



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 14ης Ιουλίου 2022\*

«Προδικαστική παραπομπή – Διεθνείς συμφωνίες – Σιδηροδρομικές μεταφορές – Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) – Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με το σύμβολο χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (CUI) – Άρθρο 4 – Αναγκαστικό δίκαιο – Άρθρο 8 – Ευθύνη του διαχειριστή – Άρθρο 19 – Άλλες αξιώσεις – Αρμοδιότητα του Δικαστηρίου – Ζημίες σε σιδηροδρομικές μηχανές του μεταφορέα κατόπιν εκτροχιασμού – Μίσθωση σιδηροδρομικών μηχανών αντικατάστασης – Υποχρέωση του διαχειριστή της υποδομής να αποδώσει τις δαπάνες μίσθωσης – Σύμβαση προβλέπουσα διεύρυνση της ευθύνης των συμβαλλομένων μερών με παραπομπή στο εθνικό δίκαιο»

Στην υπόθεση C-500/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία) με απόφαση της 6ης Αυγούστου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 6 Οκτωβρίου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

**ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft**

κατά

**Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους E. Regan, πρόεδρο τμήματος, I. Jarukaitis (εισηγητή), M. Ilešič, Δ. Γρατσία και Z. Csehi, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: T. Čapeta

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, εκπροσωπούμενη από τους J. Andras και A. Egger, Rechtsanwälte,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

– η Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, εκπροσωπούμενη από τους G. Horak και A. Stolz, Rechtsanwälte,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον W. Mölls, την C. Vrignon και τον G. Wilms,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελία, που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 3ης Φεβρουαρίου 2022,

εκδίδει την ακόλουθη

### **Απόφαση**

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία της Σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του Βιλνιους της 3ης Ιουνίου 1999 (στο εξής: COTIF), και ειδικότερα την ερμηνεία του άρθρου 4, του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', και του άρθρου 19, παράγραφος 1, του προσαρτήματος E της COTIF, με τίτλο «Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες (ENK) σχετικά με το σύμβολο χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (CUI)» [στο εξής: προσάρτημα E (CUI)].
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της ÖBB-Infrastruktur AG, αυστριακής επιχείρησης που είναι διαχειρίστρια σιδηροδρομικής υποδομής, και της Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH (στο εξής: Lokomotion Gesellschaft), γερμανικής σιδηροδρομικής επιχείρησης, σχετικά με αγωγή αποζημίωσης κατόπιν ατυχήματος που συνέβη σε σιδηροδρομική γραμμή την οποία εκμεταλλεύεται η ÖBB-Infrastruktur.

### **Το νομικό πλαίσιο**

#### ***Το διεθνές δίκαιο***

##### *Η COTIF*

- 3 Η COTIF τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2006. Τα 49 κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη στην COTIF, στα οποία συγκαταλέγονται όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με εξαίρεση την Κυπριακή Δημοκρατία και τη Δημοκρατία της Μάλτας, συναποτελούν τον Διακυβερνητικό Οργανισμό για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, OTIF).
- 4 Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, της COTIF, ο OTIF έχει ως σκοπό να ευνοήσει, να βελτιώσει και να διευκολύνει, από κάθε άποψη, τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία, κυρίως καταρτίζοντας ενιαία νομικά καθεστώτα σε διάφορους νομικούς τομείς σχετικούς με τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία, όπως σε εκείνον των συμβολαίων που αφορούν τη χρήση της υποδομής.

5 Κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, της COTIF, το οποίο τιτλοφορείται «Ενιαίοι νομικοί κανόνες»:

«Εφόσον δεν έχουν γίνει ή διατυπωθεί δηλώσεις ή επιφυλάξεις σύμφωνα με τις διατάξεις της πρώτης φράσης της [παραγράφου] 1 του άρθρου 42, η διεθνής σιδηροδρομική κυκλοφορία και η αποδοχή του σιδηροδρομικού υλικού προς χρήση στη διεθνή κυκλοφορία, διέπονται από:

[...]

ε) τους “Ενιαίους Νομικούς Κανόνες (ENK) σχετικά με το συμβόλαιο χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (CUI)”, που αποτελούν το Προσάρτημα E [CUI],

[...]».

6 Το άρθρο 4 του προσαρτήματος E (CUI) προβλέπει τα εξής:

«Εκτός αντίθετης ρήτηρας στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, κάθε όρος ο οποίος, άμεσα ή έμμεσα, θα παρέκκλινε από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, είναι άκυρος και ανίσχυρος. Η ακυρότητα τέτοιων όρων δεν επιφέρει την ακυρότητα των άλλων διατάξεων του συμβολαίου. Παρ’ όλα αυτά, τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να αναλάβουν μία ευθύνη και υποχρεώσεις μεγαλύτερες από αυτές που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες ή να καθορίσουν ένα μέγιστο ποσό αποζημίωσης για τις υλικές ζημιές.»

7 Το άρθρο 8 του προσαρτήματος E (CUI) ορίζει τα εξής:

«1. Ο διαχειριστής είναι υπεύθυνος:

α) για σωματικές βλάβες (θάνατος, τραυματισμοί ή οποιαδήποτε άλλη προσβολή της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας),

β) για υλικές ζημιές (καταστροφή ή βλάβη κινητών και ακίνητων αγαθών),

γ) για χρηματικές ζημιές που απορρέουν από την αποζημίωση που οφείλει ο μεταφορέας δυνάμει των Ενιαίων Νομικών Κανόνων [σχετικά με τη σύμβαση διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και αποσκευών (CIV)] και των Ενιαίων Νομικών Κανόνων [σχετικά με τη σύμβαση διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων με σιδηρόδρομο (CIM)],

που προκλήθηκαν στον μεταφορέα ή στους Βοηθούς του κατά τη χρήση της υποδομής και οι οποίες έχουν την αιτία τους στην υποδομή.

[...]

4. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν εάν και σε ποιο βαθμό ο διαχειριστής είναι υπεύθυνος για τις ζημιές που προκλήθηκαν στον μεταφορέα από μία καθυστέρηση ή μία διαταραχή στην εκμετάλλευση.»

8 Το άρθρο 19 παράγραφος 1, του προσαρτήματος E (CUI) έχει ως εξής:

«Σε όλες τις περιπτώσεις που εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, κάθε αξίωση περί ευθύνης, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν δύναται να ασκηθεί κατά του διαχειριστή ή κατά του μεταφορέα παρά μόνον εντός των όρων και των περιορισμών αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων.»

*Η επεξηγηματική έκθεση του προσαρτήματος E (CUI)*

- 9 Στην επεξηγηματική έκθεση του προσαρτήματος E (CUI) που συντάξε η γενική συνέλευση του OTIF (AG 12/13 Add.8), της 30ής Σεπτεμβρίου 2015 (στο εξής: επεξηγηματική έκθεση) αναφέρονται τα εξής, όσον αφορά το άρθρο 4 του προσαρτήματος E (CUI):

«1. Κατ' αρχήν, οι [Ενιαίοι Κανόνες] CUI έχουν επιτακτικό χαρακτήρα και κατισχύουν του εθνικού δικαίου. Η διατύπωση ακολουθεί τη διατύπωση του άρθρου 5 των [Ενιαίων Κανόνων] CIM.

2. Υπάρχει συμβατική ελευθερία όσον αφορά τους οικονομικούς όρους της συμβάσεως χρήσεως.

3. Η τελευταία περίοδος, η οποία επαναλαμβάνεται αυτούσια στο άρθρο 5 των [Ενιαίων Κανόνων] CIM, επιτρέπει στα συμβαλλόμενα μέρη να διευρύνουν την ευθύνη τους. [...]»

- 10 Όσον αφορά το άρθρο 8 του προσαρτήματος E (CUI), η εν λόγω επεξηγηματική έκθεση αναφέρει τα εξής:

«1. Η § 1 καθιερώνει την αρχή της (αυστηρής) αντικειμενικής ευθύνης του διαχειριστή. Το πρόσωπο που υπέστη τη ζημία (ο μεταφορέας ή ο βοηθός του) πρέπει να αποδείξει την αιτία της ζημίας (πλημμελής διαχείριση ή ελάττωμα της υποδομής) και το ύψος της: οφείλει, εξάλλου, να αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε κατά τη διάρκεια της χρήσεως της υποδομής. [...]

2. Το γράμμα της § 1, στοιχείο β', διευκρινίζει ότι η ευθύνη για τις υλικές ζημιές δεν περιλαμβάνει την ευθύνη για τις (αμιγώς) χρηματικές ζημιές. Σύμφωνα με την § 1, στοιχείο γ', εξαιρούνται οι χρηματικές ζημιές που προκύπτουν από την αποζημίωση που οφείλει ο μεταφορέας δυνάμει των [Ενιαίων Κανόνων] CIV ή [των Ενιαίων Κανόνων] CIM. Οι ζημιές που προκαλούνται στα μεταφορικά μέσα είναι οι υλικές ζημιές τις οποίες υφίσταται άμεσα ο μεταφορέας, ακόμη και αν τα μεταφορικά αυτά μέσα δεν βρίσκονται στην κυριότητά του σύμφωνα με το αστικό δίκαιο, αλλά στη διάθεσή του δυνάμει συμβάσεως σύμφωνα με τους [Ενιαίους Κανόνες σχετικά με τις συμβάσεις χρήσης οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (CUV)].»

- 11 Όσον αφορά το άρθρο 19 του προσαρτήματος E (CUI), η εν λόγω επεξηγηματική έκθεση διευκρινίζει:

«Στόχος του άρθρου αυτού είναι η προστασία, μέσω του περιορισμού των εξωσυμβατικών δικαιωμάτων τρίτων, του συστήματος της εκ του νόμου ευθύνης για τα συμβατικά δικαιώματα από οποιαδήποτε μεταβολή στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι τρίτοι αυτοί θα μπορούσαν άλλως να στραφούν χωρίς περιορισμούς έναντι συμβαλλομένου στη σύμβαση. [...]»

*Η συμφωνία προσχώρησης*

- 12 Η συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του [Διακυβερνητικού Οργανισμού] Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών για την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην COTIF, η οποία υπογράφηκε στις 23 Ιουνίου 2011 στη Βέρνη (ΕΕ 2013, L 51, σ. 8, στο εξής: συμφωνία προσχώρησης), τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2011, σύμφωνα με το άρθρο 9 αυτής.

- 13 Το άρθρο 2 της συμφωνίας προσχώρησης ορίζει τα εξής:

«Με την επιφύλαξη του στόχου και του σκοπού της [COTIF] για την προώθηση, βελτίωση και διευκόλυνση των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και με την επιφύλαξη της πλήρους εφαρμογής της έναντι των λοιπών μερών της [COTIF], στις αμοιβαίες σχέσεις τους, τα μέρη της [COTIF] που είναι κράτη μέλη της Ένωσης εφαρμόζουν τους ενωσιακούς κανόνες και, συνεπώς, δεν εφαρμόζουν τους κανόνες που απορρέουν από την [COTIF] παρά μόνο στο βαθμό που δεν υπάρχει ενωσιακός κανόνας ο οποίος διέπει το συγκεκριμένο ζήτημα.»

- 14 Κατά το άρθρο 7 της συμφωνίας προσχώρησης:

«Το εύρος των αρμοδιοτήτων που εκχωρούνται στην Ένωση περιγράφεται με γενικούς όρους σε γραπτή δήλωση που πραγματοποιείται από την Ένωση κατά τη σύναψη της παρούσας συμφωνίας. Η εν λόγω δήλωση μπορεί να τροποποιηθεί, εφόσον κριθεί σκόπιμο, με κοινοποίηση της Ένωσης προς τον ΟΤΙΕ. Η δήλωση δεν αντικαθιστά ούτε περιορίζει κατά οιονδήποτε τρόπο τα θέματα που μπορεί να αποτελέσουν αντικείμενο των κοινοποιήσεων ενωσιακής αρμοδιότητας που προηγούνται της λήψης αποφάσεων στους κόλπους του ΟΤΙΕ, με επίσημη ψηφοφορία ή με άλλη διαδικασία.»

### ***Το δίκαιο της Ένωσης***

#### *Η απόφαση 2013/103/ΕΕ*

- 15 Η συμφωνία προσχώρησης εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ένωσης με την απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2011, για την υπογραφή και τη σύναψη της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και [του Διακυβερνητικού Οργανισμού] περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη σύμβαση περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βιλνιους στις 3 Ιουνίου 1999 (ΕΕ 2013, L 51, σ. 1).
- 16 Στο παράρτημα I της απόφασης 2013/103 περιέχεται η δήλωση σχετικά με την άσκηση αρμοδιοτήτων στην οποία προέβη η Ένωση κατά την υπογραφή της συμφωνίας προσχώρησης (στο εξής: δήλωση της Ένωσης).
- 17 Στη δήλωση της Ένωσης αναφέρονται τα εξής:

«Στον σιδηροδρομικό τομέα, η Ευρωπαϊκή Ένωση [...] έχει, μαζί με τα κράτη μέλη της Ένωσης, [συντρέχουσα] αρμοδιότητα, δυνάμει των άρθρων 90 και 91 [ΣΛΕΕ], σε συνδυασμό με το άρθρο 100 παράγραφος 1 και τα άρθρα 171 και 172 [ΣΛΕΕ].

[...]

Με βάση [τα άρθρα 91 και 171 ΣΛΕΕ], η Ένωση ενέκρινε σημαντικό αριθμό νομικών πράξεων που ισχύουν στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Δυνάμει της ενωσιακής νομοθεσίας, η Ένωση έχει αποκτήσει αποκλειστική αρμοδιότητα σε θέματα σιδηροδρομικών μεταφορών στις περιπτώσεις όπου η [COTIF] ή οι νομικές πράξεις που εγκρίθηκαν σύμφωνα με αυτήν δύνανται να έχουν αντίκτυπο στους υφιστάμενους ενωσιακούς κανόνες, ή να μεταβάλλουν το πεδίο εφαρμογής τους.

Όσον αφορά τα θέματα που διέπονται από την [COTIF] και στα οποία η Ένωση έχει αποκλειστική αρμοδιότητα, τα κράτη μέλη δεν έχουν καμία αρμοδιότητα.

Στις περιπτώσεις που υφίστανται ενωσιακοί κανόνες αλλά δεν επηρεάζονται από την [COTIF] ή νομικές πράξεις που εγκρίθηκαν σύμφωνα με αυτήν, η Ένωση έχει [συντρέχουσα] αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη, σε θέματα που αφορούν την [COTIF].

Ένας κατάλογος των σχετικών ενωσιακών πράξεων που ισχύουν κατά την ημερομηνία σύναψης της παρούσας συμφωνίας περιλαμβάνεται στο προσάρτημα του παρόντος παραρτήματος. Το αντικείμενο της ενωσιακής αρμοδιότητας που απορρέει από τα εν λόγω κείμενα πρέπει να αποτιμηθεί σε σχέση με τις συγκεκριμένες διατάξεις κάθε κειμένου, ιδιαίτερα [στον βαθμό] στον οποίο οι εν λόγω διατάξεις θεσπίζουν κοινούς κανόνες. Η ενωσιακή αρμοδιότητα υπόκειται σε συνεχή διαδικασία εξέλιξης. Στο πλαίσιο της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της [Συνθήκης ΛΕΕ], τα αρμόδια όργανα της Ένωσης δύνανται να λαμβάνουν αποφάσεις που καθορίζουν το βαθμό αρμοδιότητας της Ένωσης. Συνεπώς, η Ένωση διατηρεί το δικαίωμα να τροποποιήσει την παρούσα δήλωση ανάλογα, χωρίς αυτό να συνιστά προϋπόθεση για την άσκηση της αρμοδιότητάς της σε θέματα που καλύπτονται από την [COTIF].»

#### *Η οδηγία 2012/34/ΕΕ*

- 18 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ 2012, L 343, σ. 32), έχουν ως εξής:
- «(1) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων [ΕΕ 1991, L 237, σ. 25], η οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις [ΕΕ 1995, L 143, σ. 70] και η οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής [ΕΕ 2001, L 75, σ. 29], τροποποιήθηκαν ουσιωδώς. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση των εν λόγω οδηγιών και η συγχώνευση σε ενιαία πράξη.
  - (2) Η περαιτέρω ενοποίηση του τομέα των μεταφορών στην Ένωση αποτελεί βασικό στοιχείο της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς και οι σιδηρόδρομοι αποτελούν ζωτικό στοιχείο της πορείας του τομέα των μεταφορών στην Ένωση προς την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας.
  - (3) Είναι σημαντικό να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου ώστε να ενταχθεί σε μια ανταγωνιστική αγορά, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων των σιδηροδρόμων.»

19 Το άρθρο 1 της οδηγίας 2012/34, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής», έχει ως εξής:

«1. Η παρούσα οδηγία θεσπίζει:

α) τους κανόνες που διέπουν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν σε κράτος μέλος όπως ορίζονται στο κεφάλαιο II·

[...].»

20 Το άρθρο 3 της οδηγίας 2012/34, το οποίο επιγράφεται «Ορισμοί», προβλέπει στις παραγράφους 1 και 2 τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

1) “σιδηροδρομική επιχείρηση”: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η εκτέλεση σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη·

2) “διαχειριστής της υποδομής”: κάθε φορέας ή επιχείρηση που ευθύνεται κυρίως για την εγκατάσταση, τη διαχείριση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της κυκλοφορίας και του ελέγχου-χειρισμού και της σηματοδότησης. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής δικτύου ή μέρους δικτύου είναι δυνατόν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις.»

21 Το κεφάλαιο IV της οδηγίας 2012/34, το οποίο περιλαμβάνει τα άρθρα 26 έως 57, φέρει τον τίτλο «Χρέωση για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και κατανομή της μεταφορικής ικανότητας των σιδηροδρομικών υποδομών». Κατά το άρθρο 28, με τίτλο «Συμφωνίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής»:

«Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών συνάπτει τις αναγκαίες συμφωνίες, βάσει του ιδιωτικού ή του δημοσίου δικαίου, με τους διαχειριστές υποδομής της χρησιμοποιούμενης σιδηροδρομικής υποδομής. Οι όροι που διέπουν αυτές τις συμφωνίες είναι αμερόληπτοι και διαφανείς, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.»

### **Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα**

22 Η Lokomotion Gesellschaft είναι ιδιωτική σιδηροδρομική επιχείρηση με έδρα τη Γερμανία. Θέτει στη διάθεση των πελατών της αμαξοστοιχίες για την πραγματοποίηση διαφόρων ειδών μεταφορών.

23 Η ÖBB-Infrastruktur είναι αυστριακή επιχείρηση η οποία διαχειρίζεται υποδομές για σιδηροδρομικές μεταφορές και εκμεταλλεύεται, μεταξύ άλλων, σιδηροδρομική υποδομή στην περιοχή του σταθμού του Kufstein στην Αυστρία.

- 24 Τον Δεκέμβριο του 2014 οι ως άνω επιχειρήσεις συνήψαν σύμβαση με αντικείμενο τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής της ÖBB-Infrastruktur για τη διεθνή κυκλοφορία, δυνάμει της οποίας η Lokomotion Gesellschaft έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί αυτή τη σιδηροδρομική υποδομή έναντι αντιτίμου καθοριζόμενου με βάση τη συμφωνία για τις αντίστοιχες διαδρομές.
- 25 Οι γενικοί όροι της σύμβασης για τη χρήση υποδομής (στο εξής: γενικοί όροι) αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της σύμβασης αυτής. Το σημείο 20 των όρων αυτών προβλέπει ότι η ευθύνη των συμβαλλόμενων μερών ρυθμίζεται από τις νομοθετικές διατάξεις και τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου, ιδίως αυτές του Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (γενικού αστικού κώδικα), του Unternehmensgesetzbuch (κώδικα εταιριών), του Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (νόμου περί ευθύνης σιδηροδρομικών και μηχανοκίνητων οχημάτων) και του προσαρτήματος E (CUI), με την επιφύλαξη αντίθετων διατάξεων των γενικών όρων.
- 26 Κατά το σημείο 34 των εν λόγω γενικών όρων, η σύμβαση διέπεται από το αυστριακό δίκαιο, με εξαίρεση τις διατάξεις που παραπέμπουν στον Internationales Privatrechtsgesetz (αυστριακό νόμο περί ιδιωτικού διεθνούς δικαίου), καθώς και στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τις διεθνείς πωλήσεις κινητών πραγμάτων, η οποία υπογράφηκε στη Βιέννη στις 11 Απριλίου 1980.
- 27 Στις 15 Ιουλίου 2015, μια αμαξοστοιχία αποτελούμενη από έξι σιδηροδρομικές μηχανές, η οποία ανήκε στη Lokomotion Gesellschaft, εκτροχιάστηκε στον σταθμό Kufstein, με αποτέλεσμα να προκληθούν ζημίες σε δύο από τις εν λόγω μηχανές. Οι τελευταίες δεν κατέστη δυνατόν να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια της επισκευής τους και, ως εκ τούτου, η Lokomotion Gesellschaft μίσθωσε δύο μηχανές αντικατάστασης. Κατόπιν αυτού, άσκησε αγωγή κατά της ÖBB-Infrastruktur ενώπιον πρωτοβάθμιου δικαστηρίου με αίτημα να της αποδοθεί το ποσό που κατέβαλε για τη μίσθωση, το οποίο ανέρχεται σε 629 110 ευρώ πλέον τόκων και εξόδων.
- 28 Η Lokomotion Gesellschaft υποστηρίζει, αφενός, ότι το ατύχημα οφειλόταν σε ελάττωμα της σιδηροδρομικής υποδομής την οποία διαχειριζόταν η ÖBB-Infrastruktur. Ισχυρίζεται ότι η τελευταία, παρανόμως και υπαιτίως, δεν τήρησε τις υποχρεώσεις της όσον αφορά την κατασκευή, τον έλεγχο, τη συντήρηση, την αποκατάσταση και την επισκευή των σιδηροδρομικών γραμμών, όπως αυτές προβλέπονται από τη νομοθεσία περί σιδηροδρόμων. Κατά συνέπεια, οι δαπάνες μίσθωσης των σιδηροδρομικών μηχανών αντικατάστασης πρέπει να θεωρηθούν ως «υλικές ζημίες» κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', των προσαρτήματος E (CUI).
- 29 Η ÖBB-Infrastruktur υποστηρίζει ότι η σιδηροδρομική υποδομή δεν παρουσίαζε ελαττώματα. Κατά την ίδια, το ατύχημα προκλήθηκε από την αποσύνδεση ενός αγκίστρου ζεύξης της σιδηροδρομικής μηχανής που εκτροχιάστηκε, το οποίο είχε ήδη επιβαρυνθεί υπερβολικά πριν από τον εκτροχιασμό, και ότι, ως εκ τούτου, η σχετική υπαιτιότητα βαρύνει τη Lokomotion Gesellschaft. Επιπλέον, οι προκληθείσες ζημίες είναι αμιγώς χρηματικές και η Lokomotion Gesellschaft δεν μπορεί να επιτύχει την αποκατάστασή τους βάσει των εφαρμοστέων διατάξεων του προσαρτήματος E (CUI).
- 30 Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο απέρριψε με παρεμπίπτουσα απόφαση την αγωγή της Lokomotion Gesellschaft, κρίνοντας ότι το προσάρτημα E (CUI), σύμφωνα με το άρθρο του 19, παράγραφος 1, αντικαθιστούσε, ως ενιαίο καθεστώς ευθύνης, όλα τα άλλα εθνικά καθεστώτα ευθύνης. Επισήμανε δε ότι, σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του προσαρτήματος E (CUI), η «υλική ζημία» περιορίζεται στην καταστροφή ή τη βλάβη κινητών και ακίνητων αγαθών. Οι δαπάνες μίσθωσης των οποίων ζητείται η απόδοση, όμως,



αποτελούν αμιγώς χρηματική ζημία, η οποία δεν καλύπτεται ούτε από το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', ούτε από το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του προσαρτήματος E (CUI) και, κατά συνέπεια, δεν μπορεί να επιδικαστεί αποζημίωση για αυτές. Επιπλέον, το εν λόγω δικαστήριο έκρινε ότι το σημείο 20 των γενικών όρων δεν συνιστά συμβόλαιο μεταξύ των διαδίκων, κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 4, του προσαρτήματος E (CUI), από το οποίο απορρέει ευθύνη της ÖBB-Infrastruktur δυνάμει των εθνικών διατάξεων.

- 31 Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο εξαφάνισε την ως άνω παρεμπίπτουσα απόφαση και ανέπεμψε στο πρωτοβάθμιο δικαστήριο την αγωγή της Lokomotion Gesellschaft προς έκδοση νέας απόφασης. Έκρινε, δε, συναφώς ότι η έκφραση «υλικές ζημίες», που περιέχεται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του προσαρτήματος E (CUI), έπρεπε να ερμηνευθεί ευρέως υπό την έννοια ότι καλύπτει και τις «παρεπόμενες υλικές ζημίες», όπως τις δαπάνες μίσθωσης για την αντικατάσταση των σιδηροδρομικών μηχανών που υπέστησαν ζημίες, των οποίων την απόδοση ζητεί η ÖBB-Infrastruktur.
- 32 Η ÖBB-Infrastruktur άσκησε ενώπιον του Oberster Gerichtshof (Ανώτατου Δικαστηρίου, Αυστρία), αιτούντος δικαστηρίου, ένδικο μέσο κατά της απόφασης του δευτεροβάθμιου δικαστηρίου.
- 33 Κατ' αρχάς, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η συμφωνία που συνήφθη μεταξύ της Ένωσης και του ΟΤΙF για την προσχώρηση της Ένωσης στην COTIF συνιστά μικτή συμφωνία, δεδομένου ότι δεν προκύπτουν ρητώς από τη δήλωση της Ένωσης οι τομείς της COTIF στους οποίους η Ένωση έχει αποκλειστική αρμοδιότητα και εκείνοι στους οποίους ασκεί αρμοδιότητα συντρέχουσα με εκείνη των κρατών μελών. Επισημαίνει, δε, ότι, λαμβανομένης υπόψη της δήλωσης αυτής, το Δικαστήριο φαίνεται να έχει αρμοδιότητα σε όλους τους τομείς της COTIF.
- 34 Εντούτοις, λαμβάνοντας υπόψη την αβεβαιότητα που εκφράζεται στη θεωρία όσον αφορά την αρμοδιότητα του Δικαστηρίου να εξετάζει προδικαστικές παραπομπές σχετικές με μικτές συμφωνίες, το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς την ύπαρξη τέτοιας αρμοδιότητας στην υπόθεση της κύριας δίκης.
- 35 Εν συνεχεία, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι οι δαπάνες μίσθωσης των επίμαχων στην κύρια δίκη σιδηροδρομικών μηχανών δεν συνιστούν αυτές καθεαυτές «υλική ζημία» η οποία συνίσταται στην καταστροφή ή τη βλάβη κινητών και ακίνητων αγαθών, κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του προσαρτήματος E (CUI). Ωστόσο, δεδομένου ότι οι εν λόγω δαπάνες συνδέονται στενά με μια τέτοια ζημία, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν θα μπορούσαν να θεωρηθούν παρεπόμενες υλικές ζημίες.
- 36 Τέλος, αν το Δικαστήριο κρίνει ότι οι δαπάνες μίσθωσης των εν λόγω σιδηροδρομικών μηχανών δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της προαναφερθείσας διάταξης, θα πρέπει, κατά το αιτούν δικαστήριο, να κριθεί αν μια γενική παραπομπή σε εθνική νομοθεσία μπορεί να νοηθεί ως διάταξη που παρεκκλίνει από τους «ενιαίους νομικούς κανόνες», κατά την έννοια του άρθρου 4 του προσαρτήματος E (CUI), και, σε μια τέτοια περίπτωση, αν η παραπομπή αυτή πρέπει πράγματι να θεωρηθεί ως «ανάληψη μεγαλύτερης ευθύνης», κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 4, όταν η εν λόγω εθνική νομοθεσία είναι αυστηρότερη από την COTIF όσον αφορά τις προϋποθέσεις θεμελίωσης της ευθύνης και ιδίως την προϋπόθεση που αφορά την ύπαρξη υπαιτιότητας.

37 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Είναι το [Δικαστήριο] αρμόδιο για την ερμηνεία [του προσαρτήματος E (CUI)];

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα:

Έχει το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', [του προσαρτήματος E (CUI)] την έννοια ότι στην ευθύνη του διαχειριστή της υποδομής για υλικές ζημιές, όπως ρυθμίζεται με τη διάταξη αυτή, εμπίπτουν και οι δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται ο μεταφορέας για τη μίσθωση άλλων σιδηροδρομικών μηχανών σε αντικατάσταση των δικών του που υπέστησαν ζημιές;

3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα και αρνητικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα:

Έχουν τα άρθρα 4 και 19, παράγραφος 1, [του προσαρτήματος E (CUI)] την έννοια ότι οι συμβαλλόμενοι μπορούν εγκύτως να διευρύνουν την ευθύνη τους με γενική παραπομπή στο εθνικό δίκαιο εάν, σύμφωνα με το τελευταίο, η έκταση της ευθύνης είναι μεν μεγαλύτερη, πλην όμως –κατά παρέκκλιση από την αντικειμενική ευθύνη που προβλέπεται από [το προσάρτημα E (CUI)]– προϋπόθεση για τη στοιχειοθέτηση της ευθύνης είναι η ύπαρξη υπαιτιότητας;»

### **Επί της αρμοδιότητας του Δικαστηρίου**

38 Κατά το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να ερμηνεύει τις πράξεις των θεσμικών ή λοιπών οργάνων ή οργανισμών της Ένωσης.

39 Από πάγια νομολογία προκύπτει ότι συμφωνία συναφθείσα από το Συμβούλιο, σύμφωνα με τα άρθρα 217 και 218 ΣΛΕΕ, συνιστά, όσον αφορά την Ένωση, πράξη εκδοθείσα από ένα εκ των θεσμικών οργάνων της, οι δε διατάξεις της εν λόγω συμφωνίας αποτελούν, από την ημερομηνία θέσης της σε ισχύ, αναπόσπαστο τμήμα της έννομης τάξης της Ένωσης και, στο πλαίσιο αυτής της έννομης τάξης, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφαινεται με προδικαστικές αποφάσεις επί της ερμηνείας της συμφωνίας αυτής (αποφάσεις της 30ής Απριλίου 1974, Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, σκέψεις 3 έως 6, και της 2ας Σεπτεμβρίου 2021, Δημοκρατία της Μολδαβίας, C-741/19, EU:C:2021:655, σκέψη 23).

40 Όσον αφορά τις μικτές συμφωνίες που συνάπτουν η Ένωση και τα κράτη μέλη της δυνάμει συντρέχουσας αρμοδιότητας, το Δικαστήριο, επιλαμβανόμενο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, είναι αρμόδιο για την οριοθέτηση της κατανομής μεταξύ των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει η Ένωση και εκείνων οι οποίες για τις οποίες παραμένουν αποκλειστικά υπεύθυνα τα κράτη μέλη, καθώς και για την ερμηνεία των διατάξεων των συμφωνιών αυτών (βλ., κατ' αναλογία, αποφάσεις της 14ης Δεκεμβρίου 2000, Dior κ.λπ., C-300/98 και C-392/98, EU:C:2000:688, σκέψη 33, και της 8ης Μαρτίου 2011, Lesoochranárske zoskupenie, C-240/09, EU:C:2011:125, σκέψη 31).

41 Κατά συνέπεια, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο για την ερμηνεία των διατάξεων μικτής συμφωνίας που αφορούν τις υποχρεώσεις τις οποίες αναλαμβάνει η Ένωση, εφόσον εμπίπτουν σε τομέα εντός του οποίου η Ένωση άσκησε την αρμοδιότητά της (πρβλ. απόφαση της 8ης Μαρτίου 2011, Lesoochranárske zoskupenie, C-240/09, EU:C:2011:125, σκέψεις 32 και 34).

- 42 Όπως επίσης απορρέει από πάγια νομολογία, όταν μια διάταξη διεθνούς συμφωνίας μπορεί να εφαρμοστεί τόσο σε καταστάσεις που εμπίπτουν στο εθνικό δίκαιο όσο και σε καταστάσεις που εμπίπτουν στο δίκαιο της Ένωσης, υφίσταται οπωσδήποτε συμφέρον της Ένωσης για ομοιόμορφη ερμηνεία της διατάξεως αυτής, ανεξάρτητα από τις συνθήκες υπό τις οποίες πρόκειται να εφαρμοστεί, προκειμένου να αποφευχθούν στο μέλλον ερμηνευτικές αποκλίσεις (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 2ας Σεπτεμβρίου 2021, Δημοκρατία της Μολδαβίας, C-741/19, EU:C:2021:655, σκέψη 29 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 43 Μόνο το Δικαστήριο, όμως, ενεργώντας σε συνεργασία με τα δικαστήρια των κρατών μελών βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, είναι σε θέση να εξασφαλίσει ομοιόμορφη ερμηνεία (βλ. κατ' αναλογία απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 2000, Dior κ.λπ., C-300/98 και C-392/98, EU:C:2000:688, σκέψη 38).
- 44 Εν προκειμένω, από το άρθρο 2 της COTIF προκύπτει ότι ο OTIF «έχει ως σκοπό να ευνοήσει, να βελτιώσει και να διευκολύνει, από κάθε άποψη, τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία», εισάγοντας, μεταξύ άλλων, ενιαίους κανόνες δικαίου σε διάφορους τομείς της εν λόγω κυκλοφορίας (απόφαση της 5ης Δεκεμβρίου 2017, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-600/14, EU:C:2017:935, σκέψη 54).
- 45 Στο πλαίσιο αυτό, το προσάρτημα E (CUI) διέπει τα συμβόλαια χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής (CUI) για μεταφορικούς σκοπούς, συμπεριλαμβανομένης της μορφής και των γενικών όρων των συμβολαίων αυτών. Ειδικότερα, το άρθρο 8, παράγραφος 1, το άρθρο 4 και το άρθρο 19 παράγραφος 1, του προσαρτήματος E (CUI), επί των οποίων καλείται να αποφανθεί το Δικαστήριο, εισάγουν, μεταξύ άλλων, τους κανόνες σχετικά με την ευθύνη του διαχειριστή της υποδομής. Επομένως, το προσάρτημα αυτό αφορά το δίκαιο των συμβάσεων που αφορούν τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές. Κατ' αυτόν τον τρόπο, είναι δυνατόν οι διατάξεις αυτές να αφορούν, μεταξύ άλλων, το νομικό καθεστώς που εφαρμόζεται στις συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών της χρησιμοποιούμενης σιδηροδρομικής υποδομής.
- 46 Το αντικείμενο αυτό, όμως, εμπίπτει στον τομέα των μεταφορών, τομέα στον οποίον, όπως προκύπτει από το άρθρο 4, παράγραφος 2, στοιχείο ζ', ΣΛΕΕ, η Ένωση διαθέτει συντρέχουσα αρμοδιότητα, την οποία άσκησε εκδίδοντας την οδηγία 2012/34.
- 47 Συναφώς, μολονότι η οδηγία αυτή δεν περιλαμβάνει κανόνες παρόμοιους με εκείνους του προσαρτήματος E (CUI), δεν παύει να συνιστά, όπως προκύπτει από την πρώτη αιτιολογική της σκέψη, αναδιατύπωση των οδηγιών 91/440, 95/18 και 2001/14, οι οποίες, στο προσάρτημα της δήλωσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την άσκηση αρμοδιοτήτων, μνημονεύονται ρητώς μεταξύ των εργαλείων με τα οποία ασκεί η Ένωση την αρμοδιότητα που μοιράζεται με τα κράτη μέλη όσον αφορά τις μεταφορές.
- 48 Επιπλέον, οι αιτιολογικές σκέψεις 2 και 3 της οδηγίας αυτής τονίζουν τη σημασία της μεγαλύτερης ενοποίησης του τομέα μεταφορών της Ένωσης και της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων των σιδηροδρόμων.
- 49 Συναφώς, το άρθρο 1 της οδηγίας 2012/34 ορίζει, μεταξύ άλλων, ότι η οδηγία αυτή θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν σε ένα κράτος μέλος, καθώς και τις αρχές και τις διαδικασίες που διέπουν τον καθορισμό και την είσπραξη τελών σιδηροδρομικής υποδομής και την κατανομή της

χωρητικότητα της υποδομής αυτής, όπως ορίζονται στο κεφάλαιο IV. Έτσι, το άρθρο 3, σημεία 1 και 2, της οδηγίας αυτής ορίζει τις έννοιες της «σιδηροδρομικής επιχείρησης» και του «διαχειριστή της υποδομής». Επιπλέον, το άρθρο 28 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο εντάσσεται στο κεφάλαιο IV αυτής, αναφέρεται στις συμφωνίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής, επισημαίνοντας ότι οι συμφωνίες αυτές πρέπει να είναι αμερόληπτες και διαφανείς.

- 50 Ειδικότερα, διαπιστώνεται ότι η απαγόρευση των διακρίσεων που προβλέπεται από το άρθρο 28 της οδηγίας 2012/34 εφαρμόζεται σε όλες τις διατάξεις που έχουν εφαρμογή στο πλαίσιο της συμβατικής σχέσης μεταξύ του διαχειριστή της υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων των εφαρμοστέων διατάξεων περί ευθύνης.
- 51 Κατά συνέπεια, συνάγεται ότι οι κανόνες του προσαρτήματος E (CUI) και ειδικότερα οι κανόνες περί ευθύνης του διαχειριστή που προβλέπονται από το άρθρο 4, το άρθρο 8, παράγραφος 1, και το άρθρο 19, παράγραφος 1, του προσαρτήματος αυτού μπορούν να εφαρμόζονται τόσο σε καταστάσεις που εμπίπτουν στο εθνικό δίκαιο όσο και σε καταστάσεις που εμπίπτουν στο δίκαιο της Ένωσης και ότι, ως εκ τούτου και σύμφωνα με τη νομολογία που υπενθυμίζεται στη σκέψη 42 της παρούσας απόφασης, υφίσταται οπωσδήποτε συμφέρον ομοιόμορφης ερμηνείας τους.
- 52 Συνεπώς, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να ερμηνεύσει το άρθρο 4, το άρθρο 8, παράγραφος 1, και το άρθρο 19, παράγραφος 1, του προσαρτήματος E (CUI).

## **Επί των προδικαστικών ερωτημάτων**

### ***Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος***

- 53 Λαμβανομένων υπόψη των διαπιστώσεων που πραγματοποιήθηκαν κατά την εξέταση της αρμοδιότητας του Δικαστηρίου, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το Δικαστήριο, επιλαμβανόμενο υποθέσεως σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, είναι αρμόδιο να ερμηνεύσει το άρθρο 4, το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', και το άρθρο 19, παράγραφος 1, του προσαρτήματος E (CUI).

### ***Επί του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος***

- 54 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του προσαρτήματος E (CUI) έχει την έννοια ότι η ευθύνη του διαχειριστή της υποδομής για τις υλικές ζημιές καλύπτει και τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε η σιδηροδρομική επιχείρηση για τη μίσθωση σιδηροδρομικών μηχανών αντικατάστασης κατά την περίοδο επισκευής των μηχανών που υπέστησαν ζημιές.
- 55 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του προσαρτήματος E (CUI) προβλέπει και ευθύνη του διαχειριστή της υποδομής για τις δαπάνες οι οποίες, καίτοι δεν καλύπτουν ζημιές που συνιστούν αυτές καθαυτές υλικές ζημιές, συνδέονται στενά με αυτές.
- 56 Κατά πάγια νομολογία, μια διεθνής συνθήκη όπως η COTIF πρέπει να ερμηνεύεται καλή τη πίστει, κατά τη συνήθη έννοια που αποδίδεται στους όρους της σε συνάρτηση με τα συμφραζόμενα και υπό το πρίσμα του αντικειμένου και του σκοπού της, σύμφωνα με το γενικό

διεθνές δίκαιο το οποίο δεσμεύει την Ένωση, όπως κωδικοποιήθηκε στο άρθρο 31 της Σύμβασης της Βιέννης περί του δικαίου των συνθηκών, της 23ης Μαΐου 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, τόμος 1155, σ. 331) (πρβλ. απόφαση της 12ης Μαΐου 2021, *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, σκέψη 31 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 57 Το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του προσαρτήματος E (CUI) ορίζει ότι ο διαχειριστής υποδομής ευθύνεται για τις υλικές ζημιές (καταστροφή ή βλάβη κινητών και ακίνητων αγαθών).
- 58 Δεδομένου ότι η διάταξη αυτή θεσπίζει αντικειμενική και, επομένως, άνευ υπαιτιότητας ευθύνη του διαχειριστή της υποδομής, πρέπει να ερμηνεύεται στενά.
- 59 Όσον αφορά τη γραμματική ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του προσαρτήματος E (CUI), η χρήση του όρου «υλικές ζημιές» ακολουθούμενου, εντός παρενθέσεων, από αναφορά στην καταστροφή ή τη βλάβη κινητών ή ακίνητων αγαθών, καταδεικνύει ότι η ευθύνη του διαχειριστή περιορίζεται στις ζημιές που προκλήθηκαν στην ίδια την ουσία του ζημιωθέντος αγαθού και δεν καλύπτει τις ζημιές που απορρέουν από τη μη διαθεσιμότητα του αγαθού αυτού.
- 60 Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του προσαρτήματος E (CUI). Πράγματι, το άρθρο 8, παράγραφος 1, του προσαρτήματος E (CUI) απαριθμεί τα τρία είδη ζημιών για τα οποία ο διαχειριστής έχει τέτοια αντικειμενική ευθύνη. Επομένως, η έκταση της ευθύνης αυτής είναι σαφώς οριοθετημένη. Πρόκειται για τις σωματικές βλάβες που μνημονεύονται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο α', του προσαρτήματος E (CUI), για τις υλικές ζημιές που μνημονεύονται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του ίδιου προσαρτήματος, και για τις χρηματικές ζημιές που προβλέπονται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του προσαρτήματος αυτού. Λαμβανομένης υπόψη της διάκρισης αυτής στην οποία προβαίνει το εν λόγω άρθρο 8, παράγραφος 1, μεταξύ των τριών αυτών ειδών ζημίας, πρέπει να γίνει δεκτό ότι καθεμία από τις κατηγορίες αυτές αποκλείει τις άλλες και ότι, επομένως, η ευθύνη του διαχειριστή για τις υλικές ζημιές στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του προσαρτήματος E (CUI) δεν καλύπτει τις χρηματικές ζημιές.
- 61 Το συμπέρασμα αυτό επιρρωννύεται από την επεξηγηματική έκθεση η οποία, όσον αφορά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του προσαρτήματος E (CUI), αναφέρει ότι η ευθύνη για τις υλικές ζημιές που προβλέπει η διάταξη αυτή δεν περιλαμβάνει την ευθύνη για τις χρηματικές ζημιές.
- 62 Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει ειδικότερα να υπογραμμιστεί ότι, όσον αφορά τις υλικές ζημιές, από τις εξηγήσεις που παρέχονται με την ίδια αυτή επεξηγηματική έκθεση σχετικά με το άρθρο 8 του προσαρτήματος E (CUI) προκύπτει ότι η ευθύνη για τις ζημιές που προκαλούνται στα μεταφορικά μέσα, η οποία προβλέπεται από το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του προσαρτήματος E (CUI), αφορά μόνον τις ζημιές τις οποίες υφίσταται «άμεσα» ο μεταφορέας.
- 63 Παρά ταύτα, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο αποζημίωσης για τις λοιπές ζημιές βάσει άλλων διατάξεων. Συναφώς, επισημαίνεται ότι το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του προσαρτήματος E (CUI) προβλέπει ότι ο διαχειριστής ευθύνεται για την αποζημίωση που οφείλεται από τον μεταφορέα δυνάμει των ενιαίων νομικών κανόνων CIV και των ενιαίων νομικών κανόνων CIM.

- 64 Επιπλέον, όπως επισήμανε η γενική εισαγγελέας στο σημείο 111 των προτάσεών της, το άρθρο 8, παράγραφος 4, του προσαρτήματος E (CUI) συνηγορεί υπέρ της στενής ερμηνείας της έκτασης της ευθύνης του διαχειριστή για τις υλικές ζημιές βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του εν λόγω προσαρτήματος. Πράγματι, σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν εάν και σε ποιον βαθμό ο διαχειριστής είναι υπεύθυνος για τις ζημιές που προκλήθηκαν στον μεταφορέα από καθυστέρηση ή από διαταραχή στην εκμετάλλευση. Μπορεί να πρόκειται, μεταξύ άλλων, για ζημιές που υπέστη μια σιδηροδρομική επιχείρηση λόγω της αδυναμίας της να χρησιμοποιήσει όχημα που υπέστη ζημία.
- 65 Εν προκειμένω, η Lokomotion Gesellschaft ζητεί αποζημίωση για τις δαπάνες μίσθωσης δύο σιδηροδρομικών μηχανών αντικατάστασης τις οποίες χρειάστηκε να μισθώσει κατά τη διάρκεια της επισκευής των μηχανών που υπέστησαν ζημιές. Επομένως, η αγωγή της κύριας δίκης δεν αποσκοπεί στην αποκατάσταση της υλικής ζημίας που προκλήθηκε στις ζημιωθείσες αμαξοστοιχίες, αλλά στην αποζημίωση για τις δαπάνες που προέκυψαν από την πρόθεση της Lokomotion Gesellschaft να συνεχίσει να παρέχει τις υπηρεσίες της αδιαλείπτως. Δαπάνες, όμως, που πραγματοποιούνται για την επανόρθωση των επιπτώσεων των υλικών ζημιών, όπως είναι, μεταξύ άλλων, οι δαπάνες μίσθωσης σιδηροδρομικών μηχανών, συνιστούν χρηματική και όχι υλική ζημία, κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του προσαρτήματος E (CUI), και, υπό την επιφύλαξη της ενδεχόμενης εφαρμογής άλλων διατάξεων, δεν εμπίπτουν στην αντικειμενική ευθύνη του διαχειριστή υποδομής βάσει του εν λόγω άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β'.
- 66 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του προσαρτήματος E (CUI) έχει την έννοια ότι η ευθύνη του διαχειριστή της υποδομής όσον αφορά τις υλικές ζημιές δεν καλύπτει τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε η σιδηροδρομική επιχείρηση για τη μίσθωση σιδηροδρομικών μηχανών αντικατάστασης κατά την περίοδο επισκευής των μηχανών που είχαν υποστεί ζημία.

### ***Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος***

- 67 Με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 4 και το άρθρο 19, παράγραφος 1, του προσαρτήματος E (CUI) έχουν την έννοια ότι τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να διευρύνουν την ευθύνη τους με γενική παραπομπή στο εθνικό δίκαιο, το οποίο προβλέπει μεγαλύτερη έκταση της ευθύνης του διαχειριστή υποδομής, αλλά εξαρτά την ευθύνη αυτή από την ύπαρξη υπαιτιότητας.
- 68 Κατά το άρθρο 4 του προσαρτήματος E (CUI), εκτός αντίθετης ρήτρας στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, κάθε όρος ο οποίος, άμεσα ή έμμεσα, θα παρέκκλινε από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες είναι άκυρος και ανίσχυρος. Το ίδιο άρθρο ορίζει, ωστόσο, ότι τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να αναλάβουν ευθύνη και υποχρεώσεις μεγαλύτερες από αυτές που προβλέπονται στους κανόνες αυτούς ή να καθορίσουν ένα μέγιστο ποσό αποζημίωσης για τις υλικές ζημιές.
- 69 Όπως αναφέρεται στην επεξηγηματική έκθεση σε σχέση με το άρθρο 4 του προσαρτήματος E (CUI), το άρθρο αυτό προβλέπει ότι οι διατάξεις του εν λόγω προσαρτήματος έχουν επιτακτικό χαρακτήρα και κατισχύουν του εθνικού δικαίου.

- 70 Επομένως, οι διατάξεις του προσαρτήματος E (CUI) είναι δεσμευτικές σε όλες τις περιπτώσεις που καλύπτονται από το εν λόγω προσάρτημα και τούτο ισχύει, μεταξύ άλλων, και για την ευθύνη του διαχειριστή, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, του εν λόγω προσαρτήματος.
- 71 Εντούτοις, όπως αναφέρεται στην επεξηγηματική έκθεση σε σχέση με το εν λόγω άρθρο 4, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να διευρύνουν την ευθύνη τους για καταστάσεις που δεν καλύπτονται ήδη από το προσάρτημα E (CUI). Κατά συνέπεια, οι διατάξεις του άρθρου 8, παράγραφος 1, του εν λόγω προσαρτήματος πρέπει να νοούνται ως επιτακτικού χαρακτήρα μόνον κατά το μέρος που καθορίζουν την ελάχιστη έκταση της ευθύνης του διαχειριστή.
- 72 Επομένως, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν τη διεύρυνση της ευθύνης τους και να την περιλάβουν στη σύμβαση χρήσης. Εναπόκειται στη συμβατική ελευθερία των συμβαλλομένων να αποφασίσουν αν θα επιλέξουν να διατυπώσουν οι ίδιοι στη σύμβαση όρο που θα προβλέπει τέτοια διεύρυνση της ευθύνης τους ή να παραπέμψουν στο εθνικό δίκαιο.
- 73 Συναφώς, όπως υπογράμμισε η γενική εισαγγελέας στο σημείο 127 των προτάσεών της, το άρθρο 4 του προσαρτήματος E (CUI) ουδόλως περιορίζει τη δυνατότητα των συμβαλλομένων, δυνάμει της διάταξης αυτής, να συμφωνήσουν ως προς τη διεύρυνση της ευθύνης τους. Ομοίως, από κανένα στοιχείο δεν συνάγεται ότι η διεύρυνση της ευθύνης δεν μπορεί να λάβει τη μορφή παραπομπής στους κανόνες του εθνικού δικαίου.
- 74 Επιπλέον, η διεύρυνση της ευθύνης που προβλέπεται από το άρθρο 4 του προσαρτήματος E (CUI), επειδή αφορά καταστάσεις που δεν καλύπτονται ήδη από το προσάρτημα αυτό, προστίθεται στην αντικειμενική ευθύνη που προβλέπεται από το άρθρο 8, παράγραφος 1, του εν λόγω προσαρτήματος.
- 75 Ως εκ τούτου, σύμφωνα με το άρθρο 4 του προσαρτήματος E (CUI), η παραπομπή στο εθνικό δίκαιο μπορεί καθόλα να έχει ως συνέπεια την πρόβλεψη, πέραν των κανόνων περί ευθύνης του προσαρτήματος E (CUI), και ενός καθεστώτος ευθύνης διαφορετικού από εκείνο της αντικειμενικής ευθύνης.
- 76 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από το άρθρο 19, παράγραφος 1, του προσαρτήματος E (CUI), σύμφωνα με το οποίο κάθε αξίωση περί ευθύνης, οποιουδήποτε χαρακτήρα, δεν δύναται να ασκηθεί κατά του διαχειριστή ή κατά του μεταφορέα παρά μόνον εντός των όρων και των περιορισμών του προσαρτήματος E (CUI). Όπως αναφέρεται στην επεξηγηματική έκθεση σε σχέση με το εν λόγω άρθρο 19, η διάταξη αυτή αφορά την εξωσυμβατική ευθύνη των συμβαλλομένων μερών έναντι τρίτων και όχι την ευθύνη των συμβαλλομένων μερών στην αμοιβαία μεταξύ τους σχέση.
- 77 Εν προκειμένω, από τα πραγματικά στοιχεία που εξέθεσε το αιτούν δικαστήριο προκύπτει ότι οι διάδικοι συμφώνησαν επί των γενικών όρων που περιλαμβάνονται στη σύμβαση. Το σημείο 20 των γενικών αυτών όρων προβλέπει ότι η ευθύνη των συμβαλλομένων μερών διέπεται από τις διατάξεις της νομοθεσίας και του διεθνούς δικαίου, ιδίως δε από τις διατάξεις του γενικού αστικού κώδικα, του κώδικα εταιριών και του νόμου περί αστικής ευθύνης σιδηροδρομικών και μηχανοκίνητων οχημάτων. Υπό τις συνθήκες αυτές, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει αν η παραπομπή αυτή έχει ως αποτέλεσμα τη διεύρυνση της ευθύνης ενός τουλάχιστον από τα συμβαλλόμενα μέρη, χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα που αντλεί το άλλο συμβαλλόμενο μέρος από τις διατάξεις του προσαρτήματος E (CUI).

- 78 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 4 και το άρθρο 19, παράγραφος 1, του προσαρτήματος E (CUI) έχουν την έννοια ότι τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να διευρύνουν την ευθύνη τους με γενική παραπομπή στο εθνικό δίκαιο, βάσει του οποίου η έκταση της ευθύνης του διαχειριστή υποδομής είναι μεγαλύτερη και εξαρτάται από την ύπαρξη υπαιτιότητας.

### Επί των δικαστικών εξόδων

- 79 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπόμπου που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πέμπτο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επιλαμβανόμενο υποθέσεως σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, είναι αρμόδιο να ερμηνεύσει το άρθρο 4, το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', και το άρθρο 19, παράγραφος 1, του προσαρτήματος E (CUI) της Σύμβασης σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βιλνιους της 3ης Ιουνίου 1999, το οποίο επιγράφεται «Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες (ENK) σχετικά με το συμβόλαιο χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (CUI)».
- 2) Το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του προσαρτήματος E της Σύμβασης σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βιλνιους της 3ης Ιουνίου 1999, έχει την έννοια ότι η ευθύνη του διαχειριστή της υποδομής όσον αφορά τις υλικές ζημιές δεν καλύπτει τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε η σιδηροδρομική επιχείρηση για τη μίσθωση σιδηροδρομικών μηχανών αντικατάστασης κατά την περίοδο επισκευής των μηχανών που είχαν υποστεί ζημία.
- 3) Το άρθρο 4 και το άρθρο 19, παράγραφος 1, του προσαρτήματος E της Σύμβασης σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βιλνιους της 3ης Ιουνίου 1999, έχουν την έννοια ότι τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να διευρύνουν την ευθύνη τους με γενική παραπομπή στο εθνικό δίκαιο, βάσει του οποίου η έκταση της ευθύνης του διαχειριστή υποδομής είναι μεγαλύτερη και εξαρτάται από την ύπαρξη υπαιτιότητας.

(υπογραφές)