

Byla C-500/20**Prašymas priimti prejudicinį sprendimą****Gavimo data:**

2020 m. spalio 6 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Oberster Gerichtshof (Austrija)

Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. rugpjūčio 6 d.

Ieškovė ir kita kasacinio proceso šalis:

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

Atsakovė ir kasatorė:

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Oberste Gerichtshof (Aukščiausiasis Teismas) ieškovės *Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH* <...>, Miunchenas, Vokietija, <...> byloje prieš atsakovę *ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft*, <...> Viena <...> dėl 639 110 EUR sumos, palūkanų ir bylinėjimosi išlaidų, nagrinėjant atsakovės skundą dėl 2019 m. liepos 29 d. *Oberlandesgericht Wien* (Vienos aukštesnysis apygardos teismas), kaip apeliacinio teismo, nutarties, kuria dėl ieškovės apeliacijos buvo panaikintas dalinis 2019 m. balandžio 1 d. <...> *Handelsgericht Wien* (Vienos komercinių bylų teismas) sprendimas, <...> priėmė

šią

N u t a r t i:

I. Pagal SESV 267 straipsnį Europos Sąjungos Teisingumo Teismui pateikti tokius klausimus prejudiciniam sprendimui priimti: (**orig. p. 2**)

1. Ar Europos Sąjungos Teisingumo Teismas turi jurisdikciją aiškinti Vienodąsias infrastruktūros naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutarties taisykles (CUI; Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) E priedas)?

2. Jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai:
ar CUI 8 straipsnio 1 dalies b punktą reikia aiškinti taip, kad valdytojo atsakomybė už materialinę žalą taip pat apima išlaidas, kurias vežėjas patiria dėl to, kad dėl sugedusių jo lokomotyvų jis privalo vietoje jų nuomotis kitus?

3. Jei atsakymas į pirmąjį klausimą būtų teigiamas, o į antrąjį klausimą – neigiamas:

ar CUI 4 straipsnį ir 19 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad sutarties šalys gali teisėtai priimti didesnę atsakomybę pateikdamos bendrąją nuorodą į nacionalinę teisę, jei pagal ją atsakomybės apimtis nors ir yra didesnė, tačiau (kitais atvejais) atsakomybės nepriklausomai nuo kaltės pagal CUI atveju) atsakomybės sąlyga yra kaltė?

II. <...> (Bylos nagrinėjimo sustabdymas)

M o t y v a i

1. A. Bylos aplinkybės

2. Ieškovė yra privati geležinkelių transporto įmonė, kurios buveinė yra Vokietijoje. Ji savo klientams suteikia lokomotyvus kombinuotajam ir kitų rūšių vežimui (**orig. p. 3**) vykdyti.

3. Atsakovė yra Austrijos geležinkelių infrastruktūros įmonė ir, be kita ko, valdo geležinkelių infrastruktūrą Kufšteino geležinkelio stoties rajone Austrijoje.

4. 2014 m. gruodžio mėn. bylos šalys sudarė sutartį dėl atsakovės tarptautiniam vežimui skirtos geležinkelių infrastruktūros naudojimo, pagal kurią ieškovei už atlygį leidžiama naudotis atsakovės suteikta geležinkelių infrastruktūra vadovaujantis atitinkamu traukinių linijų susitarimu. Sudedamoji šios sutarties dalis yra prie atsakovės infrastruktūros naudojimo sutarties pridėtos Bendrosios sąlygos (toliau – BS).

5. Jų 20 punkto „Atsakomybė“ pirmoje pastraipoje nustatyta:

„Sutarties šalys atsako pagal įstatymų ir tarptautinius reikalavimus, visų pirma nustatytus Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Bendrasis civilinis kodeksas, toliau – ABGB), Unternehmensgesetzbuch (Bendrovių kodeksas, toliau – UGB), Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (Geležinkelio ir motorinių transporto priemonių įstatymas, toliau – EKHG) ir CUI, jei šiose BS nenumatyta nukrypti leidžiančių nuostatų.“

6. BS 34 punkte susitariama, kad sutarčiai taikoma Austrijos teisė, išskyrus nukreipiančias [Bundesgesetz über das internationale Privatrecht] IPRG (Federalinis įstatymas dėl tarptautinės privatinės teisės) ir JTO tarptautinio prekių pardavimo sutarčių normas.

7. 2015 m. liepos 15 d. Kufšteino geležinkelio stotyje nuo bėgių nuriedėjo iš šešių lokomotyvų sudarytas atsakovės traukinys ir buvo sugadinti du ieškovės lokomotyvai. Sugadintais lokomotyvais nebuvo galima naudotis, kol jie buvo remontuojami, todėl ieškovė vietoje jų išsinuomojo du (**orig. p. 4**) kitus lokomotyvus. Dėl to ieškovė patyrė išlaidų.

8. **B. Šalių argumentai**

9. **Ieškovė** reikalauja (kiek tai svarbu vykstant kasaciniam procesui *Oberster Gerichtshof*) atsakovės atlyginti 629 110 EUR dydžio nuomos išlaidas, taip pat sumokėti palūkanas ir bylinėjimosi išlaidas. Avarija įvyko dėl (išsamiau aprašytų) atsakovės suteiktos geležinkelių infrastruktūros trūkumų. Atsakovė, veikdama neteisėtai ir dėl savo kaltės, pažeidė geležinkelių teisės aktuose nustatytas pareigas, susijusias su tinkamu bėgių pagaminimu, tikrinimu, technine priežiūra ir remontu. Pakaitinės nuomos išlaidos turėtų būti laikomos materialine žala, kaip tai suprantama pagal CUI 8 straipsnio 1 dalies b punktą.

10. **Atsakovė** nesutinka, kad geležinkelių infrastruktūra buvo netinkama. Avarijos priežastis buvo dar prieš nuvažiavimą nuo bėgių pernelyg apkrautas nuriedėjusių lokomotyvų sukabinimo kablys, o dėl to yra kalta ieškovė. Atsakovė reiškia pretenzijas tik dėl turtinės žalos, kuri pagal taikomas CUI nuostatas yra nekompensuojama.

11. **C. Ligšiolinis procesas**

12. **Pirmosios instancijos teismas** daliniu sprendimu atmetė ieškinį dėl 629 110 EUR sumos, palūkanų ir bylinėjimosi išlaidų. Jo nuomone, taikytinos Vienodosios infrastruktūros naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutarties taisyklės (CUI) pagal jų 19 straipsnio 1 dalį, kaip vienintelis atsakomybės režimas, pakeitė visas kitas nacionalinės teisės nuostatas dėl atsakomybės. „Materialinės žalos“ sąvoka CUI 8 straipsnio 1 dalies b punkte apsiriboja (**orig. p. 5**) kilnojamojo arba nekilnojamojo turto sugadinimu arba pažeidimu. Tačiau nuomos išlaidos, kurias reikalaujama atlyginti, yra tik turtinė žala, kuri nereglamentuojama nei CUI 8 straipsnio 1 dalies b punkte, nei 8 straipsnio 1 dalies c punkte, todėl jos nėra atlyginamos. BS 20 punktas nėra susitarimas pagal CUI 8 straipsnio 4 dalį, dėl kurio atsiranda atsakovės atsakomybė pagal nacionalinės teisės normas.

13. **Apeliacinis teismas** panaikino dalinį pirmosios instancijos teismo sprendimą ir nurodė jam, atlikus papildomą procedūrą, priimti naują sprendimą. Jo nuomone, CUI 8 straipsnio 1 dalies b punkte, kuriame reglamentuojama atsakomybė, vartojama sąvoka „materialinė žala“ turi būti suprantama plačiai ir apima taip pat tokią „išvestinę materialinę žalą“ kaip nagrinėjamu atveju reikalaujamos atlyginti nuomos išlaidos.

14. *Oberster Gerichtshof* turi priimti sprendimą dėl atsakovės skundo, susijusio su apeliacinio teismo nutartimi dėl panaikinimo.

15. *Oberster Gerichtshof* nutaria stabdyti kasacinį procesą ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismui pateikti sprendžiant bylą svarbius Sąjungos teisės klausimus.

16. **D. Taikytina tarptautinė teisė**

1980 m gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (COTIF – *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires*) turi septynis neatsiejama sutarties sudedamąja dalimi laikomus priedus, vienas iš jų yra Vienodosios infrastruktūros naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutarties taisyklės (CUI; Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (**orig. p. 6**) (COTIF) E priedas). Nagrinėjamu atveju svarbios CUI nuostatos suformuluotos taip:

„4 straipsnis. Imperatyvios teisės normos

Jei Vienodosios taisyklės to aiškiai neleidžia, bet koks tiesiogiai arba netiesiogiai nuo šių Vienodųjų taisyklių nukrypstantis susitarimas yra niekinis ir neturi teisinės galios. Dėl tokių susitarimų laikymo niekiniais kitos sutarties sąlygos netampa niekinėmis. Nepaisydamos to, sutarties šalys gali priimti didesnę atsakomybę ir didesnius įsipareigojimus, nei numatyta Vienodosiose taisyklėse, arba atsakomybę už materialinę žalą riboti pagal dydį.

<...>

8 straipsnis. Operatoriaus atsakomybė

1 dalis. Operatorius atsako už

- a) asmenims padarytą žalą (nužudymą, sužalojimą arba kitokį fizinės arba psichinės sveikatos sutrikdymą),*
- b) materialinę žalą (kilnojamojo arba nekilnojamojo turto sugadinimą arba pažeidimą),*
- c) turtinę žalą, susijusią su Vienodosiose CIV taisyklėse ir Vienodosiose CIM taisyklėse įtvirtinta vežėjo prievole mokėti kompensacijas,*

jei šią žalą vežėjas arba jo pagalbininkai patiria naudodamiesi infrastruktūra ir ji atsiranda dėl infrastruktūros trūkumų.

<...>

4 dalis. Sutarties šalys gali susitarti dėl to, ar ir kokia apimtimi operatorius atsako už žalą, atsirandančią vežėjui dėl pavėlavimo arba veiklos sutrikimų.

<...>

9 straipsnis. Vežėjo atsakomybė

<...>

19 straipsnis. Kitos teisės

1 dalis. Visais atvejais, kuriais yra taikomos šios Vienodosios taisyklės, pareikalauti operatoriaus arba vežėjo (orig. p. 7) atlyginti žalą, nesvarbu, koks yra jos teisinis pagrindas, galima tik esant šiose Vienodosiose taisyklėse numatytoms sąlygoms ir laikantis jose numatytų apribojimų.

<...>“

17. Nacionalinė teisė

18. ABGB 1293 ir paskesniuose straipsniuose reglamentuojama atsakomybė už žalą, kylančią dėl žalą padariusio asmens kaltės, atlyginimą. Esant sutartiniams santykiams (kaip šiuo atveju), įsipareigojantis asmuo turi įrodyti, kad jis nėra kaltas dėl savo sutartinių įsipareigojimų nevykdymo (ABGB 1298 straipsnis). Įsipareigojantis asmuo turi atsakyti už savo agentų kaltę (ABGB 1313a straipsnis). Esant atsakovei priskiriamos kaltės (dar nenustatytai) sąlygai, pakaitinių lokomotyvų nuomos išlaidos, kurias reikalaujama atlyginti, pagal nacionalinę teisę gali būti atlyginamos.

19. F. Prejudicinių klausimų pateikimo motyvai

20. 1. Dėl pirmojo klausimo:

21. Pagal 1999 m. birželio 3 d. Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybines organizacijos susitarimo dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais Vilniaus pakeitimų protokolu, 1 straipsnį, laikydamosi šiame susitarime nustatytų sąlygų Sąjunga pagal šios sutarties 38 straipsnį prisijungė prie jos (OL L 51, 2013, p. 8).

22. Šis susitarimas Sąjungos vardu patvirtintas 2011 m. birželio 16 d. Tarybos sprendimu dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybines organizacijos susitarimo dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio (orig. p. 8) vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, pasirašymo ir sudarymo (OL L 51, 2013, p. 1).

23. Remiantis minėto Tarybos sprendimo I priedu (Europos Sąjungos pareiškimas dėl naudojimosi kompetencija), geležinkelių sektoriuje pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 90 ir 91 straipsnius kartu su 100 straipsnio 1 dalimi ir 171 bei 172 straipsniais Europos Sąjunga dalijasi kompetencija su Sąjungos valstybėmis narėmis. Pagal Sąjungos teisę Sąjunga turi išimtinę kompetenciją spręsti geležinkelių transporto klausimus tais atvejais, kai 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu (toliau – Sutartis), arba kiti

pagal ją priimti teisės aktai gali turėti įtakos šioms galiojančioms Sąjungos taisyklėms arba pakeisti jų apimtį. Valstybės narės neturi kompetencijos spręsti Sutartyje reglamentuojamų klausimų, kuriuos spręsti išimtinę kompetenciją turi Sąjunga. Jeigu yra Sąjungos taisyklių, kurioms Sutartis arba kiti pagal ją priimti teisės aktai neturi įtakos, Sąjunga ir valstybės narės dalijasi kompetencija spręsti su Sutartimi susijusius klausimus (OL L 51, 2013, p. 3).

24. Taigi tai yra mišri sutartis ir iš Europos Sąjungos pareiškimo (**orig. p. 9**) nėra visiškai aišku, kokiose COTIF srityse Sąjunga prisiima išimtinę kompetenciją, o kokiose srityse ją dalijasi su valstybėmis narėmis.
25. Doktrinoje Europos Sąjungos Teisingumo Teismo kompetencija, susijusi su prašymais priimti prejudicinį sprendimą dėl mišrių sutarčių, apibrėžiama kaip neaiški <...>. Žinoma, konkrečiu atveju visai tikėtina plati kompetencija, nes Sąjunga (bent jau pagal jos paskelbtą pareiškimą) iš esmės kompetentinga visose Sutartyje numatytose srityse; lieka tik neaiškumų, susijusių su išimtinės kompetencijos apimtimi. Vis dėlto, atsižvelgiant į teisinėje literatūroje išreikštas abejones, nėra visai aišku, ar Europos Sąjungos Teisingumo Teismas iš tikrųjų yra kompetentingas šioje byloje. Šiuo atveju, remiantis jo sprendimu byloje C-261/15, *Demey*, išvadų daryti negalima. Nors jame Teisingumo Teismas ir aiškino CIV (COTIF A priedas), vis dėlto jų taikymas buvo reglamentuojamas Reglamentu (EB) Nr. 1371/2007, todėl nėra abejonių dėl to, kad egzistuoja Sąjungos teisės, o kartu ir institucijos aktas, kaip tai suprantama pagal SESV 267 straipsnį. Tačiau CUI tai netaikoma.
26. 2. Dėl antrojo klausimo:
27. Nuomos išlaidos, susijusios su dėl lokomotyvų sugadinimo nuomotais pakaitiniais lokomotyvais, pačios savaime nėra „materialinė žala“, kurios esmė yra „kilnojamojo arba nekilnojamojo turto sunaikinimas arba sugadinimas“ (CUI 8 straipsnio 1 dalies b punktas). (**orig. p. 10**) Tačiau šios išlaidos yra taip glaudžiai susijusios su ieškovės lokomotyvų sugadinimu, kad jas galima laikyti „išvestine materialine žala“ (kaip jas vertina apeliacinis teismas). Taigi neaišku, ar nuomos išlaidos, dėl kurių pateiktas ieškinys, pagal minėtą nuostatą gali būti atlyginamos.
28. 3. Dėl trečiojo klausimo:
29. Jei Teisingumo Teismas nuspręstų, kad nuomos išlaidos, dėl kurių yra pateiktas ieškinys, vertintinos kaip tokios, kurioms netaikomas CUI 8 straipsnio 1 dalies b punktas, kyla trečiasis klausimas. Jei atsakymas į jį būtų teigiamas, šioje byloje pagal ABGB reikės išnagrinėti atsakomybę dėl kaltės. Jei atsakymas būtų neigiamas, reikalavimas yra nepagrįstas. Šiomis aplinkybėmis svarbu tai, ar:
30. a) bendra nuoroda į nacionalinės teisės aktus apskritai gali būti laikoma nukrypstančiu susitarimu, kaip tai suprantama pagal CUI 4 straipsnį, ir

31. b) ar tokiu atveju iš tikrųjų tai reikia laikyti „didesne atsakomybe“, kaip tai suprantama pagal CUI 4 straipsnį, jeigu šie teisės aktai atsakomybės priežasties aspektu (šiuo atveju – dėl kaltės buvimo reikalavimo) yra griežtesni nei ši sutartis, tačiau esant atsakomybei numato papildomas reikalavimo teises.
32. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nuomone, į antrąjį klausimą galima atsakyti teigiamai tik tuo atveju, jei „didesnės atsakomybės“ vertinimas būtų grindžiamas ne pačiais teisės aktais, o jų taikymo kiekvienu konkrečiu atveju rezultatu. Ar taip ir yra, pagal CUI 4 straipsnį nėra aišku.
33. <...> (nacionalinis procesas) (**orig. p. 11**)

Oberster Gerichtshof,
Viena, 2020 m. rugpjūčio 6 d.

<...>

DARBINIS VERTINIMAS