

Asia C-500/20**Ennakkoratkaisupyyntö****Jättämispäivä:**

6.10.2020

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Oberster Gerichtshof (Itävalta)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

6.8.2020

Kantaja ja muutoksenhakijan vastapuoli:

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH

Vastaaja ja muutoksenhakija:

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Oberster Gerichtshof on [–] asiassa, jossa kantaja Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, [–] München, Saksa, [–] on nostanut vastaaja ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaftia, [–] Wien [–] vastaan kanteen, jossa vaaditaan 639 110 euron maksusuoritusta korkoineen ja kuluineen, käsitellessään vastaajan tekemää valitusta Oberlandesgericht Wienin muutoksenhakutuomioistuimena 29.7.2019 antamasta tuomiosta [–], jolla oli kantajan valituksen johdosta kumottu Handelsgericht Wienin 1.4.2019 antama osatuomio [–],

tehnyt seuraavan

väli päätöksen:

I. Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan nojalla seuraavat ennakkoratkaisukysymykset: **[alkup. s. 2]**

1. Onko Euroopan unionin tuomioistuin toimivaltainen tulkitsemaan yhtenäisiä oikeussäännöksiä sopimuksesta infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä (CUI) (kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) liite E)?

2. Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi:

Onko CUI:n 8 artiklan 1 §:n b kohtaa tulkittava siten, että siinä määrätty infrastruktuurihallinnon vastuu esinevahingoista koskee myös kuluja, jotka aiheutuvat kuljettajalle siitä, että sen on vetureidensa vahingoittumisen vuoksi vuokrattava niiden tilalle muita vetureita?

3. Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi ja toiseen kysymykseen kieltävästi:

Onko CUI:n 4 artiklaa ja 19 artiklan 1 §:ää tulkittava siten, että sopimuspuolet voivat yleisellä viittauksella kansalliseen oikeuteen pätevästi ottaa itselleen lisää vastuuta, jos tämä tosin merkitsee vastuun laajentumista mutta CUI:n mukaisesta tuottamuksesta riippumattomasta vastuusta poiketen myös sitä, että vastuun edellytyksenä on tuottamus?

II. [–] [asian käsittelyn lykkääminen]

Perustelut:

1. **A. Tosiseikat**

2. Kantaja on yksityinen rautatieliikenneyritys, jonka kotipaikka on Saksassa. Sen harjoittaa erityisesti vetureiden [alkup. s. 3] antamista asiakkaidensa käyttöön yhdistettyjä kuljetuksia ja muita liikennemuotoja varten.
3. Vastaaja on itävaltalainen rautatieinfrastruktuuriyritys, joka ylläpitää muun muassa rautatieinfrastruktuuria Kufsteinin rautatieaseman alueella Itävallassa.
4. Oikeusriidan asianosaiset tekivät joulukuussa 2014 vastaajan rautatieinfrastruktuurin käyttämistä kansainväliseen liikenteeseen koskevan sopimuksen, jonka mukaan kantaja on oikeutettu käyttämään vastaajan käyttöön asettamaa rautatieinfrastruktuuria ratakapasiteetista kulloinkin tehdyn sopimuksen mukaista maksua vastaan. Sopimukseen kuuluvat sen osana infrastruktuurin käyttösopimuksiin sovellettavat vastaajan yleiset sopimusehdot (jäljempänä yleiset sopimusehdot).
5. Yleisten sopimusehtojen 20 kohdan, jonka otsikko on ”Vastuu”, ensimmäisessä alakohdassa määrätään seuraavaa:

”Sopimuspuolet ovat vastuussa lain säännösten ja kansainvälisen oikeuden määräysten, erityisesti yleisen siviililain (Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (ABGB)), yrityslain (Unternehmensgesetzbuch (UGB)) ja rautatie- ja moottoriajoneuvovastuulain (Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG)) säännösten sekä CUI:n määräysten mukaisesti, jollei näihin yleisiin sopimusehtoihin sisälly niistä poikkeavia määräyksiä.”

6. Yleisten sopimusehtojen 34 kohdassa on määräys, jonka mukaan sopimukseen sovelletaan Itävallan oikeutta, ei kuitenkaan kansainvälisestä yksityisoikeudesta

annetun lain (Bundesgesetz über das internationale Privatrecht (IPRG)) eikä YK:n kauppaoikeuden viittaussäännöksiä.

7. Kuudesta veturista muodostunut kantajan juna suistui raiteilta Kufsteinin asemalla 15.7.2015, jolloin kaksi kantajan veturia vahingoittui. Vahingoittuneita vetureita ei voitu käyttää niiden korjaukseen kuluneena aikana, minkä vuoksi kantaja [alkup. s. 4.] vuokrasi niiden tilalle kaksi veturia. Tästä aiheutui kantajalle kustannuksia.
8. **B. Asianosaisten lausumat**
9. **Kantaja** vaatii – siltä osin kuin tällä on merkitystä muutoksenhakumenettelyssä Oberster Gerichtshofissa – vastaajalta 629 110 euroa korkoineen ja kuluineen korvaukseksi onnettomuuden vuoksi vuokrattujen korvaavien vetureiden vuokratukustannuksista. Kantajan mukaan onnettomuus on aiheutunut (tarkemmin selostetusta) puutteellisuudesta rautatieinfrastruktuurissa, jonka vastaaja on antanut käytettäväksi. Kantajan mukaan vastaaja on oikeudenvastaisesti ja tuottamuksellisesti rikkonut rautatielainsäädäntöön kuuluvien säännösten mukaisia velvollisuuksiaan, jotka liittyvät radan asianmukaiseen valmistukseen, tarkastamiseen, huoltoon, kunnossapitoon ja korjaamiseen. Kantaja katsoo, että vuokrattujen korvaavien vetureiden vuokratukustannuksia on pidettävä CUI:n 8 artiklan 1 §:n b kohdassa tarkoitettuina esinevahinkoina.
10. **Vastaaja** väittää tältä osin, että rautatieinfrastruktuuri ei ole ollut puutteellinen. Vastaajan mukaan onnettomuuden syy on ollut raiteelta suistuneen veturin ulostyöntynyt vetokoukku, jota oli ylikuormitettu jo ennen suistumista ja josta vastuu kuuluu kantajalle. Vastaaja vetoaa siihen, että kyseessä on puhdas varallisuusvahinko, jota ei sovellettavien CUI:n määräysten mukaan voida korvata.
11. **C. Asian käsittelyn tähänastiset vaiheet**
12. **Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin** hylkäsi osatuomiolla kannevaatimuksen 629 110 euron osalta. Kyseinen tuomioistuin katsoi oikeuskysymyksestä, että sovellettavat yhtenäiset oikeussäännökset sopimuksesta infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä (CUI) muodostavat niiden 19 artiklan 1 §:n mukaan yksinomaisen vastuusäännösten, joka syrjäyttää kaikki muut valtion sisäiset vastuusäännöt. CUI:n 8 artiklan 1 §:n b kohdassa olevaan ”esinevahingon” määritelmään [alkup. s. 5] sisältyy vain irtainten tai kiinteiden esineiden tuhoutuminen tai vahingoittuminen. Vuokratukustannukset, joihin asiassa on vedottu, ovat kuitenkin puhdas varallisuusvahinko, jota CUI:n 8 artiklan 1 §:n b kohta ja 8 artiklan 1 §:n c kohta eivät koske ja jota ei sen vuoksi voida korvata. Yleisten sopimusehtojen 20 kohta ei ole sellainen CUI:n 8 artiklan 4 §:ssä tarkoitettu sopimus, josta voisi seurata vastaajan vastuu kansallisen oikeuden sääntöjen mukaisesti.
13. **Muutoksenhakutuomioistuin** kumosi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen osatuomion ja palautti asian ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen uudelleen

ratkaistavaksi asian käsittelyn täydentämisen jälkeen. Se katsoi, että CUI:n 8 artiklan 1 §:n b kohdan vastuuta koskevassa määräyksessä käytettyä esinevahingon käsitettä on tulkittava laajasti ja että siihen sisältyy myös ”välilliset esinevahingot”, kuten vuokratustannukset, joihin tässä asiassa on vedottu.

14. Oberster Gerichtshofin on ratkaistava vastaajan tekemä valitus muutoksenhakutuomioistuimen antamasta kumoamispäätöksestä.
15. Oberster Gerichtshof päättää lykätä valituksen käsittelyä ja esittää Euroopan unionin tuomioistuimelle asian ratkaisemisen kannalta merkityksellisiä unionin oikeutta koskevia kysymyksiä.

16. **D. Sovellettava kansainvälinen oikeus**

Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa 9.5.1980 tehdyssä yleissopimuksessa (COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) on seitsemän liitettä, jotka ovat yleissopimuksen erottamattomia osia ja joista yksi on yhtenäiset oikeussäännökset sopimuksesta infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä (CUI) (kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) [alkup. s. 6] liite E). Käsiteltävässä asiassa merkitykselliset CUI:n määräykset ovat seuraavat:

”4 artikla – Pakottava oikeus

Ellei näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä nimenomaan toisin määrätä, on jokainen sopimus, joka suoraan tai epäsuorasti poikkeaa näistä yhtenäisistä oikeussäännöksistä, mitätön ja ilman oikeusvaikutusta. Tällaisten sopimusten mitättömyys ei tee käyttösopimuksen muita määräyksiä mitättömiksi. Sopimuspuolet voivat kuitenkin ottaa itselleen enemmän vastuuta ja velvollisuuksia kuin mitä näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä edellytetään, tai määrätä enimmäiskorvausmäärän esinevahingoista.

--

8 artikla – Infrastruktuurihallinnon vastuu

1 §. Infrastruktuurihallinto vastaa seuraavista vahingoista, jotka aiheutuvat kuljettajalle tai hänen avustajilleen infrastruktuurin käytön aikana infrastruktuurista johtuvasta syystä:

- a) henkilövahingot (kuolema, loukkaantuminen tai muu fyysisen tai henkisen koskemattomuuden loukkaaminen),*
- b) esinevahingot (irtainten ja kiinteiden esineiden tuhoutuminen tai vahingoittuminen),*

c) omaisuusvahingot, jotka johtuvat siitä, että kuljettajan on suoritettava yhtenäisten oikeussäännösten CIV tai yhtenäisten oikeussäännösten CIM mukaisia vahingonkorvauksia.

--

4 §. Sopimuspuolet voivat sopia siitä, vastaako infrastruktuurihallinto ja missä määrin vahingoista, jotka aiheutuvat kuljettajalle myöhästymisestä tai liikennehäiriöistä.

--

9 artikla – Kuljettajan vastuu

--

19 artikla – Muut kanteet

1 §. Kaikissa tapauksissa, joihin näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan, voidaan infrastruktuurihallintoa tai kuljettajaa vastaan ajaa vahingonkorvauskannetta perusteesta riippumatta [alkup. s. 7] vain näissä säännöksissä edellytetyin ehdoin ja rajoituksin.

--”

17. E. Kansallinen oikeus

18. Yleisen siviililain 1293 §:ssä ja sitä seuraavissa pykälissä säädetään vahingon aiheuttajan tuottamukseen perustuvasta vahingonkorvausvastuusta. Sopimussuhteissa – kuten nyt kyseessä olevassa tapauksessa – velallisessa on todistustaakka siitä, ettei hänen sopimusvelvoitteidensa täyttämättä jättäminen johdu hänen tuottamuksestaan (ABGB:n 1298 §). Velallinen on vastuussa sopimuksen täyttämiseksi käyttämiensä apulaisten tuottamuksesta (ABGB:n 1313a §). Vastaajan tuottamusta koskevan (toistaiseksi toteamatta olevan) edellytyksen täytyessä korvaavien vetureiden vuokrauskustannukset, joihin asiassa vedotaan, ovat kansallisen oikeuden mukaan korvattavissa.

19. F. Ennakkoratkaisukysymysten perustelut

20. 1. Kysymys 1:

21. Euroopan unionin liittymisestä 9 päivänä toukokuuta 1980 tehtyyn kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF) Euroopan unionin ja Valtioiden välisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön välillä 3.6.1999 tehdyn sopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna Vilnan pöytäkirjalla (EUVL 2013, L 51, s. 8), 1 artiklan mukaan unioni liittyy yleissopimukseen tässä sopimuksessa määrättyin ehdoin yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti.

22. Yleissopimus hyväksyttiin unionin puolesta Euroopan unionin liittymistä 9 päivänä toukokuuta 1980 tehtyyn kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen [**alkup. s. 8**] (COTIF), sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla, koskevan Euroopan unionin ja Valtioiden välisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön välisen sopimuksen allekirjoittamisesta ja tekemisestä 16.6.2011 annetun neuvoston päätöksen (EUVL 2013, L 51, s. 1) 1 artiklan mukaisesti.
23. Mainitun neuvoston päätöksen liitteen I (Euroopan unionin julistus toimivallan käytöstä) mukaan Euroopan unionilla on rautatiealalla unionin jäsenvaltioiden kanssa jaettu toimivalta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 90 ja 91 artiklan, luettuna yhdessä sen 100 artiklan 1 kohdan ja 171 ja 172 artiklan kanssa, nojalla. Unionin oikeuden nojalla unionilla on yksinomainen toimivalta rautatieliikenteeseen liittyvissä asioissa, joissa 9 päivänä toukokuuta 1980 tehty kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus (COTIF), sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla, jäljempänä 'yleissopimus', tai sen johdosta annetut oikeudelliset säädökset voivat vaikuttaa voimassa oleviin unionin sääntöihin tai muuttaa niiden ulottuvuutta. Jäsenvaltioilla ei ole toimivaltaa yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa, joihin liittyvä yksinomainen toimivalta on unionilla. Jos unionin sääntöjä on olemassa, mutta yleissopimus tai sen johdosta annetut oikeudelliset säädökset eivät vaikuta niihin, unionilla on jäsenvaltioidensa kanssa jaettu toimivalta yleissopimukseen liittyvissä asioissa (EUVL 2013, L 51, s. 3).
24. Kyseessä on näin ollen sekasopimus, joten Euroopan unionin [**alkup. s. 9**] julistuksesta ei ilmene täysin selvästi, missä COTIF-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa unionilla on yksinomainen toimivalta ja missä asioissa jäsenvaltioiden kanssa jaettu toimivalta.
25. Euroopan unionin tuomioistuimen toimivaltaa sekasopimuksia koskevissa ennakkoratkaisupyyntöissä pidetään kommentaarikirjallisuudessa epäselvänä [– –]. Tässä konkreettisessa tapauksessa on perustellusti ajateltavissa toimivallan olevan laaja, koska unionilla on – ainakin antamansa julistuksen mukaan – lähtökohtaisesti toimivalta kaikissa yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa; epätietoisuutta on vain yksinomaisen toimivallan ulottuvuudesta. Kirjallisuudessa esitettyjen epäilyjen perusteella ei kuitenkaan ole täysin yksiselitteistä, onko Euroopan unionin tuomioistuin todella toimivaltainen nyt käsiteltävässä asiassa. Asian C-261/15, *Demey*, ratkaisusta ei voida tehdä tätä koskevia johtopäätöksiä. Kyseisessä asiassa unionin tuomioistuin tosin tulkitsi CIV:tä (COTIF:n liite A), mutta koska sen soveltamisesta oli säädetty asetuksella (EY) N:o 1371/2007, unionin oikeussäädöksen ja siten SEUT 267 artiklassa tarkoitetun toimielimen toimen olemassaolosta ei ollut mitään epäselvyyttä. Vastaava ei päde CUI:hin.
26. 2. Kysymys 2:

27. Vetureiden vahingoittumisen vuoksi vuokrattujen korvaavien vetureiden vuokrauskustannukset eivät tosin itsessään ole ”irtainten tai kiinteiden esineiden tuhoutumisesta tai vahingoittumisesta” aiheutuva ”esinevahinko” (CUI:n 8 artiklan 1 §:n b kohta). **[alkup. s. 10]** Nämä kustannukset ovat kuitenkin niin läheisessä yhteydessä kantajan veturien vahingoittumiseen, että niitä voitaisiin – muutoksenhakutuomioistuimen tavoin – pitää ”välillisinä esinevahinkoina”. Tämän vuoksi ei ole selvää, ovatko vaaditut vuokrauskustannukset mainitun määräyksen mukaan korvattavissa.
28. 3. Kysymys 3:
29. Kolmas kysymys tulee esiin, jollei unionin tuomioistuin katso vaadittujen vuokrauskustannusten kuuluvan CUI:n 8 artiklan 1 §:n b alakohdan soveltamisalaan. Jos kysymykseen vastataan myöntävästi, tuottamukseen perustuvaa vastuuta on tässä oikeudenkäynnissä arvioitava yleisen siviililain mukaisesti. Jos siihen vastataan kieltävästi, vaatimus on oikeudellisesti perusteeton. Näin ollen on ratkaiseva merkitys sillä,
30. (a) voidaanko yleistä viittausta kansalliseen lainsäädäntöön ylipäänsä pitää CUI:n 4 artiklassa tarkoitettuna poikkeavana sopimuksena, ja
31. (b) onko sitä siinä tapauksessa todella pidettävä CUI:n 4 artiklassa tarkoitettuna vastuun lisäämisenä, jos kyseinen lainsäädäntö on kyllä vastuun perusteen (tässä tapauksessa tuottamusedellytyksen) osalta ankarampi kuin yleissopimus mutta tässä lainsäädännössä säädetään laajemmasta oikeudesta korvaukseen siinä tapauksessa, että vastuu on syntynyt.
32. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsityksen mukaan jälkimmäiseen kysymykseen voitaneen vastata myöntävästi vain siinä tapauksessa, ettei vastuun lisäämistä arvioitaessa viitata lainsäädäntöön sellaisenaan vaan sen soveltamisen tulokseen yksittäistapauksessa. CUI:n 4 artiklasta ei voida päätellä yksiselitteisesti, onko asia näin.
33. **G. [–]** [kansallista prosessia koskevia seikkoja] **[alkup. s. 11]**

Oberster Gerichtshof,
Wien, 6.8.2020
[–]