

Sag C-500/20**Anmodning om præjudiciel afgørelse****Dato for indlevering:**

6. oktober 2020

Forelæggende ret:

Oberster Gerichtshof (Østrig)

Afgørelse af:

6. august 2020

Sagsøger og indstævnt:

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

Sagsøgt og appellant:

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Oberster Gerichtshof (øverste domstol) har [udelades] i tvisten mellem sagsøgeren, Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH [udelades] München, Tyskland, [udelades] og sagsøgte, ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft [udelades], Wien [udelades], vedrørende et beløb på 639,110 EUR med tillæg af renter og omkostninger i sagen vedrørende sagsøgtes appel af afgørelsen fra Oberlandesgericht Wien (den øverste regionale domstol i Wien) som appelleret den 29. juli 2019 [udelades], hvorved mellemdommen afsagt af Handelsgericht Wien (handelsretten i Wien) blev ophævet [udelades], afsagt følgende

Kendelse

Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende spørgsmål til præjudiciel afgørelse: **[Org. s. 2]**

1. Har Den Europæiske Unions Domstol kompetence til at fortolke de fælles regler om anvendelse af infrastruktur i international jernbanetrafik (CUI – bilag E til konventionen om internationale jernbanebefordringer [COTIF])?
2. Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende:
Skal CUI's artikel 8, stk. 1, litra b), fortolkes således, at infrastrukturforvalterens

ansvar for materiel skade også omfatter de udgifter, som operatøren skal afholde som følge af, at den pågældende på grund af beskadigelsen af sine lokomotiver må leje andre lokomotiver som erstatning herfor?

3. Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende og det andet spørgsmål benægtende, spørges:

Skal CUI's artikel 4 og artikel 19, stk. 1, fortolkes således, at kontraktparterne gyldigt kan udvide deres ansvar ved at foretage en generel henvisning til national ret, når omfanget af ansvaret ganske vist derved udvides, men – som en undtagelse fra CUI's objektive ansvar – er betinget af culpa?

II. [udelades] [Udsættelse af sagen]

Præmisser:

1. **A. Sagens faktiske omstændigheder**

2. Sagsøgeren er en privat jernbanetransportvirksomhed med hjemsted i Tyskland. Selskabet stiller nærmere bestemt lokomotiver til rådighed for sine kunder [**org. s. 3**] med henblik på uledsaget kombineret transport og andre former for transport.
3. Sagsøgte er en østrigsk jernbaneinfrastrukturvirksomhed og driver bl.a. jernbaneinfrastrukturen i området omkring Kufstein banegård i Østrig.
4. Sagens parter indgik i december 2014 en aftale om brug af sagsøgtes jernbaneinfrastruktur for international transport, i henhold til hvilken sagsøgeren fik tilladelse til at benytte den jernbaneinfrastruktur, som sagsøgte stillede til rådighed mod betaling, i overensstemmelse med den dertil knyttede jernbanekanaftale. De almindelige betingelser i aftalen om brug af sagsøgtes jernbaneinfrastruktur for international transport (herefter »de almindelige betingelser«) er en integrerende del af denne aftale.
5. De almindelige betingelsers punkt 20, første afsnit, med overskriften »Ansvar« bestemmer:
»De kontraherende parter er ansvarlige i henhold til lovbestemmelser og internationale bestemmelser, navnlig bestemmelserne i Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (den borgerlige lovbog) (ABGB), Unternehmensgesetzbuch (selskabsloven) (UGB) og Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (lov om civilt ansvar for jernbaner og motorkøretøjer) (EKHG) og CUI, for så vidt som nærværende bestemmelser ikke indeholder undtagelsesbestemmelser.«
6. De almindelige betingelsers punkt 34 indeholder en bestemmelse om, at kontrakten med undtagelse af IPRG's lovvalgsregler og den internationale købelov (CISG) er underlagt østrigsk ret.
7. Den 15. juli 2015 blev et tog, der bestod af seks lokomotiver, som tilhørte sagsøgeren, afsporet på banegården i Kufstein, hvorved to af disse lokomotiver

blev beskadiget. De beskadigede lokomotiver var ikke anvendelige i reparationsperioden, hvorfor sagsøgeren som erstatning lejede to [org. s. 4] lokomotiver. Herved opstod omkostninger for sagsøgeren.

8. **B. Parternes anbringender i hovedsagen**

9. Sagsøgeren har, for så vidt som det er relevant for appelsagen ved Oberster Gerichtshof (den øverste domstol, Østrig) anmodet sagsøgte om at betale 629,110 EUR med tillæg af renter og omkostninger for udgifter til leje af lokomotiver som følge af ulykken. Ulykken skyldtes en (nærmere beskrevet) fejl ved den jernbaneinfrastruktur, som sagsøgte havde stillet til rådighed. Sagsøgte havde ulovligt og culpøst tilsidesat sine forpligtelser i henhold til jernbanelovgivningen vedrørende korrekt foretaget anlæg, tilsyn, vedligeholdelse, genopretning og reparation af jernbaneskinneerne. Udgifterne til leje af erstatningslokomotiver skal anses for materiel skade som omhandlet i CUI's artikel 8, stk. 1, litra b).
10. Sagsøgte har i denne forbindelse anført, at jernbaneinfrastrukturen ikke var mangelfuld. Årsagen til ulykken var en løs trækkrog, der var blevet belastet for meget allerede inden afsporingen, hvilket indebærer, at fejlen skal tilskrives sagsøgeren. Sagsøgte har gjort gældende, at de lide skader er rene formueskader, som ikke kan erstattes i henhold til CUI's gældende bestemmelser.

11. **C. Retsforhandlingerne i hovedsagen**

12. **Førsteinstansretten** frifandt ved mellemdom sagsøgte for påstanden om betaling af et beløb på 629 110 EUR med tillæg af renter og omkostninger. Den fastslog, at de fælles regler om anvendelse af infrastruktur i international jernbanetrafik (CUI) i henhold til artikel 19, stk. 1, deri i bestemmelsens egenskab af eneste ansvarsordning trådte i stedet for alle øvrige nationale ansvarsordninger. Definitionen på en »materiel skade« i henhold til CUI's art. 8, stk. 1, litra b), er begrænset til [org. s. 5] ødelæggelse eller beskadigelse af løsøre eller fast ejendom. De påberåbte lejeomkostninger er imidlertid et rent formuetab, som hverken er omfattet af CUI's artikel 8, stk. 1, litra b), eller af artikel 8, stk. 1, litra c), og kan derfor ikke erstattes. De almindelige betingelsers punkt 20 udgør ikke en aftale som omhandlet i CUI's artikel 8, stk. 4, som kan bevirke, at sagsøgte ifalder ansvar i henhold til nationale bestemmelser.
13. **Appelretten** ophævede førsteinstansrettens mellemdom og ændrede den ved en ny afgørelse efter en yderligere procedure. Retten fandt, at begrebet »materiel skade«, der anvendes i ansvarsbestemmelsen i CUI's artikel 8, stk. 1, litra b), skal fortolkes bredt og ligeledes omfatter en »afledt materiel skade«, såsom de lejeomkostninger, der er påberåbt i denne sag.
14. Det tilkommer Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig) at træffe afgørelse i den appel, som sagsøgte har iværksat til prøvelse af appelinstansens afgørelse om ophævelse.

15. Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig) har besluttet at udsætte sagen og forelægge Den Europæiske Unions Domstol nogle EU-retlige spørgsmål, der er væsentlige for afgørelsen af sagen.

16. **D. Den internationale ret, der finder anvendelse**

Konventionen af 9. maj 1980 om internationale jernbanebefordringer (COTIF) indeholder syv bilag, som udgør en integrerende del af konventionen, herunder de fælles regler for kontrakten om anvendelse af infrastruktur i international jernbanetrafik (CUI – bilag E til konventionen om internationale jernbanebefordringer [**org. s. 6**] [COTIF]). De i denne sag relevante bestemmelser i CUI har følgende ordlyd:

»Artikel 4 – Bindende retsregler

Medmindre der i nærværende fælles regler er taget forbehold, er enhver bestemmelse, som direkte eller indirekte ville afvige fra disse fælles regler, ugyldig. Sådanne bestemmelsers ugyldighed medfører ikke, at andre betingelser i kontrakten er ugyldige. Uagtet dette forhold kan kontraktens parter påtage sig et større ansvar eller større forpligtelser end de, der omtales i nærværende fælles regler, eller fastsætte et maksimumbeløb for erstatning for materiel skade.

[...]

Artikel 8 – Infrastrukturforvalterens ansvar

§ 1. Infrastrukturforvalterens er ansvarlig for:

- a) personskade (død, legemsbeskadigelse eller enhver anden skade af fysisk eller psykisk art),*
- b) materiel skade (ødelæggelse eller beskadigelse af fast ejendom og løsøre),*
- c) økonomiske tab som følge af skadeserstatning, der skal betales af operatøren i medfør af fælles regler CIV og fælles regler CIM,*

der påføres operatøren eller dennes medhjælpere under anvendelsen af infrastrukturen og som skyldes infrastrukturen.

[...]

§ 4 Kontraktens parter kan aftale hvorvidt og i hvilket omfang infrastrukturforvalteren har ansvaret for skade der påføres operatøren på grund af forsinkelse eller driftsforstyrrelse.

[...]

Artikel 9 – Operatørens ansvar

[...]

Artikel 19 – Andre søgsmål

§ 1 I alle tilfælde hvor nærværende fælles regler gælder, kan enhver form for erstatningssøgsmål mod infrastrukturforvalteren eller operatøren, [org. s. 7] af hvilken art det end måtte være, kun anlægges ifølge de bestemmelser og begrænsninger, der findes i disse fælles regler.

[...]«

17. E. National ret

18. ABGB's § 1293 ff. indfører et culpaansvar for skadevolderen. I sager om kontraktforhold, som i det foreliggende tilfælde, påhviler det debitor at bevise, at han ikke har begået nogen fejl ved den manglende opfyldelse af sine kontraktlige forpligtelser (ABGB's § 1298). Debitor hæfter for fejl begået af sine ansatte eller medhjælpere (ABGB's § 1313a). Såfremt sagsøgte har begået en fejl (hvilket endnu ikke er fastslået), skal de påberåbte udgifter til leje af lokomotiver erstattes i henhold til national ret.

19. F. Begrundelse for forelæggelsen af de præjudicielle spørgsmål

20. 1. Ad spørgsmål 1:

21. I henhold til artikel 1 i aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen, er Unionen part i konventionen på de betingelser, der er fastsat i denne konventions artikel 38 (EUT 2013 L 51, s. 8).
22. Denne aftale blev i henhold til Rådets afgørelse af 16. juni 2011 om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale [org. s. 8] Jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999, godkendt på Unionens vegne (EUT 2013 L 51, s. 1).
23. I henhold til bilag I (erklæring fra Den Europæiske Union om udøvelsen af kompetence) til den nævnte afgørelse fra Rådet udøver Den Europæiske Union inden for jernbanesektoren sammen med EU-medlemsstaterne en delt kompetence i henhold til artikel 90 og 91, sammenholdt med artikel 100, stk. 1, artikel 171 og artikel 172 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). I henhold til EU-retten har Unionen enekompetence på de områder inden for jernbanetransport, hvor konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 (i det følgende benævnt »konventionen«), eller retsakter, der vedtages i henhold hertil,

kan berøre disse eksisterende EU-regler eller ændre deres rækkevidde. På de områder, som er omfattet af konventionen, og som Unionen har enekompetence i forhold til, har medlemsstaterne ingen kompetence. Såfremt der findes EU-regler, og de ikke berøres af konventionen eller retsakter, der vedtages i henhold hertil, udøver Unionen delt kompetence på områder i relation til konventionen, sammen med medlemsstaterne (EUT L 2013 51, s. 1).

24. Der er således tale om en blandet konvention, hvoraf det ikke fremgår med absolut klarhed af Den Europæiske Unions erklæring [**org. s. 9**], inden for hvilke områder af COTIF Unionen har en enekompetence, og inden for hvilke den udøver en delt kompetence sammen med medlemsstaterne.
25. I den retsvidenskabelige litteratur betegnes Den Europæiske Unions Domstols kompetence med hensyn til præjudicielle forelæggelser i sager om blandede konventioner som uklar [udelades]. I det konkrete tilfælde synes det ganske vist nærliggende at lægge en enekompetence til grund, idet Unionen principielt – i det mindste ifølge dens egen erklæring – har kompetence inden for alle områder af konventionen; uklarhed foreligger kun i forhold til omfanget af denne enekompetence. Henset til den tvivl, der er udtrykt i retslitteraturen, er det imidlertid ikke helt utvivlsomt, at Den Europæiske Unions Domstol faktisk har kompetence i den foreliggende sag. Der kan i denne forbindelse intet udledes af dens afgørelse i sag C-261/15, Demey. I denne sag fortolkede Domstolen ganske vist CIV (bilag A til COTIF), hvis anvendelse imidlertid reguleres af forordning (EF) 1371/2007, således at der ikke var nogen tvivl om, at der forelå en EU-retsakt og dermed en retsakt udstedt af en institution som omhandlet i artikel 267 TEUF. Dette er imidlertid ikke tilfældet for CUI.
26. 2. Ad spørgsmål 2:
27. Udgifterne til leje af lokomotiver som følge af beskadigelse af lokomotiver, udgør ganske vist ikke i sig selv »materiel skade«, som giver sig udslag i »ødelæggelse eller beskadigelse af løsøre eller fast ejendom« [CUI's artikel 8, stk. 1, litra b)] [**org. s. 10**] Disse udgifter er imidlertid så nært forbundne med beskadigelsen af sagsøgerens lokomotiver, at de i lighed med appelinstantens konklusion kan anses for en »afledt materiel skade«. Det er således uklart, om de påberåbte udgifter til leje kan kræves erstattet i henhold til den nævnte bestemmelse.
28. 3. Ad spørgsmål 3:
29. Såfremt Domstolen måtte finde, at de påberåbte lejeomkostninger ikke er omfattet af CUI's artikel 8, stk. 1, litra b), rejses det tredje spørgsmål. Såfremt dette spørgsmål besvares bekræftende, skal der i den foreliggende sag foretages en undersøgelse af culpaansvaret i henhold til ABGB. I benægtende fald er der ikke grundlag for kravet. Herefter er det afgørende, om:
30. a) en generel henvisning til en national lovgivning overhovedet kan forstås som en bestemmelse, der fraviger CUI's artikel 4, og

31. b) om det i dette tilfælde faktisk kan anses for en »udvidelse« af ansvaret som omhandlet i CUI's artikel 4, når denne lovgivning med hensyn til ansvaret ganske vist er strengere (i det foreliggende tilfælde på grund af kravet om culpa) end konventionen, men tillader fremsættelse af yderligere krav, når ansvaret foreligger.
32. Ifølge den forelæggende ret synes det andet spørgsmål kun at kunne besvares bekræftende, hvis vurderingen af »udvidelsen« af ansvaret ikke baseres på lovgivningen som sådan, men på resultatet af dens anvendelse i hvert enkelt tilfælde. Det fremgår ikke klart af CUI's artikel 4, om det forholder sig sådan.
33. **G.** [udelades] [national procedure] [**org. s. 11**]

Oberster Gerichtshof, Wien, den 6. august 2020

[Udelades]

ARBEJDS
DOKUMENT