

**Mål C-500/20****Begäran om förhandsavgörande****Datum för ingivande:**

6 oktober 2020

**Domstol som begär förhandsavgörande:**

Oberster Gerichtshof (Österrike)

**Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:**

6 augusti 2020

**Kärande i första instans och motpart i målet vid den nationella domstolen:**

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

**Svarande i första instans och klagande i målet vid den nationella domstolen:**

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

---

Oberster Gerichtshof (Österrikes högsta domstol) har [utelämnas] i målet mellan käranden Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, [utelämnas] München, Tyskland, [utelämnas] och svaranden ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, [utelämnas] Wien [utelämnas], som avser 639 110 euro jämte ränta och kostnader, avseende svarandens överklagande av appellationsdomstolen Oberlandesgericht Wiens beslut av den 29 juli 2019, [utelämnas], varvid deldomen från Handelsgericht Wien av den 1 april 2019 [utelämnas] upphävdes, [utelämnas]; fattat

**B E S L U T**

enligt följande:

I. Följande frågor hänskjuts till Europeiska unionens domstol med stöd av artikel 267 FEUF med begäran om förhandsavgörande: **[orig. s. 2]**

1. Är Europeiska unionens domstol behörig att tolka Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI), bihang E till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif)?

2. Om den första frågan besvaras jakande:

Ska artikel 8 § 1 b CUI tolkas så, att förvaltarens föreskrivna ansvar för sakskador även ska omfatta kostnader som dessa skador medför för en transportör som måste hyra ersättningslokomotiv till följd av den skada som uppstått på hans lokomotiv?

3. Om den första frågan besvaras jakande och den andra frågan besvaras nekande:

Ska artiklarna 4 och 19 § 1 CUI tolkas så, att avtalsparterna med giltig verkan kan ta på sig ett större ansvar genom en allmän hänvisning till nationell lagstiftning, som visserligen föreskriver ett mer omfattande ansvar, men där vållande utgör ansvarsgrund – till skillnad från CUI där strikt ansvar gäller?

II. [utelämnas][Vilandeförklaring av förfarandet]

S k ä l:

1. **A. Bakgrund till tvisten**

2. Käranden är ett privat järnvägstransportföretag med säte i Tyskland. Företaget erbjuder sina kunder bland annat lokomotiv [orig. s. 3] för icke-förarbunden kombinerad transport och andra transportsätt.

3. Svaranden är ett österrikiskt järnvägsinfrastrukturföretag som bland annat förvaltar järnvägsinfrastrukturen i området kring järnvägsstationen Kufstein i Österrike.

4. Parterna i tvisten ingick i december 2014 ett avtal om nyttjande av svarandens järnvägsinfrastruktur för internationell trafik, enligt vilket käranden har rätt att mot ersättning använda den järnvägsinfrastruktur som svaranden tillhandahåller i enlighet med det aktuella tåglägesavtalet. I detta avtal ingår de allmänna affärsvillkoren till svarandens avtal om nyttjande av infrastruktur (nedan kallade *de allmänna affärsvillkoren*).

5. I punkt 20 första stycket, med rubriken ”Ansvar”, föreskrivs följande:

*”Avtalsparterna är ansvariga enligt bestämmelser i lag och internationell rätt, särskilt de som föreskrivs i Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (civillagen) (nedan kallad ABGB), Unternehmensgesetzbuch (bolagslagen) (nedan kallad UGB), Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (lagen om ansvarsförsäkring för tåg och motorfordon) (nedan kallad EKHG) och CUI, såvida inte dessa allmänna affärsvillkor innehåller undantagsbestämmelser.”*

6. I punkt 34 i de allmänna affärsvillkoren preciseras att avtalet regleras enligt österrikisk rätt, med undantag för lagvalsreglerna i den internationella privaträtten och den internationella köplagen.

7. Den 15 juli 2015 spårade ett av kärandens tåg, bestående av sex lokomotiv, ur på Kufsteins järnvägsstation, varvid två av kärandens lokomotiv skadades. De

skadade lokomotiven kunde inte användas under reparationstiden, vilket ledde till att käranden i stället hyrde två **[orig. s. 4]** ersättningslokomotiv. Käranden har således haft kostnader för detta.

## 8. **B. Parternas argument**

9. **Käranden** har – i den mån det är relevant för överklagandet vid Oberster Gerichtshof – yrkat att svaranden ska betala 629 110 euro jämte ränta och kostnader för hyra av ersättningslokomotiv på grund av olyckan. Olyckan berodde på en (närmare beskriven) brist i den järnvägsinfrastruktur som svaranden tillhandahållit. Svaranden har rättsstridigt och felaktigt åsidosatt sina skyldigheter enligt järnvägslagstiftningen att på korrekt sätt upprätta, kontrollera, underhålla, iordningställa och reparera spåren. Hyreskostnaderna för ersättningslokomotiven utgör sakskada i den mening som avses i artikel 8 § 1 b CUI.

10. **Svaranden** har i detta avseende invänt att järnvägsinfrastrukturen inte varit bristfällig. Olyckan berodde på att det urspårade lokomotivets kopplingskrok hade varit överbelastad redan före urspårningen, vilket käranden bär ansvar för. Svaranden har gjort gällande att det rör sig om en ren ekonomisk skada som inte ska ersättas enligt de tillämpliga CUI-bestämmelserna.

## 11. **C. Tidigare förfarande**

12. **Domstolen i första instans** ogillade yrkandet om ett belopp av 629 110 euro jämte ränta och kostnader och meddelade deldom. Denna domstol fann att artikel 19 § 1 i tillämpliga Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI) innebar att dessa rättsregler skulle ha företräde framför alla andra nationella ansvarssystem och gälla som enda ansvarssystem. Definitionen av ”sakskada” i artikel 8 § 1 b CUI är begränsad till **[orig. s. 5]** förstöring av eller skada på fast eller lös egendom. De yrkade hyreskostnaderna är emellertid en ren ekonomisk skada som varken omfattas av artikel 8 § 1 b eller artikel 8 § 1 c CUI och ska därför inte ersättas. Punkt 20 i de allmänna affärsvillkoren utgör inte ett avtal enligt artikel 8 § 4 CUI enligt vilket svaranden kan vara ansvarig enligt nationella bestämmelser.

13. **Appellationsdomstolen** upphävde deldomen från domstolen i första instans och återförvisade målet till den domstolen för nytt avgörande. Den fann att begreppet ”sakskada” som används vid fastställandet av ansvar enligt artikel 8 § 1 b CUI ska ges en vid tolkning och även omfatta en ”härledd sakskada”, såsom de här yrkade hyreskostnaderna.

14. Det ankommer på Oberster Gerichtshof att pröva svarandens överklagande av appellationsdomstolens beslut om upphävande.

15. Oberster Gerichtshof har beslutat att vilandeförklara målet och ställa väsentliga unionsrättsliga frågor till Europeiska unionens domstol för avgörandet av målet.

## 16. D. Tillämplig internationell rätt

Fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 (Cotif – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) innehåller sju bihang som utgör en integrerad del av fördraget, däribland Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI; bihang E till fördraget om internationell järnvägstrafik [**orig. s. 6**] (Cotif)). De bestämmelser i CUI som är relevanta i förevarande fall har följande lydelse:

### *”Artikel 4 – Tvingande rätt*

*Om inte annat föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler skall varje bestämmelse som direkt eller indirekt avviker från dessa enhetliga rättsregler vara ogiltig. En sådan bestämmelses ogiltighet skall inte medföra att övriga bestämmelser i avtalet är ogiltiga. Avtalsparterna kan dock ta på sig större ansvar och förpliktelser än de som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler eller fastställa ett högsta ersättningsbelopp för sakskador.*

...

### *Artikel 8 – Förvaltarens ansvar*

#### *§ 1 Förvaltaren skall vara ansvarig för*

- a) personskada (dödsfall, personskada eller annan fysisk eller psykisk skada),*
- b) sakskada (förstöring av eller skada på fast eller lös egendom),*
- c) ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören skall betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM,*

*som orsakats transportören eller dennes järnvägspersonal vid nyttjandet av infrastrukturen och som beror på infrastrukturen.*

...

*§ 4 Avtalsparterna får komma överens om huruvida, och i vilken utsträckning, förvaltaren skall vara ansvarig för skada som orsakas transportören genom försening eller driftsstörning.*

...

### *Artikel 9 – Transportörens ansvar*

...

### *Artikel 19 – Andra grunder för anspråk*

*§ 1 I de fall där dessa enhetliga rättsregler är tillämpliga får anspråk på ersättning, oavsett vilken grund som åberopas, väckas mot förvaltaren eller transportören [orig. s. 7] endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler.*

...”

**17. E. Nationell rätt**

18. I 1293 ff. §§ ABGB föreskrivs att den som har orsakat skadan har ådragit sig skadeståndsansvar på grund av vållande. När det gäller avtalsrelationer – såsom i förevarande fall – ankommer det på gäldenären att visa att han eller hon inte har varit vållande på grund av bristande uppfyllelse av sina avtalsförpliktelser (1298 § ABGB). Gäldenären har ansvar för fel vållade av personer som bistår vid fullgörandet av avtalet (1313a § ABGB). Under den (ännu ej är styrkta) förutsättningen att motparten har varit vållande, ska de yrkade hyreskostnaderna för ersättningslokomotiv ersättas enligt nationell rätt.

**19. F. Skälen för att begära förhandsavgörande**

20. 1. Fråga 1:

21. I enlighet med artikel 1 i avtalet av den 3 juni 1999 mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980 i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet har unionen anslutit sig till fördraget på de villkor som anges i artikel 38 i fördraget (EUT L 51, 2013, s. 8).

22. Detta avtal har godkänts på unionens vägnar i enlighet med artikel 1 i rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011 om undertecknande och ingående av avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell [orig. s. 8] järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (EUT L 51, 2013, s. 1).

23. Som framgår av bilaga I (Europeiska unionens förklaring om utövande av behörighet) till rådets beslut utövar Europeiska unionen inom järnvägssektorn behörighet tillsammans med unionsmedlemsstaterna enligt artiklarna 90 och 91 jämförda med artiklarna 100.1, 171 och 172 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Enligt unionslagstiftningen har unionen erhållit exklusiv behörighet i frågor som avser järnvägstransport där fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999, (nedan kallat *fördraget*) eller rättsakter som antas enligt fördraget kan påverka eller ändra räckvidden för befintliga unionsbestämmelser. Medlemsstaterna har ingen behörighet i ämnen som regleras i fördraget där unionen har exklusiv behörighet. När det finns

unionsregler som inte påverkas av fördraget eller rättsakter som antas med tillämpning av fördraget, delar unionen behörighet i frågor som rör fördraget med medlemsstaterna (EUT L 51, 2013, s. 3).

24. Det rör sig således om ett blandat avtal, och det anges inte tillräckligt klart i Europeiska unionens förklaring [**orig. s. 9**] för vilka delar av Cotif som unionen har exklusiv behörighet respektive delad behörighet med medlemsstaterna.
25. I doktrinen har det konstaterats att det är oklart vilken behörighet Europeiska unionens domstol har i fråga om begäran om förhandsavgörande som rör blandade avtal [utelämnas]. I förevarande fall ligger det visserligen nära till hands att EU-domstolen har en omfattande behörighet, eftersom unionen – åtminstone enligt sin egen förklaring – i princip har behörighet för alla delar av fördraget; de enda oklarheterna gäller hur omfattande den exklusiva behörigheten är. Men med tanke på de tvivel som framförs i doktrinen är det inte helt klart att EU-domstolen faktiskt är behörig i förevarande fall. EU-domstolens avgörande i målet Demey, C-261/15, är inte till någon hjälp i detta avseende. I det målet tolkade domstolen visserligen CIV (bihang A till Cotif), men bihangets tillämpning reglerades genom förordning (EG) nr 1371/2007, vilket innebär att det inte rådde något tvivel om att det förelåg en unionsrättsakt och därmed en rättsakt som har antagits av en institution i den mening som avses i artikel 267 FEUF. Så är emellertid inte fallet med CUI.
26. 2. Fråga 2:
27. Hyreskostnaderna för de ersättningslokomotiv som hyrdes till följd av skadan på lokomotiven utgör visserligen inte i sig ”sakskada” i form av ”förstöring av eller skada på fast eller lös egendom” (artikel 8 § 1 b CUI). [**Orig. s. 10**] Dessa kostnader har dock ett så nära samband med skadan på kändens lokomotiv att de – i likhet med appellationsdomstolens bedömning – skulle kunna betraktas som en ”härledd sakskada”. Det är således oklart om de yrkade hyreskostnaderna ska ersättas enligt ovannämnda bestämmelse.
28. 3. Fråga 3:
29. Om domstolen skulle finna att de yrkade hyreskostnaderna inte omfattas av artikel 8 § 1 b CUI, uppkommer den tredje frågan. Om denna fråga besvaras jakande, ska det i förevarande förfarande prövas om vållandeansvar föreligger enligt ABGB. Om denna fråga besvaras nekande, är denna rätt ogrundad. Det är således av avgörande betydelse om
30. a) den allmänna hänvisningen till nationell lagstiftning över huvud taget kan tolkas som avvikande avtal i den mening som avses i artikel 4 CUI, och
31. b) om det i så fall ska handla om ett ”utökat” ansvar i den mening som avses i artikel 4 CUI när denna lagstiftning är strängare än fördraget sett till ansvarsgrund (vad gäller kravet på vållande), men föreskriver mer långtgående anspråk när ansvar föreligger.

32. Enligt den hänskjutande domstolen kan den andra frågan endast besvaras jakande om det ”utökade” ansvaret inte bedöms utifrån lagstiftningen i sig, utan från vad tillämpningen av lagstiftningen leder fram till i det enskilda fallet. Det framgår inte klart av artikel 4 CUI om så är fallet.
33. **G.** [utelämnas] [nationellt förfarande] [**orig. s. 11**]

Oberster Gerichtshof,  
Wien den 6 augusti 2020  
[utelämnas]

ARBETS-DOKUMENT