

Adgang til baneinfrastruktur på kontraktgrundlag

CEPRI Minikonference: Opgaver,
ansvar og tab inden for vej og
bane

Adjunkt Maria Edith Lindholm Gausdal
Centre for Private Governance, CEPRI
maria.edith.lindholm.gausdal@jur.ku.dk
6B.3.56

KØBENHAVNS UNIVERSITET



Baggrund for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet

- Jernbaneinfrastruktur indebærer et "naturligt monopol"
- Naturlig begrænset kapacitet
 - jernbaneinfrastrukturen kan kun udnyttes af bestemt antal jernbanevirksomheder ved tildelte slots i tid og sted (kanaler)
- Før: én national jernbanevirksomhed gav adgang til infrastruktur og udførte statens primære jernbanevirksomhed
 - "Indlysende interessekonflikt" at både "konkurrent og dommer over, hvem der skal have adgang til et givet marked."
- Separation: infrastrukturforvalteren *overtager* forvaltningen af det naturlige monopol, dvs. tildeling af infrastrukturkapacitet til jernbanevirksomhederne

Baggrund for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet

- Infrastrukturforvaltning kerneopgaver ("væsentlige funktioner") → "beslutningstagning om kanaltildeling" og "fastlæggelse og opkrævning af afgifter"
- Reguleres i dag ved SERA-direktivet (direktiv 2012/34/EU)
- Væsentlige funktioner → særligt beskyttede funktioner (ex. infrastrukturforvalterens uafhængighed)

Hvad er en adgangskontrakt?

- SERA-direktivets art. 28:

Jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport, indgår de nødvendige offentlig- eller privatretlige aftaler med forvalterne af den benyttede jernbaneinfrastruktur. Aftalebetingelserne skal være ikke-diskriminerende og gennemsigtige i overensstemmelse med dette direktiv.

- SERA-direktivets art. 38, stk. 3:

Infrastrukturforvalternes og ansøgernes respektive rettigheder og forpligtelser med hensyn til enhver tildeling af kapacitet fastlægges i kontrakter eller i medlemsstaternes lovgivning.

Problemstilling i sager for EU-Domstolen

- Tilsynsorgan kompetence til at tage stilling til SERA-direktivets bestemmelser der vedrører "væsentlige funktioner" → kanaltildeling og afgifter
- Normalt kan alm. domstole tage stilling til tvister om kontraktretlig problemstilling uanset bagvedliggende EU-regulering
 - Anlægge sag direkte ved alm. domstole/voldgift hvis kontraktretlig tvist?
- Tillader EU-retlig jernbanelovgivning separat kontraktretlig vurdering forhold inden for tilsynsorganets kompetence?)
 - = vurdering af forholdet mellem SERA-direktivet og kontraktretten

Problemstilling i sager for EU-Domstolen

- Kunne de almindelige domstole tage stilling til kontraktretlige forhold i adgangskontrakten vedrørende fastlæggelsen af afgifter?
- De tyske domstoles praksis:
 - Ja, der er et selvstændigt anvendelsesområde for kontraktretten (+ grad af privatautonomi)
 - De jernbaneretlige EU-regler udelukker ikke anvendelsen af kontraktretten
 - Vurdering af rimeligheden af adgangskontraktens bestemmelser om afgifter ud fra en kontraktretlig bestemmelse der varetager samme hensyn som fx AFTL § 36 og aftaleretlige fortolkningsregler som koncipistreglen (ensidigt fastsatte vilkår - rimelighed)
 - Korrigerede om nødvendigt afgiftens størrelse → tilbagebetaling
- EU-Domstolen:
 - Som udgangspunkt ikke muligt → strider mod tilsynsorganets enekompetence
 - KUN lovligt hvis tilsynsorganet har fastslået at afgiften er ulovlig efter SERA-direktivet + selvstændigt anvendelsesområde kan identificeres.

Forholdet mellem SERA-direktivet og kontraktretten *C-489/15 CTL Logistics af 9. november 2017*

Den ***rimelighedsvurdering***, der foretages i ...forbindelse med ***en kontrakt***, på den ene side, og ***jernbanelovgivningen, som den fremgår af direktiv 2001/14***, på den anden side, ***vedrører forskellige overvejelser***, der – såfremt de anvendes på én og samme kontrakt – kan føre til ***modstridende resultater***.

Derfor er de tyske retsinstansers anvendelse af ***rimelighedsprincippet i strid med de principper, der er fastlagt i direktiv 2001/14***, bl.a. med princippet om ***ligebehandling*** af jernbanevirksomhederne.

Forholdet mellem SERA-direktivet og kontraktretten

C-721/20 DB Station & Service af 27. oktober 2022

CTL Logistics vedrørte **en tvist mellem en jernbanevirksomhed og en infrastrukturforvalter** på grundlag af bestemmelser **i tysk civilret**, som gjorde det muligt at foretage en **vurdering efter ret og billighed**. I det foreliggende tilfælde skal derimod **ikke anvendes tysk civilret, men** en bestemmelse **i den primære EU-ret** → artikel 102 TEUF og nationale bestemmelser.

En medlemsstats **civilretlige bestemmelser... er reglerne i direktiv 2001/14 uvedkommende, efter sin art... uforenelig** med de tekniske krav i jernbanetransportsektoren, med **dette direktivs formål** og med **tilsynsorganets opgave...**

Forholdet mellem SERA-direktivet og kontraktretten

C-721/20 DB Station & Service af 27. oktober 2022

- Individuel kontraktretlig prøvelse. vs. tilsynsorganets afgørelseskompetence efter SERA-direktivets art. 56, stk 9:
 - "en afgørelse truffet af tilsynsorganet er bindende for alle parter der omfattes af afgørelsen"
 - "Bindende" = ej afhængig af partsstatus ihht national forvaltningsret
 - retsvirkninger for *alle berørte parter* i jernbanesektoren.
- Individuel kontraktretlig prøvelse = individual kontraktretlig forhandling om forlig
 - I strid med SERA-direktivets art. 56, stk. 6 hvorefter tilsynsorganet overvåger forhandling om afgifter

Tilsynsorganets stillingtagen til kontraktretlige spørgsmål

- C-120/20 *Koleje Mazowieckie* → pligt til at tage stilling til *erstatningsretligt* spørgsmål
- JN36-00044 af 16. maj 2018 → Ansvarsbegrænsning i DSB adgangskontakt kunne i væsentlig grad forrykke den ansvarsfordeling, som følger af almindelige erstatningsretlige principper.
- Dette kunne føre til forskelsbehandling, dvs. i strid med ligebehandlingsprincippet i SERA-direktivet (og JBL)

Tvivelsspørgsmål og opsummering

- Hvor langt kan betragtningerne strækkes?
- Voldgiftsklausuler?
- Ansvarsfraskrivelsesklausuler?
- Hvordan sikres kontraktregulering når "væsentlige funktioner" men også andre forhold reguleres i den samme kontrakt?