



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

14. juli 2022*

»Præjudiciel forelæggelse – internationale aftaler – jernbanetransport – konvention om internationale jernbanebefordringer (COTIF) – fælles regler for kontrakten om anvendelse af infrastruktur i international jernbanetrafik (CUI) – artikel 4 – bindende retsregler – artikel 8 – infrastrukturforvalterens ansvar – artikel 19 – andre søgsmål – Domstolens kompetence – beskadigelser af operatørens lokomotiver efter en afsporing – leje af erstatningslokomotiver – infrastrukturforvalterens forpligtelse til at erstatte lejeomkostningerne – kontrakt om udvidelse af parternes ansvar ved henvisning til national ret«

I sag C-500/20,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig) ved afgørelse af 6. august 2020, indgået til Domstolen den 6. oktober 2020, i sagen

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

mod

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH,

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, E. Regan, og dommerne I. Jarukaitis (refererende dommer), M. Ilešič, D. Gratsias og Z. Csehi,

generaladvokat: T. Čapeta,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft ved Rechtsanwältin J. Andras og A. Egger,
- Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH ved Rechtsanwältin G. Horak og A. Stolz,

* Processprog: tysk.

– Europa-Kommissionen ved W. Mölls, C. Vrignon og G. Wilms, som befuldmægtigede,
og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 3. februar 2022,
afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 (herefter »COTIF«), og nærmere bestemt artikel 4, artikel 8, § 1, litra b), og artikel 19, § 1, i bilag E til COTIF med overskriften »Fælles regler for kontrakten om anvendelse af infrastruktur i international jernbanetrafik (CUI)« (herefter »bilag E (CUI)«).
- 2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem ÖBB-Infrastruktur AG, en østrigsk virksomhed, der forvalter jernbaneinfrastruktur, og Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH (herefter »Lokomotion Gesellschaft«), en tysk jernbanevirksomhed, vedrørende et erstatningskrav som følge af en ulykke indtruffet på en jernbanestrækning, som drives af ÖBB-Infrastruktur AG.

Retsforskrifter

Folkeretten

COTIF

- 3 COTIF trådte i kraft den 1. juli 2006. De 49 stater, som er parter i COTIF, heriblandt alle medlemsstaterne i Den Europæiske Union med undtagelse af Republikken Cypern og Republikken Malta, udgør Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF).
- 4 OTIF har ifølge COTIF's artikel 2, § 1, til formål at tilgodese, forbedre og fremme international jernbanetrafik på alle områder især ved at etablere fælles retsordninger på forskellige retlige områder inden for international jernbanetrafik, såsom vedrørende kontrakter om anvendelse af infrastruktur.
- 5 Følgende fremgår af COTIF's artikel 6, § 1, med overskriften »Fælles regler«:

»For international jernbanetrafik og godkendelse af jernbanemateriel til brug i international trafik gælder følgende, for så vidt der ikke er afgivet erklæringer eller forbehold i overensstemmelse med artikel 42, § 1, første sætning:

[...]

- e) »Fælles regler for kontrakten om anvendelsen af infrastruktur i international jernbanetrafik (CUI)«, som udgør bilag E til [COTIF]

[...]«

6 Artikel 4 i bilag E (CUI) fastsætter følgende:

»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.«

7 Artikel 8 i bilag E (CUI) bestemmer:

»§ 1. Infrastrukturforvalteren 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 de fælles regler [for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane (CIV)] og de fælles regler [for kontrakten om international befordring af gods med jernbane (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.«

8 Artikel 19, § 1, i bilag E (CUI) har følgende ordlyd:

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

De forklarende bemærkninger til bilag E (CUI)

9 I de forklarende bemærkninger til bilag E udarbejdet af OTIF's generalforsamling (AG 12/13 Add.8) af 30. september 2015 (herefter »de forklarende bemærkninger«) anføres følgende vedrørende artikel 4 i bilag E (CUI):

»1. De [fælles regler] CUI er ufravigelige og har forrang for national ret. Ordlyden følger ordlyden af artikel 5 i de fælles regler CUI.

2. Der er aftalefrihed med hensyn til de økonomiske vilkår i kontrakten om anvendelsen.

3. Sidste punktum, der er overført uændret fra artikel 5 i de fælles regler CUI, tillader parterne at udvide deres ansvar. [...]«

10 Hvad angår artikel 8 i bilag E (CUI) fremgår følgende af de forklarende bemærkninger:

»1. § 1 fastsætter princippet om forvalterens (objektive) ansvar. Den person, der har lidt skaden (transportøren eller dens samarbejdspartner), skal bevise årsagen til skaden (mangelfuld forvaltning eller manglende infrastruktur) og dens størrelse. Den pågældende skal i øvrigt føre bevis for, at skaden er indtrådt i den periode, hvor infrastrukturen anvendes. [...]

2. Det præciseres i § 1, litra b), at ansvaret for materiel skade ikke omfatter ansvar for (rent) økonomiske tab. I henhold til § 1, litra c), gælder der en undtagelse for økonomiske tab som følge af skadeserstatning, der skal betales af operatøren i medfør af de fælles regler CIV og de fælles regler CIM. De skader, som transportmidlerne har lidt, er materiel skade, som transportvirksomheden lider direkte, selv om transportmidlerne ikke er ejet af den pågældende, men som vedkommende råder over i henhold til en kontrakt i overensstemmelse med de fælles regler CUV.«

11 I de nævnte forklarende bemærkninger præciseres følgende vedrørende artikel 19 i bilag E (CUI):

»Formålet med denne artikel er gennem en begrænsning af tredjemands rettigheder uden for kontraktforhold at beskytte den retlige ansvarsordning for enhver ændring af kontraktrettighederne i de tilfælde, hvor disse tredjemand ellers uden begrænsninger kan vende sig mod en aftalepart uden begrænsninger. [...]

Tiltrædelsesaftalen

12 Aftalen mellem Den Europæiske Union og den mellemstatslige organisation for internationale jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF), undertegnet i Bern den 23. juni 2011 (EUT 2013, L 51, s. 8, herefter »tiltrædelsesaftalen«), trådte i henhold til dens artikel 9 i kraft den 1. juli 2011.

13 Tiltrædelsesaftalens artikel 2 bestemmer:

»Uden at dette berører [COTIF's] mål og formål, der er at fremme, forbedre og lette den internationale jernbanetransport, og uden at dette berører den fulde anvendelse i forhold til andre parter i [COTIF], anvender de parter i [COTIF], som er EU-medlemsstater, i deres indbyrdes forbindelser, EU-regler og derfor ikke de regler, der er fastsat i [COTIF], undtagen i det omfang, det relevante emne ikke er undergivet EU-regler.«

14 Tiltrædelsesaftalens artikel 7 har følgende ordlyd:

»Omfanget af Unionens kompetence angives i generelle vendinger i en skriftlig erklæring, der afgives af Unionen på det tidspunkt, hvor nærværende aftale indgås. Denne erklæring kan om fornødent ændres ved, at Unionen giver OTIF meddelelse herom. Den erstatter eller begrænser på ingen måde de sagsområder, som kan gøres til genstand for notifikation om EU-kompetence, inden OTIF træffer beslutning ved formel afstemning eller på anden måde.«

EU-retten

Afgørelse 2013/103/EU

- 15 Tiltrædelsesaftalen blev godkendt på Unionens vegne ved Rådets afgørelse 2013/103/EU af 16. juni 2011 om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 (EUT 2013, L 51, s. 1).
- 16 Bilag I til afgørelse 2013/103 indeholder en erklæring, som Unionen afgav i forbindelse med tiltrædelsesaftalens undertegnelse vedrørende udøvelsen af kompetence (herefter »Unionens erklæring«).
- 17 Unionens erklæring fastsætter:

»Inden for jernbanesektoren udøver Den Europæiske Union [...] sammen med EU-medlemsstaterne en delt kompetence i henhold til artikel 90 [TEUF] og 91 [TEUF], sammenholdt med artikel 100, stk. 1, [TEUF], artikel 171 [TEUF] og 172 [TEUF].

[...]

På baggrund af [artikel 91 TEUF og 171 TEUF] har Unionen vedtaget et betydeligt antal retsakter, som finder anvendelse på jernbanetransport.

I henhold til EU-retten har Unionen enekompetence på de områder inden for jernbanetransport, hvor [COTIF] eller retsakter, der vedtages i henhold hertil, kan berøre disse eksisterende EU-regler eller ændre deres rækkevidde.

På de områder, som er omfattet af [COTIF], og som Unionen har enekompetence i forhold til, har medlemsstaterne ingen kompetence.

Såfremt der findes EU-regler, og de ikke berøres af [COTIF] eller retsakter, der vedtages i henhold hertil, udøver Unionen delt kompetence på områder i relation til [COTIF], sammen med medlemsstaterne.

En liste over de relevante gældende EU-retsakter på tidspunktet for indgåelsen af nærværende aftale er anført i tillægget til dette bilag. Omfanget af Unionens kompetence i henhold til de nævnte tekster skal vurderes på grundlag af de specifikke bestemmelser i hver enkelt tekst, navnlig i de tilfælde, hvor disse bestemmelser fastsætter fælles regler. Unionens kompetence udvikles løbende. Inden for rammerne af traktaten om Den Europæiske Union og [EUF-traktaten] kan Unionens kompetente institutioner træffe beslutninger, som fastsætter omfanget af Unionens kompetence. Unionen forbeholder sig derfor retten til at ændre denne erklæring i overensstemmelse hermed, uden at dette er en forudsætning for udøvelsen af dens kompetence i sagsområder, som er omfattet af [COTIF].«

Direktiv 2012/34/EU

18 Følgende fremgår af første til tredje betragtning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT 2012, L 343, s. 32):

»(1) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner [EFT 1991, L 237, s. 25], Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder [EFT 1995, L 143, s. 70] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur [EFT 2001, L 75, s. 29] er blevet væsentligt ændret. Eftersom det er nødvendigt at foretage yderligere ændringer, bør nævnte direktiver af hensyn til klarheden omarbejdes og sammenskrives i en enkelt retsakt.

(2) En større integration af Unionens transportsektor er et vigtigt led i gennemførelsen af det indre marked, og jernbanerne udgør en væsentlig del af Unionens transportsektor og bestræbelserne på at opnå bæredygtig mobilitet.

(3) Det er vigtigt, at jernbanerne gøres mere effektive, så de kan integreres i et konkurrencemarked, idet der dog tages hensyn til deres særlige karakter.«

19 Følgende fremgår af artikel 1 i direktiv 2012/34 med overskriften »Genstand og anvendelsesområde«:

»1. Dette direktiv fastlægger:

a) de regler, der gælder for forvaltningen af jernbaneinfrastruktur og for jernbanetransportaktiviteter, som udøves af jernbanevirksomheder, der er etableret eller etablerer sig i en medlemsstat, som beskrevet i kapitel II

[...]«

20 Artikel 3 i direktiv 2012/34 med overskriften »Definitioner« fastsætter følgende i stk. 1 og 2:

»I dette direktiv forstås ved: [...]

1) »jernbanevirksomhed«: enhver offentlig eller privat virksomhed med licens i henhold til dette direktiv, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagertransport med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften; udtrykket omfatter også virksomheder, der kun leverer trækraft

2) »infrastrukturforvalter«: ethvert organ eller enhver virksomhed, der navnlig er ansvarlig for anlæg, forvaltning og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur, herunder trafikstyring, togkontrol og signaler; infrastrukturforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan tildeles forskellige organer eller virksomheder.«

21 Kapitel IV i direktiv 2012/34, som indeholder direktivets artikel 26-57, har overskriften »Opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet«. Kapitlets artikel 28 med overskriften »Aftaler mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere« har følgende ordlyd:

»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.«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

22 Lokomotion Gesellschaft er en privat jernbanetransportvirksomhed med hjemsted i Tyskland. Virksomheden stiller lokomotiver til rådighed for sine kunder med henblik på at udføre forskellige typer transport.

23 ÖBB-Infrastruktur er en østrigsk virksomhed, som forvalter infrastruktur for jernbanetransport, og som navnlig driver jernbaneinfrastrukturen i området omkring Kufstein banegård i Østrig.

24 I december 2014 indgik disse virksomheder en kontrakt om anvendelsen af ÖBB-Infrastrukturs jernbaneinfrastruktur til international transport, hvorefter Lokomotion Gesellschaft har ret til at anvende denne jernbaneinfrastruktur mod betaling i overensstemmelse med den dertil knyttede jernbanekanaftale.

25 De almindelige forretningsbetingelser i kontrakten om anvendelse af infrastrukturen (herefter »de almindelige forretningsbetingelser«) er en integrerende del af denne kontrakt. De sidstnævnte forretningsbetingelsers punkt 20 fastsætter, at de kontraherende parter er ansvarlige i henhold til lovbestemmelser og internationale bestemmelser, navnlig bestemmelserne i Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (den borgerlige lovbog), Unternehmensgesetzbuch (selskabsloven) og Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (lov om civilt ansvar for jernbaner og motorkøretøjer) og bilag E (CUI), for så vidt som nærværende bestemmelser ikke indeholder undtagelsesbestemmelser.

26 Ifølge de almindelige forretningsbetingelsers punkt 34 er kontrakten med undtagelse af lovvalgsreglerne i Internationales Privatrechtsgesetz (østrigsk lov om international privatret) og i De Forenede Nationers konvention om internationale køb, undertegnet i Wien den 11. april 1980, underlagt østrigsk ret.

27 Den 15. juli 2015 blev et tog, der bestod af seks lokomotiver, som tilhørte Lokomotion Gesellschaft, afsporet på banegården i Kufstein, hvorved to af disse lokomotiver blev beskadiget. Disse sidstnævnte lokomotiver var ikke anvendelige i reparationsperioden, hvorfor Lokomotion Gesellschaft som erstatning lejede to lokomotiver. Lokomotion Gesellschaft anlagde herefter sag mod ÖBB-Infrastruktur ved en domstol i første instans med påstand om erstatning for udgifterne til denne udlejning, som beløb sig til 629 110 EUR med tillæg af renter og omkostninger.

28 Lokomotion Gesellschaft er dels af den opfattelse, at ulykken skyldtes en fejl ved den jernbaneinfrastruktur, som forvaltes af ÖBB-Infrastruktur. ÖBB-Infrastruktur havde således ulovligt og culpøst tilsidesat sine forpligtelser i henhold til jernbanelovgivningen vedrørende

- anlæg, tilsyn, vedligeholdelse, genopretning og reparation af jernbaneskinneerne. Dels skulle udgifterne til leje af erstatningslokomotiverne anses for materiel skade som omhandlet i artikel 8, § 1, litra b), i bilag E (CUI).
- 29 ÖBB-Infrastruktur gjorde gældende, at jernbaneinfrastrukturen ikke var mangelfuld. Ifølge ÖBB-Infrastruktur skyldtes ulykken en løs trækkrog på de afsporede lokomotiver, der var blevet belastet for meget inden afsporingen, hvilket indebærer, at Lokomotion Gesellschaft havde handlet culpøst. Desuden var de lidte skader rene formueskader, som Lokomotion Gesellschaft ikke kunne få erstattet i medfør af de gældende bestemmelser i bilag E (CUI).
- 30 Retten i første instans frifandt ÖBB-Infrastruktur ved mellemdom og fastslog, at bilag E (CUI) i overensstemmelse med dets artikel 19, § 1, som en enkelt ansvarsordning erstattede alle de andre nationale ansvarsordninger. Den bemærkede, at »materiel skade« ifølge definitionen i artikel 8, § 1, litra b), i bilag E (CUI) er begrænset til ødelæggelse eller beskadigelse af fast ejendom og løsøre. De i hovedsagen påberåbte lejeomkostninger var imidlertid et rent formuetab, som hverken er omfattet af bestemmelserne i artikel 8, § 1, litra b), eller af bestemmelserne i artikel 8, § 1, litra c), i bilag E (CUI), og kunne derfor ikke erstattes. Desuden fandt denne ret, at de almindelige forretningsbetingelsers punkt 20 ikke udgør en aftale mellem parterne som omhandlet i artikel 8, § 4, i bilag E (CUI), som kunne bevirke, at ÖBB-Infrastruktur ifaldt ansvar i henhold til nationale bestemmelser.
- 31 Appeldomstolen ophævede denne mellemdom og hjemviste Lokomotion Gesellschafts påstand til fornyet afgørelse i første instans. Appeldomstolen fandt i denne forbindelse, at udtrykket »materiel skade« i artikel 8, § 1, litra b), i bilag E (CUI) skulle fortolkes bredt og ligeledes omfatter en »afledt materiel skade«, såsom de af ÖBB-Infrastruktur afkrævede lejeomkostninger med henblik på erstatning af de beskadigede lokomotiver.
- 32 ÖBB-Infrastruktur har indbragt sagen for den forelæggende ret, Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig), til prøvelse af appeldomstolens afgørelse om annullation.
- 33 Den forelæggende ret er for det første af den opfattelse, at da den aftale, der er indgået mellem Unionen og OTIF om Unionens tiltrædelse af COTIF, udgør en blandet konvention, fremgår de områder af COTIF, inden for hvilke Unionen har en enekompetence, og inden for hvilke den udøver en delt kompetence sammen med medlemsstaterne, ikke udtrykkeligt af Unionens erklæring. Den har anført, at det lader til, at Domstolens kompetence, henset til denne erklæring, gælder inden for alle områder af COTIF.
- 34 Henset til den usikkerhed, der er udtrykt i retslitteraturen med hensyn til Domstolens kompetence til at behandle præjudicielle forelæggelser vedrørende blandede konventioner, er den forelæggende ret imidlertid i tvivl om, hvorvidt der foreligger en sådan kompetence i hovedsagen.
- 35 Dernæst er den forelæggende ret af den opfattelse, at udgifterne til leje af de i hovedsagen omhandlede lokomotiver ikke i sig selv udgør »materiel skade«, der består i ødelæggelse eller beskadigelse af fast ejendom og løsøre som omhandlet i artikel 8, § 1, litra b), i bilag E (CUI). Da disse udgifter imidlertid er nært knyttet til en sådan skade, er den i tvivl om, hvorvidt de kan anses for at være afledte materielle skader.

- 36 Såfremt Domstolen måtte finde, at udgifterne til leje af de pågældende lokomotiver ikke er omfattet af den ovennævnte bestemmelse, skal det ifølge den forelæggende ret endelig afgøres, om en generel henvisning til en national lovgivning kan forstås som en bestemmelse, der fraviger de fælles regler som omhandlet i artikel 4 i bilag E (CUI), og om det i dette tilfælde faktisk kan anses for en »udvidelse« af ansvaret som omhandlet i denne artikel 4, når denne lovgivning er strengere end COTIF for så vidt angår betingelserne for at ifalde ansvar, navnlig betingelsen om tilstedeværelsen af en fejl.
- 37 På denne baggrund har Oberster Gerichtshof (øverste domstol) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Har [Domstolen] kompetence til at fortolke [bilag E (CUI)]?
- 2) Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende:
- Skal artikel 8, § 1, litra b), [i bilag E (CUI)] 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 artikel 4 og artikel 19, § 1, [i bilag E (CUI)] 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 [bilag E (CUI)]'s objektive ansvar – er betinget af culpa?»

Domstolens kompetence

- 38 I henhold til artikel 267 TEUF har Domstolen kompetence til at fortolke retsakter udstedt af Unionens institutioner, organer, kontorer eller agenturer.
- 39 Det fremgår af fast retspraksis, at en aftale, som Rådet har indgået i overensstemmelse med artikel 217 TEUF og 218 TEUF, i forhold til Unionen udgør en retsakt fra en af Unionens institutioner, at den pågældende aftales bestemmelser, efter at aftalen er trådt i kraft, udgør en integrerende del af Unionens retsorden, og at Domstolen inden for rammerne af denne retsorden har kompetence til at træffe præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af denne aftale (dom af 30.4.1974, Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, præmis 3-6, og af 2.9.2021, Republiken Moldova, C-741/19, EU:C:2021:655, præmis 23).
- 40 Hvad angår de blandede aftaler, der er indgået af Unionen og dens medlemsstater i medfør af en delt kompetence, har Domstolen, når der rejses sag ved den i overensstemmelse med artikel 267 TEUF, kompetence til at fastlægge skellet mellem de forpligtelser, som Unionen har påtaget sig, og de forpligtelser, som fortsat alene påhviler medlemsstaterne, og til at fortolke bestemmelserne i en sådan aftale (jf. analogt dom af 14.12.2000, Dior m.fl., C-300/98 og C-392/98, EU:C:2000:688, præmis 33, og af 8.3.2011, Lesoochranárske zoskupenie, C-240/09, EU:C:2011:125, præmis 31).

- 41 Domstolen har efterfølgende kompetence til at fortolke bestemmelserne i en blandet aftale vedrørende de forpligtelser, som Unionen har påtaget sig, når de henhører under et område, hvor Unionen har udøvet sine beføjelser (jf. i denne retning dom af 8.3.2011, Lesoochranárske zoskupenie, C-240/09, EU:C:2011:125, præmis 32 og 34).
- 42 Det følger ligeledes af fast retspraksis, at når en bestemmelse i en international aftale kan finde anvendelse både på situationer henhørende under national ret og på situationer henhørende under EU-retten, er der en vis interesse i, at denne bestemmelse fortolkes ensartet, uanset de vilkår, hvorunder bestemmelsen skal anvendes, således at senere fortolkningsuoverensstemmelser undgås (jf. bl.a. dom af 2.9.2021, Republikken Moldova, C-741/19, EU:C:2021:655, præmis 29 og den deri nævnte retspraksis).
- 43 Det er imidlertid kun Domstolen, der i samarbejde med medlemsstaternes retter i medfør af artikel 267 TEUF er i stand til at sikre en sådan ensartet fortolkning (jf. analogt dom af 14.12.2000, Dior m.fl., C-300/98 og C-392/98, EU:C:2000:688, præmis 38).
- 44 I den foreliggende sag følger det af COTIF's artikel 2, at OTIF »har til formål at tilgodese, forbedre og fremme international jernbanetrafik på alle områder« især ved at etablere fælles retsordninger på forskellige retlige områder inden for international jernbanetrafik (dom af 5.12.2017, Tyskland mod Rådet, C-600/14, EU:C:2017:935, præmis 54).
- 45 I denne forbindelse regulerer bilag E (CUI) kontrakter om anvendelse af jernbaneinfrastruktur (CUI) i forbindelse med transport, herunder kontrakternes udformning og de almindelige rammebetingelser heri. Navnlig fastsætter artikel 8, § 1, artikel 4 og artikel 19, § 1, i bilag E (CUI), som Domstolen anmodes om at tage stilling til, navnlig reglerne om jernbaneinfrastrukturforvalterens ansvar. Dette bilag vedrører således aftaleretten om international jernbanetransport. Herved kan disse bestemmelser bl.a. vedrøre den retlige ordning, som finder anvendelse på aftaler indgået mellem jernbanevirksomheder og forvaltere af den jernbaneinfrastruktur, der benyttes.
- 46 Dette område henhører imidlertid under et område, nemlig transportområdet, for hvilket Unionen, således som det følger af artikel 4, stk. 2, litra g), TEUF, råder over en delt kompetence, som den udøvede med vedtagelsen af direktiv 2012/34.
- 47 Selv om dette direktiv ikke indeholder tilsvarende regler som dem, der er omhandlet i bilag E (CUI), forholder det sig ikke desto mindre således, at direktivet, som det fremgår af første betragtning hertil, udgør en omarbejdning af direktiv 91/440, 95/18 og 2001/14, som i bilaget til Unionens erklæring om udøvelsen af kompetence, der udgør bilag I til afgørelse 2013/103, udtrykkeligt er nævnt blandt de instrumenter, der er udtryk for Unionens udøvelse af den kompetence, som den på transportområdet deler med medlemsstaterne.
- 48 Desuden fremhæver anden og tredje betragtning til dette direktiv betydningen af en større integration af Unionens transportsektor, og at jernbanerne gøres mere effektive, idet der dog tages hensyn til deres særlige karakter.
- 49 I denne henseende fremgår det navnlig af artikel 1 i direktiv 2012/34, at direktivet fastlægger de regler, der gælder for forvaltningen af jernbaneinfrastruktur og for jernbanetransportaktiviteter, som udøves af jernbanevirksomheder, der er etableret eller etablerer sig i en medlemsstat, og de principper og procedurer, der gælder for fastsættelse og opkrævning af jernbaneinfrastrukturafgifter og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, som beskrevet i

direktivets kapitel IV. Dette direktivs artikel 3, nr. 1) og 2), definerer således begreberne »jernbanevirksomhed« og »infrastrukturforvalter«. Desuden henvises der i det nævnte direktivs artikel 28, der indgår i kapitel IV heri, til aftaler indgået mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, ved at anføre, at disse aftaler skal være ikke-diskriminerende og gennemsigtige.

- 50 Det skal nærmere bestemt fastslås, at det i artikel 28 i direktiv 2012/34 fastsatte forbud mod forskelsbehandling gælder for alle de bestemmelser, der finder anvendelse inden for rammerne af aftaleforholdet mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden, herunder bestemmelserne om ansvar.
- 51 Det må derfor konkluderes, at de regler, der er omhandlet i bilag E (CUI), og nærmere bestemt de i dette bilags artikel 4 til artikel 8, § 1, og artikel 19, § 1, omhandlede regler om jernbaneinfrastrukturforvalterens ansvar, kan finde anvendelse både på situationer henhørende under national ret og på situationer henhørende under EU-retten, og at der derfor i overensstemmelse med den i denne doms præmis 42 nævnte retspraksis er en vis interesse i, at de fortolkes ensartet.
- 52 Domstolen har derfor kompetence til at fortolke artikel 4, artikel 8, § 1, og artikel 19, § 1, i bilag E (CUI).

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

- 53 Henset til de konstateringer, der er foretaget i forbindelse med undersøgelsen af Domstolens kompetence, skal det første spørgsmål besvares således, at Domstolen, når der rejses sag ved den i overensstemmelse med artikel 267 TEUF, har kompetence til at fortolke artikel 4, artikel 8, § 1, litra b), og artikel 19, § 1, i bilag E (CUI).

Det andet spørgsmål

- 54 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 8, §1, litra b), i bilag E (CUI) skal fortolkes således, at infrastrukturforvalterens ansvar for materiel skade også omfatter de udgifter, som jernbanevirksomheden har afholdt for leje af erstatningslokomotiver i reparationsperioden for de beskadigede lokomotiver.
- 55 Den forelæggende ret ønsker i denne forbindelse oplyst, om artikel 8, § 1, litra b), i bilag E (CUI) ligeledes fastsætter infrastrukturforvalterens ansvar for udgifter, som uden at dække skader, der i sig selv udgør materiel skade, er nært knyttet til en sådan skade.
- 56 Det følger af fast retspraksis, at en international traktat, såsom COTIF, skal fortolkes loyalt i overensstemmelse med den sædvanlige betydning, der må tillægges traktatens udtryk i deres sammenhæng og under hensyn til dens hensigt og formål i henhold til generelle folkeretlige principper, som er bindende for Unionen, som kodificeret ved artikel 31 i Wienerkonventionen om traktatretten af 23. maj 1969 (*De Forenede Nationers traktatsamling*, bind 1155, s. 331) (jf. i denne retning dom af 12.5.2021, *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, præmis 31 og den deri nævnte retspraksis).

- 57 Artikel 8, § 1, litra b), i bilag E (CUI) fastsætter, at infrastrukturforvalteren er ansvarlig for materiel skade (ødelæggelse eller beskadigelse af fast ejendom og løsøre).
- 58 Da denne bestemmelse fastsætter et objektivt og derfor strengt ansvar for infrastrukturforvalteren, skal den fortolkes strengt.
- 59 Med hensyn til ordlydsfortolkningen af artikel 8, § 1, litra b), i tillæg E (CUI) synes anvendelsen af udtrykket »materiel skade«, der i parentes efterfølges af en henvisning til ødelæggelse eller beskadigelse af løsøre eller fast ejendom, at vise, at denne forvalters ansvar er begrænset til skader, der forvoldes på selve kernen af den beskadigede ejendom, og ikke omfatter skader som følge af, at denne ejendom ikke er til rådighed.
- 60 En sådan fortolkning bekræftes af den sammenhæng, hvori artikel 8, § 1, litra b), i bilag E (CUI) indgår. Artikel 8, § 1, i bilag E (CUI) opregner således de tre former for skader, for hvilke forvalteren har et sådant objektivt ansvar. Omfanget af dette ansvar er derfor klart afgrænset. Det drejer sig om personskade, der er nævnt i artikel 8, § 1, litra a), i bilag E (CUI), materiel skade, der er nævnt i artikel 8, § 1, litra b), i dette bilag, samt økonomiske tab som omhandlet i artikel 8, § 1, litra c), i det nævnte bilag E (CUI). Henset til denne sontring i den nævnte artikel 8, § 1, mellem disse tre former for skader skal det fastslås, at hver af disse kategorier udelukker hinanden, og at navnlig forvalterens ansvar for materiel skade som omhandlet i artikel 8, § 1, litra b), i bilag E (CUI) derfor ikke omfatter økonomiske tab.
- 61 Denne konklusion støttes af de forklarende bemærkninger, hvori det for så vidt angår artikel 8, § 1, litra b), i bilag E (CUI) anføres, at det i henhold til denne bestemmelse fastsatte ansvar for materiel skade ikke omfatter ansvar for økonomiske tab.
- 62 Det skal i denne forbindelse nærmere bestemt fremhæves, at det for så vidt angår materiel skade følger af forklaringerne i de samme forklarende bemærkninger vedrørende artikel 8 i bilag E (CUI), at det i artikel 8, § 1, litra b), i bilag E (CUI) fastsatte ansvar for skader, som transportmidler har lidt, kun gælder for de skader, som operatøren »direkte« lider.
- 63 Det kan dog ikke udelukkes, at de andre skader kan være genstand for en kompensation i henhold til andre bestemmelser. Det skal i denne henseende bemærkes, at artikel 8, § 1, litra c), i bilag E (CUI) fastsætter, at forvalteren er ansvarlig for økonomiske tab som følge af skadeserstatning, der skal betales af operatøren i medfør af de fælles regler CIV og de fælles regler CIM.
- 64 Som generaladvokaten har anført i punkt 111 i forslaget til afgørelse, støtter artikel 8, § 4, i bilag E (CUI) endvidere en snæver fortolkning af omfanget af forvalterens ansvar for materiel skade i henhold til dette bilags artikel 8, § 1, litra b). Ifølge denne bestemmelse kan kontraktens parter nemlig aftale, hvorvidt og i hvilket omfang infrastrukturforvalteren har ansvaret for skade, der påføres operatøren på grund af forsinkelse eller driftsforstyrrelse. Der kan navnlig være tale om de skader, som en jernbanevirksomhed har lidt som følge af, at den ikke er i stand til at anvende et beskadiget køretøj.
- 65 I det foreliggende tilfælde har Lokomotion Gesellschaft nedlagt påstand om erstatning for udgifterne til leje af to lokomotiver, som måtte lejes for at erstatte de beskadigede lokomotiver i reparationsperioden. Søgsmålet i hovedsagen har således ikke til formål at opnå erstatning for tabet som følge af den materielle skade på de beskadigede lokomotiver, men erstatning for de omkostninger, der skyldes Lokomotion Gesellschafts hensigt om at fortsætte med at levere sin tjeneste uden afbrydelse. Udgifter, der er afholdt med henblik på at afhjælpe virkningerne af

materiel skade, såsom bl.a. leje af lokomotiver, udgør et økonomisk tab og ikke en materiel skade som omhandlet i artikel 8, § 1, litra b), i bilag E (CUI) og henhører ikke – med forbehold for den eventuelle anvendelse af andre bestemmelser – under infrastrukturforvalterens objektive ansvar i henhold til denne artikel 8, § 1, litra b).

- 66 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det andet spørgsmål besvares med, at artikel 8, § 1, litra b), i bilag E (CUI) skal fortolkes således, at infrastrukturforvalterens ansvar for materiel skade ikke omfatter de udgifter, som jernbanevirksomheden har afholdt for leje af erstatningslokomotiver i reparationsperioden for de beskadigede lokomotiver.

Det tredje spørgsmål

- 67 Med det tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 4 og artikel 19, § 1, i bilag E (CUI) skal fortolkes således, at kontraktparterne kan udvide deres ansvar ved at foretage en generel henvisning til national ret, hvorefter omfanget af infrastrukturforvalterens ansvar ganske vist derved udvides, men hvor dette ansvar er betinget af culpa.
- 68 Det fremgår af artikel 4 i bilag E (CUI), at medmindre der i de fælles regler er taget forbehold, er enhver bestemmelse, som direkte eller indirekte ville afvige fra de fælles regler, ugyldig. Den bestemmer imidlertid, at kontraktparterne kan påtage sig et større ansvar eller større forpligtelser end de, der omtales i disse regler, eller fastsætte et maksimumbeløb for erstatning for materiel skade.
- 69 Som det fremgår af de forklarende bemærkninger vedrørende artikel 4 i bilag E (CUI), fastsætter denne artikel, at bestemmelserne i dette bilag er ufravigelige og har forrang for national ret.
- 70 Bestemmelserne i bilag E (CUI) er således bindende i samtlige de situationer, som er omfattet af dette bilag, og dette gælder navnlig forvalterens ansvar som defineret i det nævnte bilags artikel 8, § 1.
- 71 Som angivet i de forklarende bemærkninger vedrørende denne artikel 4, kan kontraktparterne imidlertid udvide deres ansvar for situationer, der ikke allerede er omfattet af bilag E (CUI). Bestemmelserne i artikel 8, § 1, i dette bilag skal derfor alene anses for præceptive, for så vidt som de fastsætter mindsteomfanget af forvalterens ansvar.
- 72 Kontraktparterne kan således aftale en udvidelse af deres ansvar og inkludere det i kontrakten om anvendelse. Det henhører under parternes aftalefrihed at fastlægge, om de i kontrakten selv vælger at formulere et vilkår, der fastsætter en sådan udvidelse af deres ansvar, eller om de vælger at henvise til national ret.
- 73 Således som generaladvokaten har fremhævet i punkt 127 i forslaget til afgørelse, begrænser artikel 4 i bilag E (CUI) i denne forbindelse ikke den mulighed, som parterne i en aftale har i medfør af denne bestemmelse for at aftale en udvidelse af deres ansvar. Der er heller ikke noget til hinder for, at udvidelsen af en kontraktparts ansvar kan ske i form af en henvisning til reglerne i national ret.
- 74 Hertil kommer, at udvidelsen af det i artikel 4 i bilag E (CUI) fastsatte ansvar til situationer, der ikke allerede er omfattet af dette bilag, føjes til det i artikel 8, § 1, i det nævnte bilag fastsatte objektive ansvar.

- 75 Artikel 4 i bilag E (CUI) er derfor ikke til hinder for, at en henvisning til national ret ud over ansvarsreglerne i bilag E (CUI) medfører, at der indføres en anden ansvarsordning end den, der gælder for objektivt ansvar.
- 76 Denne konklusion drages ikke i tvivl af artikel 19, §1, i bilag E (CUI), hvorefter enhver form for erstatningssøgsmål mod infrastrukturforvalteren eller operatøren, af hvilken art det end måtte være, kun kan anlægges ifølge de bestemmelser og begrænsninger, der findes i bilag E (CUI). Som det fremgår af de forklarende bemærkninger vedrørende denne artikel 19, vedrører denne bestemmelse kontraktparternes ansvar uden for kontraktforhold i forhold til tredjemand og ikke kontraktparternes ansvar i deres indbyrdes forhold.
- 77 I den foreliggende sag fremgår det af de faktiske forhold, som den forelæggende ret har redegjort for, at parterne nåede til enighed om de almindelige forretningsbetingelser, der er medtaget i kontrakten. Disse almindelige forretningsbetingelsers punkt 20 fastsætter, at kontraktparterne er ansvarlige i henhold til lovbestemmelser og internationale bestemmelser, navnlig bestemmelserne i den borgerlige lovbog, selskabsloven og lov om civilt ansvar for jernbaner og motorkøretøjer. Det tilkommer under disse omstændigheder den forelæggende ret at efterprøve, om denne henvisning medfører en udvidelse af ansvaret for mindst en af kontraktparterne uden at tilsidesætte de rettigheder, som den anden part har i henhold til bestemmelserne i bilag E (CUI).
- 78 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det tredje spørgsmål besvares med, at artikel 4 og artikel 19, § 1, i bilag E (CUI) skal fortolkes således, at kontraktparterne kan udvide deres ansvar ved at foretage en generel henvisning til national ret, hvorefter omfanget af infrastrukturforvalterens ansvar udvides, og hvor dette ansvar er betinget af culpa.

Sagsomkostninger

- 79 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Femte Afdeling) for ret:

- 1) Den Europæiske Unions Domstol har kompetence til at fortolke artikel 4, artikel 8, § 1, litra b), og artikel 19, § 1, i bilag E til konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999, med overskriften »Fælles regler for kontrakten om anvendelse af infrastruktur i international jernbanetrafik (CUI)«, når den forelægges en sag i overensstemmelse med artikel 267 TEUF.**
- 2) Artikel 8, § 1, litra b), i bilag E til konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999, skal fortolkes således, at infrastrukturforvalterens ansvar for materiel skade ikke omfatter de udgifter, som jernbanevirksomheden har afholdt for leje af erstatningslokomotiver i reparationsperioden for de beskadigede lokomotiver.**

- 3) Artikel 4 og artikel 19, §1, i bilag E til konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999, skal fortolkes således, at kontraktparterne kan udvide deres ansvar ved at foretage en generel henvisning til national ret, hvorefter omfanget af infrastrukturforvalterens ansvar udvides, og hvor dette ansvar er betinget af culpa.**

Underskrifter