



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Vijfde kamer)

14 juli 2022*

„Prejudiciële verwijzing – Internationale overeenkomsten – Spoorwegvervoer – Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) – Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer (CUI) – Artikel 4 – Dwingend recht – Artikel 8 – Aansprakelijkheid van de beheerder – Artikel 19 – Andere vorderingen – Bevoegdheid van het Hof – Schade aan de locomotieven van de vervoerder na een ontsporing – Huur van vervangende locomotieven – Verplichting van de infrastructuurbeheerder om de huurkosten te vergoeden – Overeenkomst die voorziet in de uitbreiding van de aansprakelijkheid van de partijen door een verwijzing naar het nationale recht”

In zaak C-500/20,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) bij beslissing van 6 augustus 2020, ingekomen bij het Hof op 6 oktober 2020, in de procedure

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

tegen

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH,

wijst

HET HOF (Vijfde kamer),

samengesteld als volgt: E. Regan, kamerpresident, I. Jarukaitis (rapporteur), M. Ilešič, D. Gratsias en Z. Csehi, rechters,

advocaat-generaal: T. Čapeta,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

* Procestaal: Duits.

gelet op de opmerkingen van:

- ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, vertegenwoordigd door J. Andras en A. Egger, Rechtsanwältin,
- Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, vertegenwoordigd door G. Horak en A. Stolz, Rechtsanwältin,
- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door W. Mölls, C. Vrignon en G. Wilms als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 3 februari 2022,

het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (hierna: „COTIF”), en meer in het bijzonder van artikel 4, artikel 8, lid 1, onder b), en artikel 19, lid 1, van aanhangsel E bij het COTIF, met als opschrift „Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur in het internationale spoorwegverkeer (CUI)” [hierna: „aanhangsel E (CUI)”].
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen ÖBB-Infrastruktur AG, een Oostenrijkse onderneming die spoorweginfrastructuur beheert, en Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH (hierna: „Lokomotion Gesellschaft”), een Duitse spoorwegonderneming, over een schadevordering naar aanleiding van een ongeval op een door ÖBB-Infrastruktur geëxploiteerde spoorweg.

Toepasselijke bepalingen

Internationaal recht

COTIF

- 3 Het COTIF is op 1 juli 2006 in werking getreden. De 49 staten die partij zijn bij het COTIF, waaronder alle lidstaten van de Europese Unie met uitzondering van de Republiek Cyprus en de Republiek Malta, vormen de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF).
- 4 Krachtens artikel 2, lid 1, van het COTIF heeft de OTIF tot doel het internationale spoorwegverkeer in alle opzichten te bevorderen, te verbeteren en te vergemakkelijken, met name door het opstellen van uniforme rechtsstelsels voor de rechtsgebieden betreffende het internationale spoorwegverkeer, zoals overeenkomsten voor het gebruik van infrastructuur.

5 Artikel 6, lid 1 („Uniforme Regelen”), van het COTIF luidt:

„Het internationale spoorwegverkeer en de toelating van spoorwegmaterieel tot gebruik in het internationale verkeer, worden, voor zover er geen verklaringen of voorbehouden overeenkomstig artikel 42, lid 1, eerste volzin, zijn afgelegd of gemaakt, geregeld door:

[...]

e) de ‚Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur in het internationale spoorwegverkeer (CUI)’, Aanhangsel E [(CUI)],

[...]”

6 Artikel 4 van aanhangsel E (CUI) luidt:

„Tenzij in deze Uniforme Regelen anders is bepaald, is elk beding dat middellijk of onmiddellijk van deze Uniforme Regelen afwijkt, 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.”

7 Artikel 8 van aanhangsel E (CUI) bepaalt:

„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 [betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers (CIV)] en de Uniforme Regelen [betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (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 de schade die de vervoerder lijdt ten gevolge van vertraging of onderbreking van de bedrijfsuitoefening.”

8 Artikel 19, lid 1, van aanhangsel E (CUI) luidt als volgt:

„In alle gevallen waar deze Uniforme Regelen van toepassing zijn, kan tegen de beheerder of tegen de vervoerder slechts een vordering wegens aansprakelijkheid, ongeacht de rechtsgrond, worden ingesteld onder de voorwaarden en beperkingen van deze Uniforme Regelen.”

Toelichting bij aanhangsel E (CUI)

- 9 De toelichting bij aanhangsel E (CUI), opgesteld door de algemene vergadering van de OTIF (AG 12/13 Add.8) van 30 september 2015 (hierna: „toelichting”), bevat inzake artikel 4 van aanhangsel E (CUI) het volgende:

„1. In beginsel zijn de [Uniforme Regelen] CUI dwingend en hebben zij voorrang boven het nationale recht. De tekst volgt die van artikel 5 van de [Uniforme Regelen] CIM.

2. Er bestaat contractuele vrijheid met betrekking tot de economische voorwaarden van de gebruiksovereenkomst.

3. De laatste volzin, als zodanig overgenomen van artikel 5 van de [Uniforme Regelen] CIM biedt partijen bij de overeenkomst de mogelijkheid hun aansprakelijkheid uit te breiden. [...]”

- 10 Met betrekking tot artikel 8 van aanhangsel E (CUI) wordt in de toelichting verklaard:

„1. In lid 1 is het beginsel van de (strikte) risicoaansprakelijkheid van de beheerder vastgelegd. Degene die de schade heeft geleden (de vervoerder of zijn hulpverlener) moet de oorzaak van de schade (gebrekig beheer of gebrekkige infrastructuur) en het bedrag ervan bewijzen; hij moet voorts aantonen dat de schade tijdens het gebruik van de infrastructuur is veroorzaakt. [...]”

2. Volgens de tekst van lid 1, onder b), omvat de aansprakelijkheid voor zaakschade niet de aansprakelijkheid voor (loutere) vermogensschade. Volgens lid 1, onder c), vormt vermogensschade die voortvloeit uit de door de vervoerder krachtens de [Uniforme Regelen] CIV en [Uniforme Regelen] CIM verschuldigde schadevergoeding hierop een uitzondering. De door de vervoermiddelen geleden schade is zaakschade die de vervoerder rechtstreeks lijdt, zelfs wanneer deze vervoermiddelen naar burgerlijk recht niet zijn eigendom zijn, maar hij daarover beschikt krachtens een overeenkomst volgens de [Uniforme Regelen betreffende de overeenkomsten voor het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegverkeer (CUV)].”

- 11 Deze toelichting verduidelijkt het volgende inzake artikel 19 van aanhangsel E (CUI):

„Dit artikel heeft tot doel via de beperking van de buitencontractuele rechten van derden de wettelijke aansprakelijkheidsregeling voor contractuele rechten te beschermen tegen elk misbruik in de gevallen waarin die derden anders op onbeperkte wijze buitencontractueel verhaal zouden kunnen nemen op een partij bij de overeenkomst. [...]”

Toetredingsovereenkomst

- 12 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 (COTIF) van 9 mei 1980, ondertekend op 23 juni 2011 te Bern (PB 2013, L 51, blz. 8; hierna: „toetredingsovereenkomst”), is krachtens artikel 9 ervan op 1 juli 2011 in werking getreden.

- 13 Artikel 2 van de toetredingsovereenkomst luidt:

„Onverminderd het voorwerp en het doel van het [COTIF], namelijk het internationale spoorwegvervoer te bevorderen, te verbeteren en te faciliteren, en onverminderd de volledige

toepassing van het [COTIF] ten aanzien van andere partijen bij het [COTIF] in hun onderlinge betrekkingen, passen de partijen bij het [COTIF] die tevens lidstaat van de Unie zijn de voorschriften van de Unie toe, en passen zij derhalve de uit het [COTIF] voortvloeiende voorschriften slechts toe voor zover geen voorschriften van de Unie van toepassing zijn.”

- 14 Artikel 7 van de toetredingsovereenkomst bepaalt het volgende:

„De draagwijdte van de aan de Unie verleende bevoegdheid wordt in algemene termen beschreven in een door de Unie bij de sluiting van deze overeenkomst af te leggen schriftelijke verklaring. De verklaring kan indien nodig door kennisgeving van de Unie aan de OTIF worden gewijzigd. Zij strekt er niet toe de aangelegenheden die in voorkomend geval ressorteren onder de kennisgevingen inzake Uniebevoegdheid welke vóór de besluitneming in de OTIF door formele stemming of anderszins worden verricht, te vervangen of op enigerlei wijze in te perken.”

Unierecht

Besluit 2013/103

- 15 De toetredingsovereenkomst is namens de Unie goedgekeurd bij besluit 2013/103/EU 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 spoorwegvervoer tot toetreding van de Europese Unie tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (PB 2013, L 51, blz. 1).
- 16 Bijlage I bij besluit 2013/103 bevat een verklaring die de Unie tijdens de ondertekening van de toetredingsovereenkomst heeft afgelegd betreffende de uitoefening van bevoegdheden (hierna: „verklaring van de Unie”).
- 17 De verklaring van de Unie bepaalt het volgende:

„In de spoorwegsector oefent de Europese Unie [...] 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 [VWEU].

[...]

Op grond van [de artikelen 91 en 171 VWEU] heeft de Unie reeds talrijke wetteksten met betrekking tot het spoorvervoer aangenomen.

Op grond van het Unierecht geniet de Unie uitsluitende bevoegdheid inzake spoorvervoer 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 [COTIF].

De lijst van de ter zake dienende wetteksten van de Unie die op het tijdstip van de sluiting van de overeenkomst van kracht zijn, is vervat in het aanhangsel bij deze bijlage. De werkingssfeer van de uit deze teksten voortvloeiende Uniebevoegdheid dient telkens aan de hand van de afzonderlijke bepalingen ervan te worden beoordeeld, met name voor zover bij die bepalingen gemeenschappelijke regels worden vastgesteld. De bevoegdheid van de Unie is voortdurend aan verandering onderhevig. In het kader van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het VWEU kunnen de bevoegde instellingen van de Unie besluiten nemen die bepalend zijn voor de reikwijdte van de bevoegdheid van de Unie. De Unie behoudt zich daarom het recht voor deze verklaring dienovereenkomstig te wijzigen, maar beschouwt dit niet als een voorwaarde om haar bevoegdheden op de door het [COTIF] bestreken gebieden te kunnen uitoefenen.”

Richtlijn 2012/34

18 In de overwegingen 1 tot en met 3 van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB 2012, L 343, blz. 32) staat te lezen:

- „(1) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap [(PB 1991, L 237, blz. 25)], richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen [(PB 1995, L 143, blz. 70)] en richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur [(PB 2001, L 75, blz. 29)] zijn ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van deze richtlijnen te worden overgegaan en dienen deze richtlijnen tot één handeling te worden samengevoegd.
- (2) Een grotere integratie van de vervoersector in de Unie is een fundamenteel onderdeel van de voltooiing van de interne markt en de spoorwegen zijn een essentieel bestanddeel van de vervoersector in de Unie die zich richt op het bereiken van duurzame mobiliteit.
- (3) Met het oog op integratie in een markt met vrije concurrentie is het van belang om de efficiëntie van het spoor te verbeteren, waarbij evenwel met de bijzondere kenmerken van de spoorwegen rekening dient te worden gehouden.”

19 Artikel 1 („Onderwerp en toepassingsgebied”) van richtlijn 2012/34 luidt als volgt:

„1. Deze richtlijn stelt vast:

- a) de regels inzake het beheer van de spoorweginfrastructuur en de vervoersactiviteiten per spoor van spoorwegondernemingen die in een lidstaat zijn of zullen worden gevestigd, zoals bepaald in hoofdstuk II;

[...]”

20 Artikel 3 („Definities”) van richtlijn 2012/34 bepaalt in de punten 1 en 2:

„In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1) ‚spoorwegonderneming’: iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig deze richtlijn en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoersdiensten voor goederen en/of voor passagiers, waarbij die onderneming voor de tractie zorgt; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend voor tractie zorgen;
 - 2) ‚infrastructuurbeheerder’: een instantie of onderneming die met name belast is met de aanleg, het beheer en het onderhoud van spoorweginfrastructuur, met inbegrip van het verkeersbeheer en de besturing en seingeving. De taken van de infrastructuurbeheerder op een net of een deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen.”
- 21 Hoofdstuk IV („Heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit”) van richtlijn 2012/34 omvat de artikelen 26 tot en met 57. Artikel 28 („Overeenkomsten tussen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders”) luidt als volgt:

„De spoorwegondernemingen die vervoersdiensten per spoor verrichten, sluiten de nodige publiek- of privaatrechtelijke overeenkomsten met de infrastructuurbeheerders van de gebruikte spoorweginfrastructuur. Die overeenkomsten mogen geen discriminerende voorwaarden bevatten en zijn transparant, in overeenstemming met deze richtlijn.”

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

- 22 Lokomotion Gesellschaft is een in Duitsland gevestigde particuliere spoorwegonderneming. Zij stelt locomotieven ter beschikking aan haar klanten om verschillende soorten vervoer te verrichten.
- 23 ÖBB-Infrastruktur is een Oostenrijkse onderneming die infrastructuur voor het spoorwegvervoer beheert en onder meer de spoorweginfrastructuur van het station Kufstein in Oostenrijk exploiteert.
- 24 In december 2014 hebben deze ondernemingen een overeenkomst gesloten inzake het gebruik van de spoorweginfrastructuur van ÖBB-Infrastruktur voor internationaal vervoer, op grond waarvan Lokomotion Gesellschaft het recht heeft om deze spoorweginfrastructuur te gebruiken tegen een vergoeding die is vastgelegd in de overeenkomsten voor de desbetreffende treinpaden.
- 25 De algemene voorwaarden betreffende de overeenkomst voor het gebruik van infrastructuur (hierna: „algemene voorwaarden”) maken integraal deel uit van deze overeenkomst. Punt 20 van die algemene voorwaarden bepaalt dat de partijen bij de overeenkomst aansprakelijkheid zijn overeenkomstig de wettelijke en internationaalrechtelijke bepalingen, in het bijzonder de bepalingen van het Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch (algemeen burgerlijk wetboek), het Unternehmensgesetzbuch (ondernemingswetboek), het Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (aansprakelijkheidswet spoorwegen en motorvoertuigen) en aanhangsel E (CUI), tenzij in de algemene voorwaarden anders is bepaald.

- 26 Volgens punt 34 van die algemene voorwaarden wordt de overeenkomst beheerst door het Oostenrijkse recht, met uitzondering van de bepalingen die verwijzen naar het Internationale Privatrechtsgesetz (wet op het internationaal privaatrecht) en naar het op 11 april 1980 te Wenen ondertekende Verdrag van de Verenigde Naties inzake internationale koopovereenkomsten betreffende roerende zaken.
- 27 Op 15 juli 2015 ontspoorde in het station Kufstein een uit zes locomotieven bestaande locomotiefrein van Lokomotion Gesellschaft, waarbij twee van die locomotieven werden beschadigd. Die beschadigde locomotieven konden tijdens de reparatieperiode niet worden ingezet, zodat Lokomotion Gesellschaft twee vervangende locomotieven heeft gehuurd. Daarop heeft zij bij een rechter in eerste aanleg beroep ingesteld tegen ÖBB-Infrastruktur teneinde terugbetaling te verkrijgen van deze huurkosten, ten bedrage van 629 110 EUR vermeerderd met rente en kosten.
- 28 Lokomotion Gesellschaft is van mening dat het ongeval te wijten is aan gebreken van de door ÖBB-Infrastruktur beheerde spoorweginfrastructuur. Volgens Lokomotion Gesellschaft heeft ÖBB-Infrastruktur op onrechtmatige en verwijtbare wijze haar uit het spoorwegrecht voortvloeiende verplichtingen om de rails naar behoren aan te leggen, te inspecteren, te onderhouden en te repareren niet nageleefd. Voorts moeten de huurkosten voor de vervangende locomotieven worden beschouwd als „zaakschade” in de zin van artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E (CUI).
- 29 ÖBB-Infrastruktur betoogt dat de spoorweginfrastructuur geen gebreken vertoonde. Volgens haar is het ongeval veroorzaakt door de vervorming van een, reeds vóór de ontsporing overbelaste, koppelingshaak van de ontspoorde locomotief en ligt de schuld bij Lokomotion Gesellschaft. Voorts bestaat de geleden schade uitsluitend uit vermogensschade waarvoor Lokomotion Gesellschaft geen vergoeding kan krijgen op grond van de toepasselijke bepalingen van aanhangsel E (CUI).
- 30 Bij tussenvonnis heeft de rechter in eerste aanleg de vordering van Lokomotion Gesellschaft afgewezen aangezien aanhangsel E (CUI), gelet op artikel 19, lid 1, ervan, alle andere nationale aansprakelijkheidsregelingen als enige aansprakelijkheidsregeling heeft vervangen. Deze rechter heeft erop gewezen dat „zaakschade” volgens de definitie van artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E (CUI) beperkt is tot de vernieling of beschadiging van roerende en onroerende zaken. De in het hoofdgeding gevorderde huurkosten vormen echter louter vermogensschade die noch door artikel 8, lid 1, onder b), noch door artikel 8, lid 1, onder c), van aanhangsel E (CUI) wordt gedekt en kunnen dus niet worden vergoed. Deze rechtbank was voorts van mening dat punt 20 van de algemene voorwaarden geen overeenkomst tussen de partijen in de zin van artikel 8, lid 4, van aanhangsel E (CUI) vormt, op grond waarvan ÖBB-Infrastruktur naar nationaal recht aansprakelijk zou zijn.
- 31 De appelrechter heeft dit tussenvonnis vernietigd en de vordering van Lokomotion Gesellschaft terugverwezen naar de rechter in eerste aanleg voor een nieuwe beslissing. In dit verband was de appelrechter van mening dat het in artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E (CUI) gebruikte begrip „zaakschade” ruim moet worden opgevat en dat hieronder ook „afgeleide zaakschade” valt, zoals de van ÖBB-Infrastruktur gevorderde huurkosten voor de vervanging van beschadigde locomotieven.

- 32 ÖBB-Infrastruktur heeft bij het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk), de verwijzende rechter, beroep ingesteld tegen de vernietigingsbeslissing van de rechter in hoger beroep.
- 33 Om te beginnen is de verwijzende rechter van oordeel dat de tussen de Unie en de OTIF gesloten overeenkomst betreffende de toetreding van de Unie tot het COTIF een gemengde overeenkomst is, maar de gebieden van het COTIF waarop de Unie exclusieve bevoegdheid heeft en de gebieden waarop zij een met de lidstaten gedeelde bevoegdheid uitoefent, zijn in de verklaring van de Unie niet uitdrukkelijk vermeld. De verwijzende rechter merkt op dat de bevoegdheid van Hof, gelet op deze verklaring, zich tot alle gebieden van het COTIF lijkt uit te strekken.
- 34 Gelet op de in de rechtsleer geformuleerde onzekerheden over de bevoegdheid van het Hof om prejudiciële verwijzingen met betrekking tot gemengde overeenkomsten te behandelen, twijfelt de verwijzende rechter echter aan het bestaan van een dergelijke bevoegdheid in het hoofdgeding.
- 35 Deze rechter is verder van oordeel dat de huurkosten voor de in het hoofdgeding aan de orde zijnde locomotieven op zich geen „zaakschade” vormen, die volgens artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E (CUI) bestaat in de vernieling of beschadiging van roerende of onroerende zaken. Aangezien deze kosten echter nauw verband houden met dergelijke schade, vraagt deze rechter zich af of zij als afgeleide zaakschade zouden kunnen worden aangemerkt.
- 36 Mocht het Hof tot slot oordelen dat de huurkosten voor de betrokken locomotieven niet onder bovengenoemde bepaling vallen, dan moet volgens de verwijzende rechter worden vastgesteld of een algemene verwijzing naar een nationale wettelijke regeling kan worden opgevat als een bepaling die afwijkt van de Uniforme Regelen in de zin van artikel 4 van aanhangsel E (CUI) en, in dat geval, of een dergelijke verwijzing daadwerkelijk moet worden beschouwd als een „uitbreiding” van aansprakelijkheid in de zin van dat artikel 4, wanneer deze nationale wettelijke regeling strikter is dan het COTIF wat betreft de voorwaarden voor de aansprakelijkheid, met name de voorwaarde dat er sprake is van schuld.
- 37 Tegen deze achtergrond heeft het Oberste Gerichtshof de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Is het [Hof] bevoegd tot uitlegging van [aanhangsel E (CUI)]?

2) Voor het geval dat de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord:

Dient artikel 8, § 1, onder b), [van aanhangsel E (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, [van aanhangsel E (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 [aanhangsel E (CUI)] – als voorwaarde voor die aansprakelijkheid wordt gesteld dat er sprake is van schuld?”

Bevoegdheid van het Hof

- 38 Overeenkomstig artikel 267 VWEU is het Hof bevoegd om de handelingen van de instellingen, organen en instanties van de Unie uit te leggen.
- 39 Uit vaste rechtspraak blijkt dat een door de Raad overeenkomstig de artikelen 217 en 218 VWEU gesloten overeenkomst, wat de Unie betreft, een handeling is welke door een der instellingen van de Unie is verricht, dat de bepalingen van een dergelijke overeenkomst vanaf de inwerkingtreding ervan deel uitmaken van de rechtsorde van de Unie en dat het Hof in het kader van deze rechtsorde bevoegd is om bij wijze van prejudiciële beslissing een uitspraak te doen over de uitlegging van die overeenkomst (arresten van 30 april 1974, Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, punten 3-6, en 2 september 2021, Republiek Moldavië, C-741/19, EU:C:2021:655, punt 23).
- 40 Wat de door de Unie en haar lidstaten krachtens een gedeelde bevoegdheid gesloten gemengde overeenkomsten betreft, is het Hof, dat overeenkomstig artikel 267 VWEU wordt aangezocht, bevoegd om de scheidslijn aan te brengen tussen de verplichtingen die de Unie op zich neemt en die welke uitsluitend ten laste blijven van de lidstaten, en om daartoe de bepalingen van een dergelijke overeenkomst uit te leggen (zie naar analogie arresten van 14 december 2000, Dior e.a., C-300/98 en C-392/98, EU:C:2000:688, punt 33, en 8 maart 2011, Lesoochranárske zoskupenie, C-240/09, EU:C:2011:125, punt 31).
- 41 Bijgevolg is het Hof bevoegd om de bepalingen van een gemengde overeenkomst uit te leggen die betrekking hebben op de door de Unie aangegane verplichtingen, wanneer deze binnen een gebied vallen waarop de Unie haar bevoegdheid heeft uitgeoefend (zie in die zin arrest van 8 maart 2011, Lesoochranárske zoskupenie, C-240/09, EU:C:2011:125, punten 32 en 34).
- 42 Uit vaste rechtspraak volgt eveneens dat wanneer een bepaling van een internationale overeenkomst zowel van toepassing kan zijn op situaties die onder het nationale recht vallen als op situaties die onder het Unierecht vallen, er een stellig belang bestaat dat deze bepaling, ter vermijding van uiteenlopende uitleggingen in de toekomst, op eenvormige wijze wordt uitgelegd, ongeacht de omstandigheden waaronder die bepaling toepassing moet vinden (zie met name arrest van 2 september 2021, Republiek Moldavië, C-741/19, EU:C:2021:655, punt 29 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 43 Enkel het Hof, in het kader van de samenwerking met de rechterlijke instanties van de lidstaten overeenkomstig artikel 267 VWEU, is evenwel in staat een dergelijke uniforme uitlegging te verzekeren (zie naar analogie arrest van 14 december 2000, Dior e.a., C-300/98 en C-392/98, EU:C:2000:688, punt 38).
- 44 In casu blijkt uit artikel 2 van het COTIF dat de OTIF „tot doel [heeft] het internationale spoorwegverkeer in alle opzichten te bevorderen, te verbeteren en te vergemakkelijken”, met name door het opstellen van uniforme rechtsstelsels voor verschillende rechtsgebieden betreffende dat verkeer (arrest van 5 december 2017, Duitsland/Raad, C-600/14, EU:C:2017:935, punt 54).
- 45 In dit kader regelt aanhangsel E (CUI) de overeenkomsten inzake het gebruik van de spoorweginfrastructuur (CUI) voor het vervoer, met inbegrip van de vorm en de kadervoorwaarden van dergelijke overeenkomsten. In het bijzonder bevatten artikel 8, lid 1, artikel 4 en artikel 19, lid 1, van aanhangsel E (CUI), waarover het Hof zich dient uit te spreken, onder meer de regels inzake de aansprakelijkheid van de infrastructuurbeheerder. Dit aanhangsel

heeft dus betrekking op het recht inzake overeenkomsten met betrekking tot het internationale spoorwegvervoer. Deze bepalingen kunnen dus onder meer betrekking hebben op de rechtsregeling die van toepassing is op overeenkomsten tussen spoorwegondernemingen en beheerders van de gebruikte spoorweginfrastructuur.

- 46 Deze materie behoort tot een gebied, namelijk vervoer, waarvoor de Unie, zoals blijkt uit artikel 4, lid 2, onder g), VWEU, beschikt over een gedeelde bevoegdheid die zij bij de vaststelling van richtlijn 2012/34 heeft uitgeoefend.
- 47 Hoewel deze richtlijn in dit verband geen regels bevat die vergelijkbaar zijn met die van aanhangsel E (CUI), vormt zij, zoals blijkt uit overweging 1 ervan, een herschikking van de richtlijnen 91/440, 95/18 en 2001/14, die uitdrukkelijk worden genoemd in het aanhangsel bij de verklaring van de Unie als instrumenten waarmee zij haar met de lidstaten gedeelde bevoegdheid op het gebied van vervoer uitoefent.
- 48 Voorts wordt in de overwegingen 2 en 3 van deze richtlijn gewezen op het belang van een grotere integratie van de vervoersector van de Unie en een verbetering van de efficiëntie van het spoor, waarbij evenwel met de bijzondere kenmerken van de spoorwegen rekening dient te worden gehouden.
- 49 In dit verband blijkt uit artikel 1 van richtlijn 2012/34 onder meer dat zij de regels vaststelt inzake het beheer van de spoorweginfrastructuur en de vervoersactiviteiten per spoor van spoorwegondernemingen die in een lidstaat zijn of zullen worden gevestigd alsmede de beginselen en procedures die bij de vaststelling en de inning van de rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit moeten worden toegepast, zoals bepaald in hoofdstuk IV. Artikel 3, punten 1 en 2, van die richtlijn definieert de begrippen „spoorwegonderneming” en „infrastructuurbeheerder”. Voorts verwijst artikel 28 van die richtlijn, dat deel uitmaakt van hoofdstuk IV, naar de overeenkomsten die gesloten zijn tussen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders, waarbij wordt bepaald dat die overeenkomsten niet-discriminerend en transparant moeten zijn.
- 50 Meer in het bijzonder moet worden vastgesteld dat het discriminatieverbod van artikel 28 van richtlijn 2012/34 van toepassing is op alle bepalingen die van toepassing zijn in het kader van de contractuele verhouding tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming, met inbegrip van de toepasselijke aansprakelijkheidsbepalingen.
- 51 Bijgevolg moet worden geoordeeld dat de regels van aanhangsel E (CUI) en meer in het bijzonder de regels inzake de aansprakelijkheid van de beheerder die zijn neergelegd in artikel 4, artikel 8, lid 1, en artikel 19, lid 1, van dat aanhangsel zowel van toepassing kunnen zijn op situaties die onder het nationale recht vallen als op situaties die onder het Unierecht vallen, en dat er dus, overeenkomstig de in punt 42 van het onderhavige arrest in herinnering gebrachte rechtspraak, een stellig belang bij bestaat dat zij op eenvormige wijze worden uitgelegd.
- 52 Bijgevolg is het Hof bevoegd om artikel 4, artikel 8, lid 1, en artikel 19, lid 1, van aanhangsel E (CUI) uit te leggen.

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag

- 53 Gelet op hetgeen is vastgesteld bij het onderzoek naar de bevoegdheid van het Hof moet op de eerste vraag aldus worden geantwoord dat het Hof, dat overeenkomstig artikel 267 VWEU wordt aangezocht, bevoegd is om artikel 4, artikel 8, lid 1, onder b), en artikel 19, lid 1, van aanhangsel E (CUI) uit te leggen.

Tweede vraag

- 54 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E (CUI) aldus moet worden uitgelegd dat de aansprakelijkheid van de infrastructuurbeheerder voor zaakschade ook de huurkosten dekt die de spoorwegonderneming heeft gemaakt voor de vervangende locomotieven tijdens de reparatieperiode van de beschadigde locomotieven.
- 55 In dit verband vraagt de verwijzende rechter zich af of artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E (CUI) ook inhoudt dat de infrastructuurbeheerder aansprakelijk is voor de kosten die weliswaar geen eigenlijke zaakschade dekken, maar nauw met die schade verband houden.
- 56 Volgens vaste rechtspraak moet een internationaal verdrag als het COTIF krachtens het algemene internationale recht, dat bindend is voor de Unie en dat is gecodificeerd in artikel 31 van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht van 23 mei 1969 (*United Nations Treaty Series*, deel 1155, blz. 331), te goeder trouw worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de termen van het verdrag in hun context en in het licht van het voorwerp en het doel van dit verdrag (zie in die zin arrest van 12 mei 2021, *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, punt 31 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 57 Artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E (CUI) bepaalt dat de infrastructuurbeheerder aansprakelijk is voor zaakschade (vernietiging of beschadiging van roerende en onroerende zaken).
- 58 Aangezien deze bepaling voorziet in een risicoaansprakelijkheid (dus zonder schuld) van de infrastructuurbeheerder, moet zij strikt worden uitgelegd.
- 59 Wat de letterlijke uitlegging van artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E (CUI) betreft, lijkt het gebruik van de term „zaakschade”, gevolgd door een verwijzing tussen haakjes naar de vernietiging of beschadiging van roerende of onroerende zaken, aan te tonen dat de aansprakelijkheid van deze beheerder beperkt is tot schade die is toegebracht aan het beschadigde goed zelf en zich niet uitstrekt tot schade die voortvloeit uit de onbeschikbaarheid van dat goed.
- 60 Deze uitlegging wordt bevestigd door de context van artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E (CUI). Artikel 8, lid 1, van aanhangsel E (CUI) noemt immers de drie soorten schade waarvoor de beheerder een dergelijke risicoaansprakelijkheid heeft. De reikwijdte van deze aansprakelijkheid is dus duidelijk afgebakend. Het gaat om personenschade als bedoeld in artikel 8, lid 1, onder a), van aanhangsel E (CUI), zaakschade als bedoeld in artikel 8, lid 1, onder b), van dit aanhangsel, alsmede vermogensschade als bedoeld in artikel 8, lid 1, onder c), van dit aanhangsel E (CUI). Gelet op het in dit artikel 8, lid 1, gemaakte onderscheid tussen deze drie soorten schade moet

worden aangenomen dat deze categorieën elkaar wederzijds uitsluiten en dat met name de aansprakelijkheid van de beheerder voor de in artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E (CUI) bedoelde zaakschade dus niet de vermogensschade dekt.

- 61 Deze conclusie vindt steun in de toelichting bij artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E (CUI), die aangeeft dat de aansprakelijkheid voor zaakschade waarin deze bepaling voorziet, niet de aansprakelijkheid voor vermogensschade omvat.
- 62 In dit verband moet meer in het bijzonder worden benadrukt dat, wat zaakschade betreft, uit de in die toelichting gegeven verduidelijkingen over artikel 8 van aanhangsel E (CUI) volgt dat de aansprakelijkheid voor de door de vervoermiddelen geleden schade, waarin artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E (CUI) voorziet, uitsluitend betrekking heeft op de schade die de vervoerder „rechtstreeks” lijdt.
- 63 Er kan evenwel niet worden uitgesloten dat andere schade op grond van andere bepalingen kan worden vergoed. In dit verband moet worden opgemerkt dat artikel 8, lid 1, onder c), van aanhangsel E (CUI) bepaalt dat de beheerder aansprakelijk is voor de vermogensschade die voortvloeit uit de door de vervoerder krachtens de Uniforme Regelen CIV en Uniforme Regelen CIM verschuldigde schadevergoeding.
- 64 Zoals de advocaat-generaal in punt 111 van haar conclusie heeft aangegeven, pleit artikel 8, lid 4, van aanhangsel E (CUI) voorts voor een enge uitlegging van de reikwijdte van de aansprakelijkheid van de beheerder voor zaakschade uit hoofde van artikel 8, lid 1, onder b), van dat aanhangsel. Op grond van deze bepaling kunnen de partijen bij de overeenkomst immers overeenkomen of, en in hoeverre, de beheerder aansprakelijk is voor de schade die de vervoerder lijdt ten gevolge van vertraging of onderbreking van de bedrijfsuitoefening. Het kan met name gaan om schade die een spoorwegonderneming heeft geleden doordat zij een beschadigd voertuig niet kan gebruiken.
- 65 In casu vordert Lokomotion Gesellschaft vergoeding van de huurkosten van twee locomotieven die moesten worden gehuurd ter vervanging van de beschadigde locomotieven tijdens de reparatieperiode. Het beroep in het hoofdgeding strekt dus niet tot vergoeding van het nadeel dat voortvloeit uit de aan de locomotieven toegebrachte zaakschade, maar tot vergoeding van de kosten die voortvloeien uit de wens van Lokomotion Gesellschaft om haar diensten verder zonder onderbreking te blijven verrichten. Kosten die zijn gemaakt om de gevolgen van zaakschade te verhelpen, zoals met name de kosten voor de huur van locomotieven, vormen vermogensschade en geen zaakschade in de zin van artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E (CUI) en vallen, onverminderd de eventuele toepassing van andere bepalingen, niet onder de risicoaansprakelijkheid van de infrastructuurbeheerder uit hoofde van dat artikel 8, lid 1, onder b).
- 66 Gelet op een en ander moet op de tweede vraag worden geantwoord dat artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E (CUI) aldus moet worden uitgelegd dat de aansprakelijkheid van de infrastructuurbeheerder voor zaakschade niet de kosten dekt die de spoorwegonderneming heeft gemaakt voor de huur van vervangende locomotieven tijdens de duur van de reparatieperiode van de beschadigde locomotieven.

Derde vraag

- 67 Met zijn derde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 4 en artikel 19, lid 1, van aanhangsel E (CUI) aldus moeten worden uitgelegd dat de partijen bij de overeenkomst hun aansprakelijkheid kunnen uitbreiden door een algemene verwijzing naar het nationale recht die voorziet in een ruimere omvang van de aansprakelijkheid van de infrastructuurbeheerder, maar als voorwaarde voor die aansprakelijkheid stelt dat er sprake is van schuld.
- 68 Volgens artikel 4 van aanhangsel E (CUI) is elk beding dat middellijk of onmiddellijk van de Uniforme Regelen afwijkt nietig en zonder rechtsgevolgen, tenzij die Uniforme Regelen anders bepalen. Er wordt evenwel bepaald dat de partijen bij de overeenkomst een zwaardere aansprakelijkheid en zwaardere verplichtingen op zich kunnen nemen dan die welke in die Regelen zijn bepaald of een maximumbedrag voor de vergoeding van zaakschade kunnen vaststellen.
- 69 Zoals blijkt uit de toelichting bij artikel 4 van aanhangsel E (CUI) bepaalt dit artikel dat de bepalingen van dit aanhangsel dwingend zijn en voorrang hebben boven het nationale recht.
- 70 De bepalingen van aanhangsel E (CUI) zijn dus bindend in alle situaties die onder dit aanhangsel vallen. Dat betreft onder meer de aansprakelijkheid van de beheerder, zoals omschreven in artikel 8, lid 1, van dat aanhangsel.
- 71 Zoals echter in de toelichting bij artikel 4 wordt gesteld, kunnen de partijen bij de overeenkomst hun aansprakelijkheid uitbreiden tot situaties die niet reeds onder aanhangsel E (CUI) vallen. Bijgevolg moeten de bepalingen van artikel 8, lid 1, van dat aanhangsel slechts als dwingend worden beschouwd voor zover zij de minimale reikwijdte van de aansprakelijkheid van de beheerder vaststellen.
- 72 De partijen bij de overeenkomst kunnen derhalve een uitbreiding van hun aansprakelijkheid overeenkomen en dit in de gebruiksovereenkomst opnemen. Het behoort tot de contractuele vrijheid van de partijen om te beslissen of zij zelf een beding in de overeenkomst opnemen die in een dergelijke uitbreiding van hun aansprakelijkheid voorziet, dan wel of zij naar het nationale recht verwijzen.
- 73 Zoals de advocaat-generaal in punt 127 van haar conclusie heeft benadrukt, beperkt artikel 4 van aanhangsel E (CUI) in dit verband geenszins de mogelijkheid waarover de partijen bij een overeenkomst beschikken om krachtens deze bepaling een uitbreiding van hun aansprakelijkheid overeen te komen. Evenzo staat niets eraan in de weg dat de uitbreiding van de aansprakelijkheid van een partij bij een overeenkomst de vorm kan aannemen van een verwijzing naar het nationale recht.
- 74 Voorts vormt de in artikel 4 van aanhangsel E (CUI) bedoelde uitbreiding van de aansprakelijkheid tot situaties die niet reeds onder dat aanhangsel vallen, een aanvulling op de in artikel 8, lid 1, van dat aanhangsel bedoelde risicoaansprakelijkheid.
- 75 Artikel 4 van aanhangsel E (CUI) verzet zich er dus niet tegen dat een verwijzing naar het nationale recht tot gevolg heeft dat, naast de aansprakelijkheidsregels van aanhangsel E (CUI), wordt voorzien in een andere aansprakelijkheidsregeling dan die van risicoaansprakelijkheid.

- 76 Aan deze conclusie wordt niet afgedaan door artikel 19, lid 1, van aanhangsel E (CUI), dat bepaalt dat tegen de beheerder of de vervoerder slechts een vordering wegens aansprakelijkheid, ongeacht de rechtsgrond, kan worden ingesteld onder de voorwaarden en beperkingen van aanhangsel E (CUI). Zoals in de toelichting bij dit artikel 19 is aangegeven, heeft deze bepaling betrekking op de buitencontractuele aansprakelijkheid van de partijen bij de overeenkomst ten aanzien van derden, en niet op de aansprakelijkheid van de partijen bij de overeenkomst in hun onderlinge betrekkingen.
- 77 In casu blijkt uit de door de verwijzende rechter uiteengezette feiten dat de partijen algemene voorwaarden zijn overeengekomen die in de overeenkomst zijn opgenomen. Punt 20 van die algemene voorwaarden bepaalt dat de partijen bij de overeenkomst aansprakelijk zijn overeenkomstig de wettelijke en internationaalrechtelijke bepalingen, in het bijzonder de bepalingen van het algemeen burgerlijk wetboek, het ondernemingswetboek en de aansprakelijkheidswet spoorwegen en motorvoertuigen. In die omstandigheden staat het aan de verwijzende rechter om na te gaan of deze verwijzing ertoe leidt dat de aansprakelijkheid van ten minste één van de partijen bij de overeenkomst wordt uitgebreid, zonder afbreuk te doen aan de rechten die de wederpartij ontleent aan de bepalingen van aanhangsel E (CUI).
- 78 Gelet op een en ander moet op de derde vraag worden geantwoord dat artikel 4 en artikel 19, lid 1, van aanhangsel E (CUI) aldus moeten worden uitgelegd dat de partijen bij de overeenkomst hun aansprakelijkheid kunnen uitbreiden door een algemene verwijzing naar het nationale recht, op grond waarvan de aansprakelijkheid van de infrastructuurbeheerder wordt verruimd en als voorwaarde voor die aansprakelijkheid wordt gesteld dat er sprake is van schuld.

Kosten

- 79 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vijfde kamer) verklaart voor recht:

- 1) **Het Hof van Justitie van de Europese Unie, dat overeenkomstig artikel 267 VWEU wordt aangezocht, is bevoegd om artikel 4, artikel 8, lid 1, onder b), en artikel 19, lid 1, van aanhangsel E bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999, met als opschrift „Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur in het internationale spoorwegverkeer (CUI)”, uit te leggen.**
- 2) **Artikel 8, lid 1, onder b), van aanhangsel E bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999, moet aldus worden uitgelegd dat de aansprakelijkheid van de infrastructuurbeheerder voor zaakschade niet de kosten dekt die de spoorwegonderneming heeft gemaakt voor de huur van vervangende locomotieven tijdens de duur van de reparatieperiode van de beschadigde locomotieven.**

- 3) Artikel 4 en artikel 19, lid 1, van aanhangsel E bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999, moeten aldus worden uitgelegd dat de partijen bij de overeenkomst hun aansprakelijkheid kunnen uitbreiden door een algemene verwijzing naar het nationale recht, op grond waarvan de aansprakelijkheid van de infrastructuurbeheerder wordt verruimd en als voorwaarde voor die aansprakelijkheid wordt gesteld dat er sprake is van schuld.**

ondertekeningen