

Věc C-500/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce**Datum doručení:**

6. října 2020

Předkládající soud:

Oberster Gerichtshof (Rakousko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

6. srpna 2020

Žalobkyně a odpůrkyně v řízení o opravném prostředku:

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

Žalovaná a navrhovatelka v řízení o opravném prostředku:

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soudní dvůr) [omissis] ve věci žalobkyně Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, [omissis] Mnichov, Německo, [omissis] proti žalované ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, [omissis] Vídeň [omissis], jejímž předmětem je 639.110 eur včetně příslušenství, v řízení o opravném prostředku žalované podaném proti rozhodnutí Oberlandesgericht Wien (*Vrchní zemský soud ve Vídni*) jakožto odvolacího soudu ze dne 29. července 2019, [omissis], čímž byl v důsledku odvolání žalobkyně zrušen mezitímní rozsudek Handelsgericht Wien (*obchodní soud ve Vídni*) ze dne 1. dubna 2019 [omissis], přijal toto

rozhodnutí:

I. Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě článku 267 SFEU předkládají následující předběžné otázky k rozhodnutí:

1. Je Soudní dvůr Evropské unie příslušný pro výklad Jednotných právních předpisů pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI; příloha E k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě [COTIF])?

2. V případě kladné odpovědi na první otázku:

Je třeba vykládat čl. 8 § 1 písm. b) CUI v tom smyslu, že do odpovědnosti

provozovatele za škody uvedené v ustanovení spadají i náklady, které vznikají dopravci tím, že si musí z důvodu poškození svých lokomotiv pronajmout náhradním způsobem jiné lokomotivy?

3. V případě kladné odpovědi na první otázku a záporné odpovědi na druhou otázku:

Je třeba vykládat článek 4 a článek 19 § 1 CUI v tom smyslu, že strany smlouvy mohou účinně rozšířit svou odpovědnost paušálním odkazem na vnitrostátní právní předpisy, pokud je podle nich rozsah odpovědnosti sice širší, avšak – na rozdíl od odpovědnosti bez zavinění podle CUI – je podmínkou odpovědnosti zavinění?

II. [omissis] [Přerušeni řízení]

Odůvodnění:

1. **A. Skutkový stav**

2. Žalobkyně je soukromým železničním podnikem se sídlem v Německu. Poskytuje svým zákazníkům zejména lokomotivy pro realizaci nedoprovázené kombinované dopravy a dalších druhů dopravy.

3. Žalovaná je rakouským železničním podnikem a provozuje mimo jiné železniční infrastrukturu v oblasti nádraží Kufstein v Rakousku.

4. Strany sporu uzavřely v prosinci 2014 smlouvu o využívání železniční infrastruktury žalované pro mezinárodní přepravu, podle které má žalobkyně oprávnění za úplatu užívat železniční infrastrukturu poskytnutou žalovanou podle příslušné dohody o vlakových trasách. Součástí této smlouvy jsou Všeobecné obchodní podmínky ke Smlouvě o využívání infrastruktury (dále jen „VOP“).

5. Její bod 20 stanoví v prvním odstavci s nadpisem „Odpovědnost“:

„Smluvní partneři ručí podle zákonných a mezinárodněprávních ustanovení, zejména ustanovení Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (ABGB – obecný občanský zákoník), Unternehmensgesetzbuch (UGB – zákon o podnicích), Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG – zákon o odpovědnosti za železniční a motorová vozidla) a CUI, pokud v těchto VOP nejsou uvedena ustanovení, která se od toho odchyľují.“ (neoficiální překlad)

6. V bodu 34 VOP se nachází ujednání, že smlouva podle rakouského práva podléhá s výjimkou doporučujících norem IPRG (Gesetz über das internationale Privatrecht – zákon o mezinárodním právu soukromém), jakož i Úmluvy OSN o kontraktech na mezinárodní prodej zboží.

7. Dne 15. července 2015 vykolejil na nádraží Kufstein lokomotivní vlak žalobkyně složený ze šesti lokomotiv, přičemž dvě lokomotivy žalobkyně byly poškozeny.

Poškozené lokomotivy nebylo možné během opravy využít, a proto si žalobkyně pronajala dvě náhradní lokomotivy. Tím vznikly žalobkyni náklady.

8. **B. Tvrzení účastníků řízení**

9. **Žalobkyně** požaduje – v rozsahu, který má význam v řízení o opravném prostředku před Oberster Gerichtshof (*Nejvyšší soudní dvůr*) – od žalované 629.110 eur včetně nákladů na nájem náhradních lokomotiv pronajatých z důvodu nehody. Nehoda byla způsobena (blíže uvedenou) vadnou železniční infrastrukturou, kterou poskytla žalovaná. Žalovaná protiprávně a se zaviněním porušila své povinnosti řádné výroby, přezkumu, údržby, obnovy a opravy železnice stanovené v předpisech železničního práva. Náklady na náhradní nájem je třeba považovat za věcné škody ve smyslu článku 8 § 1 písm. b) CUI.
10. **Žalovaná** v tomto ohledu namítá, že železniční infrastruktura nevykazovala vady. Příčinou nehody byl vytažený hák spojky vykolejené lokomotivy, nadměrně používány už před vykolejením, za což nese žalobkyně odpovědnost. Žalovaná uplatňuje čistou škodu na majetku, kterou nelze nahradit podle použitelných právních předpisů CUI.

11. **C. Dosavadní řízení**

12. **Soud prvního stupně** zamítl mezitímním rozsudkem návrhové žádání v rozsahu 629.110 eur včetně příslušenství. Zastával právní názor, že Jednotné právní předpisy o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI), které je třeba použít, nahradily podle svého čl. 19 § 1 jako výhradní režim odpovědnosti všechny další vnitrostátní nařízení týkající se odpovědnosti. Definice „věcné škody“ uvedená v čl. 8 § 1 písm. b) CUI je omezena na zničení nebo poškození movitých nebo nemovitých věcí. Uplatňované náklady na nájem jsou však jasnou škodou na majetku, která nespadá ani do čl. 8 § 1 písm. b) ani do čl. 8 § 1 písm. c) CUI, a není tedy možné ji nahradit. Bod 20 VOP nepředstavuje ujednání podle čl. 8 § 4 CUI, ze které vyplývá odpovědnost žalované podle vnitrostátních norem.
13. **Odvolací soud** zrušil mezitímní rozsudek soudu prvního stupně a přikázal mu, aby po doplnění řízení znovu o věci rozhodl. Odvolací soud zastával názor, že pojem „věcné škody“ uvedený v ustanovení o odpovědnosti čl. 8 § 1 písm. b) CUI je třeba chápat extenzivně a zahrnuje rovněž „odvozenou věcnou škodu“, jako zde uplatňované náklady na nájem.
14. Oberster Gerichtshof musí rozhodnout o opravném prostředku žalované podaném proti rozhodnutí o zrušení rozsudku odvolacího soudu.
15. Oberster Gerichtshof přijímá rozhodnutí o přerušení řízení o opravném prostředku a o předložení podstatných otázek unijního práva Soudnímu dvoru, aby o věci rozhodl.
16. **D. Uplatňované mezinárodněprávní předpisy**

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. června 1980 (COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) obsahuje sedm příloh, které jsou nedílnými součástmi Úmluvy, mezi nimi Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční (CUI; příloha E k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě [COTIF]). Znění ustanovení CUI relevantních pro projednávaný případ je toto:

„Článek 4 – Kogentní právo

Pokud to tyto Jednotné právní předpisy výslovně nepřipouštějí, je každá dohoda, která se přímo nebo nepřímo od těchto Jednotných právních předpisů odchyluje, neplatná a nemá právní účinek. Neplatnost takových dohod nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení smlouvy. Bez ohledu na to může dopravce svou odpovědnost a své závazky vyplývající z těchto Jednotných právních předpisů rozšířit nebo odpovědnost za věcné škody omezit, pokud jde o jejich výši.

[...]

Článek 8 – Odpovědnost provozovatele

§ 1 Provozovatel odpovídá za

- a) škody způsobené osobám (usmrcení, zranění nebo jiné poškození tělesného nebo duševního zdraví),*
- b) věcné škody (zničení nebo poškození movitých nebo nemovitých věcí),*
- c) škody na majetku, které vyplývají z toho, že dopravce je povinen poskytnout odškodnění podle Jednotných právních předpisů CIV a Jednotných právních předpisů CIM,*

které utrpí dopravce nebo jeho pomocné osoby při užívání infrastruktury a které mají původ v infrastruktuře.

[...]

§ 4 Smluvní strany mohou uzavírat dohody o tom, zda a v jaké míře odpovídá provozovatel za škody, které vzniknou dopravci zpožděním nebo provozními poruchami.

[...]

Článek 9 – Odpovědnost dopravce

[...]

Článek 19 – Jiné nároky

§ 1 Ve všech případech, na které se použijí tyto Jednotné právní předpisy, může být vůči provozovateli nebo vůči dopravci uplatňován nárok na náhradu škody, ať již spočívá na jakémkoliv právním základě, pouze za předpokladů a omezení uvedených v těchto Jednotných právních předpisech.

[...].“

17. E. Vnitrostátní právní předpisy

18. Ustanovení § 1293 a násl. ABGB stanoví odpovědnost za náhradu škody při zavinění odpovědné strany. Ve smluvních vztazích – jako v projednávaném případě – je dlužník odpovědný za prokázání, že nenese vinu za nesplnění svých smluvních povinností (§ 1298 ABGB). Dlužník musí být odpovědný za zavinění osob pomáhajících mu při plnění závazku (§ 1313a ABGB). Za (ještě neexistující) podmínky zavinění, které lze přičíst žalované, je možné uplatňované náklady na nájem náhradních lokomotiv nahradit podle vnitrostátních právních předpisů.

19. F. Odůvodnění předběžných otázek

20. 1. K otázce 1:

21. Podle článku 1 Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 Unie přistoupila k uvedené Úmluvě za podmínek stanovených v této dohodě v souladu s článkem 38 úmluvy (Úř. věst. L 2013/51, 8).
22. Tato Dohoda byla podle rozhodnutí Rady ze dne 16. června 2011 o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 schválena jménem Unie (Úř. věst. L 2013/51,1).
23. Podle přílohy I (Prohlášení Evropské unie o výkonu pravomocí) uvedeného rozhodnutí Rady v odvětví železniční dopravy sdílí Evropská unie pravomoci s členskými státy Unie podle článků 90 a 91 ve spojení s čl. 100 odst. 1 a články 171 a 172 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU). Unijní právo propůjčuje Unii výlučnou pravomoc ve věcech železniční přepravy, ve kterých by Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (CPTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (dále jen „Úmluva“) nebo na jejím základě přijaté právní nástroje mohly ovlivnit tyto platné předpisy Unie nebo změnit jejich oblast působnosti. Ve věcech, které spadají do Úmluvy a u kterých má Unie výlučnou pravomoc, nemají členské státy pravomoc. Ve věcech, pro které existují pravidla Unie, ale která nejsou ovlivněna Úmluvou nebo právními nástroji přijatými na jejím základě, sdílí Unie pravomoci týkající se Úmluvy s členskými státy (Úř. věst. L 2013/51, 3).

24. Jedná se tak o smíšenou dohodu, u které z prohlášení Evropské unie zcela jasně nevyplývá, v jakých oblastech COTIF přebírá výlučnou pravomoc a v jakých sdílenou pravomoc s členskými státy.
25. V komentářích v literatuře je pravomoc Soudního dvora Evropské unie pro žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce týkající se smíšených dohod označována za nejasnou [*omissis*]. V konkrétním případě sice existuje široká pravomoc, protože Unie – alespoň podle prohlášení, které vydala –, má výlučnou pravomoc v zásadě pro všechny oblasti Úmluvy; nejasnosti existují pouze v souvislosti s rozsahem výlučné pravomoci. Vzhledem k pochybnostem v literatuře není nicméně zcela jednoznačné, zda Soudní dvůr Evropské unie je v projednávaném případě skutečně příslušným k rozhodnutí. Z jeho rozhodnutí ve věci C-261/15, *Demey*, nelze v tomto ohledu nic odvodit. V této věci Soudní dvůr sice vyložil CIV (Příloha A ke COTIF); její použití bylo ovšem stanoveno nařízením (ES) č. 1371/2007, takže nebylo pochyb o existenci právního aktu unijního práva a tím jednání orgánu ve smyslu článku 267 SFEU. Totéž neplatí pro CUI.
26. 2. K otázce 2:
27. Náklady na nájem náhradních lokomotiv pronajatých v důsledku poškození lokomotiv nejsou samy o sobě „věcnou škodou“, která spočívá v „zničení nebo poškození movitých nebo nemovitých věcí“ (čl. 8 § 1 písm. b) CUI). Tyto náklady však úzce souvisejí s poškozením lokomotiv žalobkyně tak úzce, že by bylo možné je považovat – jako odvolací soud – za „odvozenou věcnou škodu“. Není tedy jasné, zda náklady na nájem, které jsou předmětem žaloby, lze podle uvedeného ustanovení nahradit.
28. 3. K otázce 3:
29. Pokud by Soudní dvůr neposoudil nájemné, které je předmětem žaloby tak, že spadá do čl. 8 § 1 písm. b) CUI, vyvstává třetí otázka. V případě kladné odpovědi bude třeba v projednávaném řízení přezkoumat odpovědnost za zavinění podle ABGB. V případě záporné odpovědi, neexistuje nárok v souladu s právem. Tím má zvláštní význam, zda
30. (a) paušální odkaz na vnitrostátní legislativu lze vůbec chápat jako odchýlné ujednání ve smyslu článku 4 CUI a
31. (b) zda to v tomto případě lze považovat skutečně za „rozšíření“ odpovědnosti ve smyslu článku 4 CUI, pokud tato legislativa je v souvislosti s důvodem odpovědnosti (zde požadavek zavinění) přísnější než tato Úmluva, avšak při existující odpovědnosti stanoví rozsáhlejší nároky.
32. Druhou z těchto otázek by bylo možné podle názoru předkládajícího soudu zodpovědět kladně pravděpodobně pouze tehdy, pokud by se při posouzení „rozšíření“ odpovědnosti nevycházelo z legislativy jako takové, nýbrž pouze z výsledku jejího použití v konkrétním případě. Pokud je tomu tak, nelze z článku 4 CUI jednoznačně vyvodit.

33. G. [omissis] [vnitrostátní řízení]

Oberster Gerichtshof,
Viedeň, dne 6. srpna 2020
[omissis]

PRACOVNÍ DOKUMENT