

**Zaak C-500/20****Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

6 oktober 2020

**Verwijzende rechter:**

Oberster Gerichtshof (Oostenrijk)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

6 augustus 2020

**Verzoekende partij en verwerende partij in hoger beroep:**

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

**Verwerende partij en verzoekende partij in hoger beroep:**

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

---

Het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) heeft [omissis] in het geding tussen Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, [omissis] München, Duitsland, [omissis], verzoekster, en ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, [omissis] Wenen [omissis], verweerster, over een bedrag van 639 110 EUR vermeerderd met rente, in het hoger beroep dat door verweerster is ingesteld tegen de beslissing van 29 juli 2019 van het Oberlandesgericht Wenen (hoogste federale rechter voor Niederösterreich, Burgenland en Wenen, Oostenrijk) als appelrechter, [omissis] waarbij naar aanleiding van het door verzoekster ingestelde beroep het deelvonnis van het Handelsgericht Wenen (handelsrechter te Wenen, Oostenrijk) van 1 april 2019 [omissis] is vernietigd, [omissis] de volgende

**B e s l i s s i n g**

gegeven:

I. Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen: **[Or. 2]**

1. Is het Hof van Justitie van de Europese Unie bevoegd tot uitlegging van de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer (CUI; Aanhangsel E bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer [COTIF])?

2. Voor het geval dat de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord: Dient artikel 8, § 1, onder b), CUI aldus te worden uitgelegd dat de aldaar neergelegde aansprakelijkheid van de beheerder voor zaakschade ook de kosten dekt die de vervoerder maakt doordat hij vanwege schade aan zijn locomotieven ter vervanging andere locomotieven moet huren?

3. Voor het geval dat de eerste vraag bevestigend en de tweede vraag ontkennend wordt beantwoord: Dienen artikel 4 en artikel 19, § 1, CUI aldus te worden uitgelegd dat de partijen bij de overeenkomst door middel van een algemene verwijzing naar nationaal recht op geldige wijze een zwaardere aansprakelijkheid op zich kunnen nemen, indien naar nationaal recht de omvang van de aansprakelijkheid weliswaar ruimer is, maar – in afwijking van de risicoaansprakelijkheid volgens de CUI – als voorwaarde voor die aansprakelijkheid wordt gesteld dat er sprake is van schuld?

II. [omissis] [Schorsing van de behandeling van de zaak]

#### Motivering:

##### 1. A. Feiten

2. Verzoekster is een in Duitsland gevestigde particuliere spoorwegmaatschappij. Zij stelt haar klanten met name locomotieven ter beschikking voor de [Or. 3] uitvoering van niet-begeleid gecombineerd vervoer en andere vervoerswijzen.
3. Verweerster is een Oostenrijkse spoorweginfrastructuuronderneming die onder meer de spoorweginfrastructuur van het station Kufstein in Oostenrijk exploiteert.
4. Partijen sloten in december 2014 een overeenkomst inzake het gebruik van de spoorweginfrastructuur van verweerster in het internationale vervoer, uit hoofde waarvan verzoekster gebruik mag maken van de door verweerster beschikbaar gestelde spoorweginfrastructuur. Hiervoor betaalt verzoekster een vergoeding die is vastgelegd in de contracten voor de desbetreffende treinpaden. De algemene voorwaarden voor het gebruik van de infrastructuur van verweerster (hierna: „AV”) maken deel uit van die overeenkomst.
5. Punt 20, eerste alinea, van die algemene voorwaarden bepaalt onder het kopje „Aansprakelijkheid” het volgende:

*„De partijen bij de overeenkomst zijn aansprakelijk overeenkomstig de wettelijke en volkenrechtelijke bepalingen, in het bijzonder de bepalingen van het Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch (ABGB; algemeen burgerlijk wetboek), het Unternehmensgesetzbuch (UGB; ondernemingswetboek), het Eisenbahn- und*

*Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG; aansprakelijkheidswet spoorwegen en motorvoertuigen) en de CUI, tenzij in de onderhavige algemene voorwaarden anders is bepaald.”*

6. In punt 34 van de algemene voorwaarden is vastgelegd dat de overeenkomst, voor zover er geen verwijzingsregels uit hoofde van het internationale privaatrecht of het Weens Koopverdrag van toepassing zijn, onderworpen aan het Oostenrijkse recht.
7. Op 15 juli 2015 ontspoorde in het station Kufstein een uit zes locomotieven bestaande locomotief trein van verzoekster, waarbij twee van haar locomotieven beschadigd raakten. De beschadigde locomotieven konden gedurende de reparatieperiode niet worden ingezet, zodat verzoekster ter vervanging twee [Or. 4] locomotieven huurde. Dit resulteerde in kosten voor verzoekster.
8. **B. Argumenten van partijen**
9. **Verzoekster** vordert – voor zover relevant in de beroepsprocedure voor het Oberste Gerichtshof – van verweerster 629 110 EUR vermeerderd met rente, ter vergoeding van de kosten voor de locomotieven die vanwege het ongeval ter vervanging moesten worden gehuurd. Zij stelt dat het ongeval te wijten is aan (nader toegelichte) gebreken van de door verweerster beschikbaar gestelde spoorweginfrastructuur. Verweerster heeft haars inziens op onrechtmatige en verwijtbare wijze inbreuk gemaakt op de uit hoofde van het spoorwegrecht op haar rustende verplichtingen om de rails naar behoren aan te leggen, te inspecteren, te onderhouden en te repareren. De kosten voor de ter vervanging gehuurde locomotieven moeten worden beschouwd als zaakschade in de zin van artikel 8, § 1, onder b), CUI.
10. **Verweerster** voert aan dat de spoorweginfrastructuur geen gebreken vertoonde. Het ongeval is haars inziens veroorzaakt door een vervormde, reeds vóór de ontsporing overbelaste koppelingshaak van de ontspoorde locomotief, waarvoor de schuld bij verzoekster ligt. Verweerster stelt dat de schade louter vermogensschade is, die volgens de toepasbare CUI-wetgeving niet kan worden vergoed.
11. **C. Voorafgaande procedure**
12. De **rechter in eerste aanleg** heeft de vordering van verzoekster ten bedrage van 629 110 EUR, vermeerderd met rente, bij deelvonnissen afgewezen. Hij was van oordeel dat de toepasselijke Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer (CUI), gelet op artikel 19, § 1, ervan, alle andere nationale aansprakelijkheidsregelingen als enige aansprakelijkheidsregeling hebben vervangen. De definitie van „zaakschade” in artikel 8, § 1, onder b), CUI beperkt zich tot [Or. 5] de vernieling of beschadiging van roerende en onroerende zaken. De gevorderde huurkosten zijn echter louter vermogensschade, die noch onder artikel 8, § 1, onder b), noch onder artikel 8, § 1, onder c), CUI valt en derhalve niet in aanmerking komt voor

vergoeding. Punt 20 AV doet geen overeenkomst ontstaan in de zin van artikel 8, § 4, CUI, waaruit een aansprakelijkheid van verweerster op grond van nationale normen zou kunnen voortvloeien.

13. De **appelrechter** heeft het deelvonnis van de rechter in eerste aanleg vernietigd en de zaak terugverwezen naar die rechter voor verdere afdoening en een nieuwe uitspraak. De appelrechter was van opvatting dat het in de aansprakelijkheidsregeling van artikel 8, § 1, onder b), CUI gebruikte begrip „zaakschade” ruim moet worden opgevat en dat hieronder ook „afgeleide zaakschade” valt, zoals de in casu gevorderde huurkosten.
14. Het Oberste Gerichtshof dient thans te beslissen over het hoger beroep dat door verweerster is ingesteld tegen de beslissing van de appelrechter tot vernietiging van het vonnis in eerste aanleg.
15. Het Oberste Gerichtshof schorst de behandeling van de zaak en verzoekt het Hof van Justitie van de Europese Unie om een prejudiciële beslissing over de unierechtelijke vragen die wezenlijk zijn voor de beslechting van het geding.
16. **D. Toepasselijk internationaal recht**

Het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980 (COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) bevat zeven aanhangsels die integraal deel uitmaken van dat verdrag, waaronder de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer (CUI; Aangangsel E bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer [**Or. 6**] [COTIF]). De in casu relevante bepalingen van de CUI luiden als volgt:

*„Artikel 4 – Dwingend recht*

*Voor zover deze Uniforme Regelen het niet uitdrukkelijk toelaten, is elk beding dat middellijk of onmiddellijk afwijkt van deze Uniforme Regelen nietig en zonder rechtsgevolgen. De nietigheid van dergelijke bedingen heeft niet de nietigheid van de overige bepalingen van de overeenkomst tot gevolg. Niettemin kunnen de partijen bij de overeenkomst een zwaardere aansprakelijkheid en zwaardere verplichtingen op zich nemen dan die welke in deze Uniforme Regelen zijn bepaald of een maximumbedrag voor de vergoeding van zaakschade vaststellen.*

*[...]*

*Artikel 8 – Aansprakelijkheid van de beheerder*

*§ 1 De beheerder is aansprakelijk voor*

*a) personenschade (dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel),*

- b) *zaakschade (vernietiging of beschadiging van roerende en onroerende zaken),*
- c) *vermogensschade voortvloeiend uit de door de vervoerder krachtens de Uniforme Regelen CIV en Uniforme Regelen CIM verschuldigde schadevergoeding,*

*toegebracht aan de vervoerder of aan zijn hulppersonen gedurende het gebruik van de infrastructuur en waarvan de oorzaak in de infrastructuur ligt.*

[...]

*§ 4 De partijen bij de overeenkomst kunnen overeenkomen of, en in hoeverre, de beheerder aansprakelijk is voor aan de vervoerder toegebrachte schade als gevolg van een vertraging of een verstoring van de bedrijfsuitoefening.*

[...]

*Artikel 9 – Aansprakelijkheid van de vervoerder*

[...]

*Artikel 19 – Andere vorderingen*

*§ 1 In alle gevallen waar deze Uniforme Regelen van toepassing zijn, kan tegen de beheerder of tegen de vervoerder [Or. 7] slechts een vordering wegens aansprakelijkheid, ongeacht de rechtsgrond, worden ingesteld onder de voorwaarden en beperkingen van deze Uniforme Regelen.*

[...]”

## 17. **E. Nationaal recht**

18. De §§ 1293 e.v. ABGB regelen de aansprakelijkheid van degene die door schuld schade veroorzaakt. In contractuele verhoudingen – zoals in casu – staat het aan de schuldenaar om te bewijzen dat hij geen schuld heeft aan de niet-nakoming van zijn contractuele verplichtingen (§ 1298 ABGB). De schuldenaar is aansprakelijk voor schuld van zijn hulppersonen (§ 1313a ABGB). Uitgaande van de (nog niet vaststaande) voorwaarde dat verweerster schuld moet worden toegerekend, moeten de gevorderde huurkosten voor de vervangende locomotieven naar nationaal recht worden vergoed.

## 19. **F. Motivering van de prejudiciële vragen**

20. 1. Eerste prejudiciële vraag:

21. Volgens artikel 1 van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer betreffende de toetreding van de Europese Unie tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol

van Vilnius van 3 juni 1999 (hierna: „COTIF”), is de Unie onder de in die overeenkomst vastgelegde voorwaarden toetreden tot voornoemd verdrag, overeenkomstig het bepaalde in artikel 38 daarvan (PB 2013, L 51, blz. 8).

22. Die overeenkomst is overeenkomstig artikel 1 van het besluit van de Raad van 16 juni 2011 betreffende de ondertekening en sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale [Or. 8] spoorwegvervoer tot toetreding van de Europese Unie tot het COTIF, namens de Unie goedgekeurd (PB 2013, L 51, blz. 1).
23. Overeenkomstig bijlage I (verklaring van de Europese Unie betreffende de uitoefening van bevoegdheden) van voornoemd besluit van de Raad oefent de Europese Unie in de spoorwegsector met de lidstaten van de Unie een gedeelde bevoegdheid uit krachtens de artikelen 90 en 91, juncto artikel 100, lid 1, en de artikelen 171 en 172 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Op grond van het Unierecht geniet de Unie uitsluitende bevoegdheid inzake het spoorwegvervoer in de gevallen waarin het COTIF of de op grond daarvan vastgestelde regelgeving gevolgen kan hebben voor het bestaande Unierecht of de strekking daarvan kan wijzigen. De lidstaten zijn niet bevoegd voor aangelegenheden die onder het COTIF vallen en waarvoor de Unie uitsluitend bevoegd is. In de gevallen waarin het COTIF of de op grond daarvan vastgestelde regelgeving geen gevolgen heeft voor het bestaande Unierecht, bezitten de Unie en de lidstaten gedeelde bevoegdheid met betrekking tot het verdrag (PB 2013, L 51, blz. 3).
24. Het gaat dus om een gemengd verdrag, waarbij uit de verklaring van de [or. 9] Europese Unie niet geheel duidelijk blijkt op welke gebieden van het COTIF de Unie een uitsluitende bevoegdheid geniet en op welke gebieden zij een met de lidstaten gedeelde bevoegdheid heeft.
25. In de rechtsleer wordt de bevoegdheid van het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) voor verzoeken om een prejudiciële beslissing inzake gemengde verdragen onduidelijk geacht [omissis]. In het concrete geval kan een ruime bevoegdheid worden vermoed, omdat de Unie – althans volgens de door haar opgestelde verklaring – principieel bevoegd is op alle gebieden van het COTIF, doch bestaan er enkel onduidelijkheden met betrekking tot de omvang van de uitsluitende bevoegdheid. Desalniettemin staat, gezien de twijfels in de rechtsleer, niet zonder meer vast of het Hof in het onderhavige geval daadwerkelijk bevoegd is. Uit het arrest van het Hof van 21 september 2016, Demey (C-261/15, EU:C:2016:709) kan in zoverre niets worden afgeleid. In dat arrest heeft het Hof namelijk weliswaar uitlegging gegeven aan de CIV (aanhangsel A bij het COTIF), maar kon, aangezien de toepassing ervan uit hoofde van verordening (EG) nr. 1371/2007 verplicht was, aan het bestaan van een rechtshandeling van Unierecht en dus aan een handeling van een instelling in de zin van artikel 267 VWEU geen twijfel bestaan. Dit geldt in die zin niet voor de CUI.



26. 2. Tweede prejudiciële vraag:
27. De huurkosten voor de locomotieven die ter vervanging van de beschadigde locomotieven zijn gehuurd, vormen op zich genomen geen „zaakschade” die bestaat in de „vernietiging of beschadiging van roerende of onroerende zaken” (artikel 8, § 1, onder b), CUI). **[Or. 10]** Die kosten houden echter zo nauw verband met de beschadiging van de locomotieven van verzoekster dat zij zouden kunnen worden beschouwd als „afgeleide zaakschade”, zoals de appelrechter van oordeel was. Derhalve is niet duidelijk of de gevorderde huurkosten volgens de voornoemde bepaling in aanmerking komen voor vergoeding.
28. 3. Derde prejudiciële vraag:
29. Mocht het Hof van oordeel zijn dat de gevorderde huurkosten niet door artikel 8, § 1, onder b), CUI worden gedekt, dan rijst de derde vraag. Indien deze bevestigend wordt beantwoord, dient in de onderhavige procedure te worden onderzocht of sprake is van schuldaansprakelijkheid in de zin van het ABGB. Indien de derde vraag ontkennend wordt beantwoord, bestaat geen recht op vergoeding. Relevant is derhalve
30. (a) of de algemene verwijzing naar nationale wetgeving überhaupt kan worden beschouwd als een afwijkend beding in de zin van artikel 4 CUI, en
31. (b) of in dat geval daadwerkelijk sprake is van een „zwaardere” aansprakelijkheid in de zin van artikel 4 CUI, voor zover die wetgeving weliswaar met betrekking tot de aansprakelijkheidsgrond (hier het vereiste van schuld) strenger is dan het verdrag, maar, wanneer die aansprakelijkheid eenmaal is vastgesteld, voorziet in verdergaande rechten.
32. In de visie van de verwijzende rechter kan de tweede van die vragen kennelijk slechts dan bevestigend worden beantwoord wanneer bij de beoordeling van de „zwaardere” aansprakelijkheid niet wordt uitgegaan van de wetgeving zelf, maar van het resultaat van de toepassing ervan in het individuele geval. Of deze zienswijze juist is, valt uit artikel 4 CUI niet duidelijk op te maken.
33. **G.** [omissis] [nationale procedure] **[Or. 11]**

Oberster Gerichtshof,  
Wenen, 6 augustus 2020  
[omissis]