Retskilderne er derfor lovteksten, de udførlige forarbejder fra 2015 og – for egenskyldvurderingen – nævnspraksis som [96162](#) og [98994](#), der viser, at kørsel frem for et blinkende overkørselssignal som udgangspunkt er groft uagtsomt, og at hverken lav hastighed, modlys eller dårlige oversigtsforhold uden videre er formildende. Det samme gælder passagerrettighederne: der ses ingen dansk domspraksis om forordning (EU) 2021/782, og fortolkningen må indtil videre søges i forordningens egen ordlyd og i EU-Domstolens praksis om den parallelle luftfartsordning, jf. navnlig [C-28/20](#), [C-308/21](#) og [C-597/20](#).

Praktiske konsekvenser. For den skadelidte passager betyder ansvarsstrukturen, at kravet rettes mod jernbanevirksomheden, ikke mod infrastrukturforvalteren, og at bevisbyrden for hændelsesforløbet er lettet af det objektive ansvar – men at forsikringens og indberetningernes fortrolighed efter [§ 78, stk. 4](#) kan gøre det vanskeligt at belyse ansvarsfordelingen mellem operatør og forvalter. For jernbanevirksomheden betyder det, at ansvaret er tabsudlignet gennem den obligatoriske ansvarsforsikring efter [§ 53](#) og gennem regressen efter [§ 52](#) – men at regressen kræver bevis for culpa hos forvalteren. Og for den påkørte trafikant betyder [§ 51](#), at det objektive ansvar også dækker skader uden fysisk kontakt med toget, men at nedsættelse efter [§ 50](#) truer, så snart et signal er tilsidesat.

Endelig bør det holdes for øje, at retsgrundlaget er i bevægelse: [lov nr. 1785 af 29. december 2025](#) har med virkning fra 1. januar 2026 opdelt bybanebegrebet i bybanenet og bybaneoperatører og overført forvaltningen af S-banen fra Banedanmark til DSB, og ændringerne er endnu ikke konsolideret ind i lovebekendtgørelsen.

LOV

[Jernbaneloven § 28](#)
[Jernbaneloven § 49](#)
[Jernbaneloven § 50](#)
[Jernbaneloven § 51](#)
[Jernbaneloven § 52](#)
[Jernbaneloven § 53](#)
[Jernbaneloven § 78, stk. 4](#)
[Jernbaneloven § 103, stk. 3](#)
[Jernbaneloven § 105](#)

PRAKSIS **Højesteret** · B havde vundet ejendomshævd over jernbaneareal før lovændring i 1988

05.03.2026

Højesteret · Højesteret fastslår Jernbanenævnets kompetence til at nedsætte takster på kombiterminaler uden forudgående konkurrenceanalyse	17.01.2024
Højesteret · Ugyldighed af Jernbanenævnets påbud om ændring af forretningsbetingelser grundet manglende hjemmel	15.06.2020
EU-Domstolen · Nationale håndhævelsesorganers kompetence til at pålægge luftfartsselskaber at udbetale kompensation til passagerer	29.09.2022
EU-Domstolen · Luftfartspassagerers ret til kompensation ved omfattende fejl i lufthavnens brændstofforsyning: Begrebet "usædvanlige omstændigheder"	07.07.2022
EU-Domstolen · Pilotstrejke og flypassagerers ret til kompensation ved usædvanlige omstændigheder	23.03.2021
Landsretten · Dom om Hævdserhvervelse på Jernbaneareal: Banedanmark mod Sagsøgte	28.05.2025
Landsretten · Østre Landsret: Jernbanenævnets påbud om takstnedsættelse for kombiterminaler var uberettiget grundet manglende konkurrenceanalyse	26.04.2022
Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af kaskodækning efter fatal ulykke ved jernbaneoverskæring: Grov uagtsomhed eller formildende omstændigheder?	07.06.2023
Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af dækning efter påkørsel af tog ved jernbaneoverskæring - Grov uagtsomhed?	07.04.2021

REFERENCE Lovgrundlag

7 paragraffer

Jernbaneloven § 28		Jernbaneloven § 49	stk. 1-4
Jernbaneloven § 50	stk. 1, 2	Jernbaneloven § 51	
Jernbaneloven § 52		Jernbaneloven § 74	stk. 1-3
Jernbaneloven § 103	stk. 1-4		

MATERIALE Citerede afgørelser

27 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

3

05.03.2026	B havde vundet ejendomshævd over jernbaneareal før lovændring i 1988	33686-2025
17.01.2024	Højesteret fastslår Jernbanenævnets kompetence til at nedsætte takster på kombiterminaler uden forudgående konkurrenceanalyse	4536-5439
15.06.2020	Ugyldighed af Jernbanenævnets påbud om ændring af forretningsbetingelser grundet manglende hjemmel	bs-48710-2019-hjr

EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL

8

13.06.2024	Skjult konstruktionsfejl som fritagelsesgrund for kompensation til luftfartspassagerer	C-385/23
29.02.2024	Ugyldighed af kontraktvilkår der forbyder overdragelse af passagerers kompensationskrav mod luftfartsselskaber	C-11/23
25.01.2024	Krav til gennemsigtighed og udbetaling af kompensation for offentlig personbefordring	C-390/22
25.01.2024	Luftfartspassagerers ret til kompensation ved lange forsinkelser: Krav om rettidig tilstedeværelse ved indcheckning	C-474/22

21.12.2023	Kompensation og risikofordeling i offentlige servicekontrakter om bustransport (C-421/22)	C-421/22
29.09.2022	Nationale håndhævelsesorganers kompetence til at pålægge luftfartsselskaber at udbetale kompensation til passagerer	C-597/20
07.07.2022	Luftfartspassagerers ret til kompensation ved omfattende fejl i lufthavnens brændstofforsyning: Begrebet "usædvanlige omstændigheder"	C-308/21
23.03.2021	Pilotstrejke og flypassagerers ret til kompensation ved usædvanlige omstændigheder	C-28/20

LANDSRET TEN · ANKEINSTANS

2

28.05.2025	Dom om Hævdserhvervelse på Jernbaneareal: Banedanmark mod Sagsøgte	9713-11341
26.04.2022	Østre Landsret: Jernbanenævnets påbud om takstnedsættelse for kombiterminaler var uberettiget grundet manglende konkurrenceanalyse	3985-4815

BYRET TEN · FØRSTE INSTANS

1

29.03.2019	Sag om kompensation for flyforsinkelse: Flyhjælp ApS mod Ryanair	6750-8112
------------	--	-----------

SKATTERÅDET · ADMINISTRATIV MYNDIGHED

1

19.05.2015	Skattebehandling af erstatninger og vejanlæg ved nedlæggelse af jernbaneoverkørsler	14-4870982
------------	---	------------

TAKSATIONSSSEKRETARIATET · NÆVN / KLAGEINSTANS

4

20.03.2024	Taksationskommissionen stadfæster afslag på omvejerstatning ved sporfornyelse Nyborg–Odense – landbrugsejendom ved Marslev uden særskilt ret til jernbaneoverkørsel	2024-175985
27.11.2023	Taksationskommissionen forhøjer ulempeerstatning for eldriftsservitut og tab af beplantning ved elektrificering af jernbanen Fredericia–Aarhus til 80.000 kr.	2023-128266
08.05.2023	Taksationskommissionen forhøjer erstatning for eldriftsservitut på skovbrugsejendom ved elektrificering af jernbanen Aarhus–Randers	2022-060163
25.01.2023	Taksationskommissionen forhøjede ejendomsforringelseserstatning til hesteejendom ved nedlæggelse af jernbanebro – elektrificering Mariagerfjord–Aalborg	2022-060896

ANKENÆVNET FOR FORSIKRING · NÆVN / KLAGEINSTANS

2

07.06.2023	Afvisning af kaskodækning efter fatal ulykke ved jernbaneoverskæring: Grov uagtsomhed eller formildende omstændigheder?	98994
07.04.2021	Afvisning af dækning efter påkørsel af tog ved jernbaneoverskæring - Grov uagtsomhed?	96162

FORBRUGERKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS

2

05.01.2010	Forbruger fritaget for kontrolafgift grundet manglende information om billetgyldighed i Metroen	0682-09-01
19.12.2007	Forbruger fritaget for kontrolafgift grundet mangelfuld skiltning om zoneregler i metroen	2006 - 511/7-72

ARBEJDSMILJØKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS

1

02.06.2022 Mangelfulde adgangsveje ved jernbanearbejde: Arbejdsgivers ansvar for sikker færden

DATATILSYNET · NÆVN / KLAGEINSTANS

1

30.09.2025 Tv-overvågning af medarbejdere hos DSB Service & Retail A/S var berettiget af hensyn til sikkerhed

2025-832-0031

KLAGENÆVNET FOR UDBUD · NÆVN / KLAGEINSTANS

1

07.11.2007 Klage over tildelingskriterier og evalueringsmodel i udbud af togtrafik på Kystbanen

2007-0013487

PLANKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS

1

27.05.2026 Planklagenævnet stadfæster landzonetilladelse til midlertidigt oplag af jernbanesveller langs jernbane i Bøvlingbjerg

25-06806