

Kohtuasi C-500/20**Eelotsusetaotlus****Saabumise kuupäev:**

6. oktoober 2020

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

6. august 2020

Hageja ja vastustaja kassatsioonimenetluses:

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

Kostja ja kassatsioonkaebuse esitaja:

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) tegi [...] kohtuasjas, mille pooled on hageja Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, [...] München, Saksamaa, [...] *versus* kostja ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, [...] Viin [...] seoses 639 110 euro nõudega, millele lisanduvad viivitusintress ja kulud, lahendades kostja kassatsioonkaebust Oberlandesgericht Wien'i (liidumaa kõrgeim kohus Viinis) kui apellatsioonikohtu 29. juuli 2019. aasta otsuse [...] peale, millega hageja apellatsioonkaebuse alusel tühistati Handelsgericht Wien'i (Viini kaubanduskohus) 1. aprilli 2019. aasta osaotsus [...], [...] järgmise

kohtumääruse

I. Euroopa Liidu Kohtule (edaspidi „Euroopa Kohus“) esitakse ELTL artikli 267 alusel järgmised eelotsuse küsimused: **[lk 2]**

1. Kas Euroopa Kohus on pädev tõlgendama infrastruktuuri kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitleva lepingu ühtseid eeskirju (CUI; rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni [COTIF] lisa E)?

2. Kui esimesele küsimusele vastatakse jaatavalt:

Kas CUI artikli 8 lõike 1 punkti b tuleb tõlgendada nii, et selles sätestatud ettevõtja vastutus asjale tekitatud kahju eest hõlmab ka kulu, mis tekib vedajal seetõttu, et ta peab oma vedurite kahjustada saamise tõttu üürima asenduseks teised vedurid?

3. Kui esimesele küsimusele vastatakse jaatavalt ja teisele eitavalt:

Kas CUI artiklit 4 ja artikli 19 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et lepingupooled saavad oma vastutust kehtivalt laiendada üldise viitega liikmesriigi õigusele, kui selle kohaselt on vastutuse ulatus küll laiem, kuid – erinevalt süüst sõltumatust vastutusest, mida näeb ette CUI – on vastutuse eeldusena ette nähtud süü olemasolu?

II. [...] [menetluse peatamine]

Põhjendused

1. Asjaolud

2. Hageja on eraõiguslik raudteeveoettevõtja, kelle asukoht on Saksamaal. Ta annab oma klientide käsutusse eelkõige vedureid, millega [lk 3] teostatakse saatjata kombineeritud vedusid ja muud liiki vedusid.
3. Kostja on Austria raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kes käitab muu hulgas raudteeinfrastruktuuri Kufsteini raudteejaama piirkonnas Austrias.
4. Pooled sõlmisid 2014. aasta detsembris lepingu kostja raudteeinfrastruktuuri kasutamiseks rahvusvahelistel vedudel; lepingu alusel võib hageja tasu eest kasutada kostja raudteeinfrastruktuuri vastavalt asjaomasele rongiliinide kokkuleppele. Viidatud lepingu osaks on kostja raudteeinfrastruktuuri kasutamise lepingu tüüptingimused (edaspidi „tüüptingimused“).
5. Tüüptingimuste punkti 20 esimene lõik pealkirjaga „Vastutus“ sätestab:

„Lepingupooled vastutavad seaduse ja rahvusvahelise õiguse sätete, eelkõige Austria tsiviilseadustiku (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch, ABGB), äriseadustiku (Unternehmensgesetzbuch, UGB), raudtee- ja mootorsõidukite kohustusliku liikluskindlustuse seaduse (Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, EKHG) ja CUI sätete alusel, kui käesolevates tüüptingimustes ei ole ette nähtud teisiti.“

6. Tüüptingimuste punkt 34 sisaldab kokkulepet, et lepingule kohaldatakse Austria õigust, välja arvatud rahvusvahelise eraõiguse seaduses (IPRG) ja ÜRO konventsioonis kaupade rahvusvahelise ostu-müügi lepingute kohta sisalduvad viitenormid.
7. Kufsteini raudteejaamas sõitis 15. juulil 2015 rööbastelt maha hageja kuuest vedurist koosnev rong, selle käigus said kahjustada kaks hageja vedurit.

Kahjustada saanud vedureid ei saanud remondi ajal kasutada, mistõttu pidi hageja rentima kaks [lk 4] asendusvedurit. Seeläbi tekkis hagejal kulu.

8. B. Poolte väited

9. **Hageja** nõuab kostjalt – Oberster Gerichtshofi (Austria kõrgeim üldkohus) kassatsioonimenetluse seisukohast olulises osas – õnnetusjuhtumi tõttu renditud asendusvedurite rendikulu hüvitamist summas 629 110 eurot, millele lisanduvad viivitusintress ja kulud. Õnnetuse põhjustasid (täpsemalt kirjeldatud) puudused kostja raudteeinfrastruktuuris. Kostja rikkus õigusvastaselt ja süüliselt raudteeliiklust käsitlevates õigusnormides sätestatud kohustusi raudteerööbaste nõuetekohase tootmise, kontrolli, hoolduse, korrashoiu ja remondi kohta. Asendusvedurite rendikulu on asjale tekitatud kahju CUI artikli 8 lõike 1 punkti b tähenduses.
10. **Kostja** esitas sellele vastuväite, et raudteeinfrastruktuur ei olnud puudustega. Õnnetuse põhjustas rööbastelt maha sõitnud veeremi veduri lahti tulnud haakekonks, mis oli juba enne veeremi rööbastelt maha sõitmist ülekoormatud, ja seega toimus õnnetus hageja süül. Kostja väidab, et tegemist on puhtvaralise kahjuga, mis CUI asjakohaste sätete kohaselt hüvitatav ei ole.

11. C. Senine menetlus

12. **Esimese astme kohus** jättis osaotsusega nõude hüvitada kulud summas 629 110 eurot, millele lisanduvad viivitusintress ja kulud, rahuldamata. Viidatud kohus järgis õiguskäsitust, mille kohaselt välistavad CUI sätted, mis on CUI artikli 19 lõike 1 kohaselt ainukohaldatavad, mis tahes vastutuse liikmesriigi täiendavate sätete alusel. „Asjale tekitatud kahju“ määratlus CUI artikli 8 lõike 1 punktis b hõlmab ainult [lk 5] vallas- ja kinnisasjade hävimist või kahjustamist. Hagetatav rendikulu on aga puhtvaraline kahju, mis ei ole hõlmatud CUI artikli 8 lõike 1 punktiga b ega CUI artikli 8 lõike 1 punktiga c, mistõttu pole see ka hüvitatav. Tüüptingimuste punkt 20 ei ole CUI artikli 8 lõikes 4 nimetatud kokkulepe, millest saaks tuleneda kostja vastutus Austria õiguse alusel.
13. **Apellatsioonikohus** tühistas esimese astme kohtu osaotsuse ning kohustas sama kohut asja uuesti läbi vaatama ja lahendama. Apellatsioonikohus leidis, et vastutuse aluseks olevas CUI artikli 8 lõike 1 punktis b kasutatud mõistet „asjale tekitatud kahju“ tuleb tõlgendada laialt ja sellega on hõlmatud ka selline „kaudne asjale tekitatud kahju“ nagu käesolevas asjas hagetatav rendikulu.
14. Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) lahendab kostja kassatsioonkaebust appellatsioonikohtu otsuse peale, millega tühistati esimese astme kohtu otsus.
15. Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) otsustab kassatsioonimenetluse peatada ja esitab Euroopa Kohtule liidu õiguse kohta asja lahendamisel olulised eelotsuse küsimused.

16. D. Kohaldatavad rahvusvahelise õiguse normid

9. mai 1980. aasta rahvusvahelisel raudteeveo konventsioonil (COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires; edaspidi „COTIF“) on seitse lisa, mis on konventsiooni lahutamatud osad, nende hulgas on ka infrastruktuuri kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitleva lepingu ühtsed eeskirjad (CUI; COTIF-i lisa E; edaspidi „CUI“). [lk 6] Käesoleval juhul on asjakohased järgmised CUI sätted:

„Artikkel 4 – Imperatiivne õigusnorm

Kui käesolevates ühtsetes eeskirjades pole seda otsesõnu lubatud, siis on õigustühised igasuguste lepingute sätted, mis otseselt või kaudselt kalduvad kõrvale nendest ühtsetest eeskirjadest. Selliste sätete kehtetus ei too kaasa veolepingu ülejäänud sätete kehtetust. Eelöeldu ei takista lepingupoolel võtmast endale suuremat vastutust ja ulatuslikumaid kohustusi, kui on sätestatud käesolevates ühtsetes eeskirjades, või määramast kindlaks asjale tekitatud kahju hüvitamise piirmäära.

[...]

Artikkel 8 – Ettevõtja vastutus

Lõige 1. Ettevõtja vastutab

- a) isikukahju eest (surm, vigastus või muu füüsilise või vaimse tervise kahjustus),*
- b) asjale tekitatud kahju eest (vallas- või kinnisasjade hävimine või kahjustus),*
- c) varalise kahju eest, mis on tingitud sellest, et vedaja peab vastavalt CIVi ühtsetele eeskirjadele ja CIMi ühtsetele eeskirjadele maksma hüvitusi,*

juhul kui nimetatud kahju tekitati vedajale või tema abipersonalile infrastruktuuri kasutamise ajal ning selle põhjus on infrastruktuuris.

[...]

Lõige 4. Lepingupoolel võivad kokku leppida, kas ja millises ulatuses vastutab ettevõtja kahju eest, mida vedajale tekitavad hiline mine või eksploatatsioonihäired.

[...]

Artikkel 9 – Vedaja vastutus

[...]

Artikkel 19 – Muud nõuded

Lõige 1. Kõigil juhtudel, kui kohaldatakse käesolevaid ühtseid eeskirju, saab kahju hüvitamise nõuet mis tahes õiguslikul alusel esitada ettevõtja või vedaja vastu ainult käesolevate ühtsete eeskirjade [lk 7] eeldustel ja piirangutega.

[...]"

17. E. Liikmesriigi õigus

18. ABGB § 1293 jj reguleerivad vastutust kahju põhjustaja süül tekkinud kahju hüvitamisel. Lepingulise suhte korral (nagu käesoleval juhul) peab kohustatud isik tõendama, et ta ei ole lepingulise kohustuse täitmata jätmises süüdi (ABGB § 1298). Kohustatud isik vastutab ka nende isikute süülise käitumise eest, keda ta kasutab oma kohustuste täitmisel (ABGB § 1313a). Kui süü saab omistada kostjale (mis pole veel selge), siis on haigetav asendusvedurite rendikulu Austria õiguse kohaselt hüvitatav.

19. F. Eelotsusetaotluse põhjendused

20. 1. Esimene küsimus

21. Vastavalt Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsiooni vahelise lepingu Euroopa Liidu ühinemise kohta 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga (COTIF), mida on muudetud [3. juuni 1999. aasta] Vilniuse protokolliga (ELT 2013, L 51, lk 8), artiklile 1 ühineb liit viidatud konventsiooniga samas lepingus sätestatud tingimustel kooskõlas konventsiooni artikliga 38 (ELT 2013, L 51, lk 8).

22. Viidatud leping kiideti liidu nimel heaks nõukogu 16. juuni 2011. aasta otsuse Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste [lk 8] Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsiooni vahelise lepingu (Euroopa Liidu ühinemise kohta 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga (COTIF), mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga) allakirjutamise ja sõlmimise kohta (ELT 2013, L 51, lk 1) artikliga 1.

23. Viidatud nõukogu otsuse I lisa (Euroopa Liidu deklaratsioon pädevuse teostamise kohta) näeb ette, et raudteesektoris on liidul ELTL artiklite 90 ja 91 kohaselt koostoimes artikli 100 lõikega 1 ning artiklitega 171 ja 172 liidu liikmesriikidega jagatud pädevus. Liidu õigusaktide kohaselt on liidul ainupädevus juhul, kui 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni (COTIF), mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga (edaspidi „konventsioon“), või selle kohaselt vastuvõetud õiguslikud vahendid raudteetranspordi valdkonnas võivad mõjutada või mõjutavad liidus kehtivaid eeskirju. Liidu ainupädevusse kuuluvates küsimustes liikmesriikidel pädevus puudub. Kui liidu eeskirjad on olemas, kuid COTIF või selle kohaselt vastuvõetud õiguslikud vahendid neid ei mõjuta, jagab liit konventsiooniga seotud küsimustes pädevust liikmesriikidega (ELT 2013, L 51, lk 3).

24. Seega on COTIF segatüüpi konventsioon, kusjuures Euroopa Liidu deklaratsioonist [lk 9] ei nähtu piisava selgusega, millistes COTIF-iga reguleeritud valdkondades soovib liit võtta endale ainupädevuse ja millistes liikmesriikidega jagatud pädevuse.
25. Erialakirjanduse põhjal jääb ebaselgeks, kas Euroopa Kohus on pädev lahendama segatüüpi konventsiooni kohta esitatud eelotsusetaotlust [...]. Käesoleval juhul on Euroopa Liidu deklaratsiooni kohaselt pigem asjakohane lähtuda ulatuslikust pädevusest, sest põhimõtteliselt on liit pädev kõigis konventsiooni valdkondades, ebaselge on ainult ainupädevuse ulatus. Sellegipoolest pole õiguskirjanduses väljendatud kahtlusi silmas pidades täiesti selge, kas Euroopa Kohus on käesoleval juhul tegelikult pädev asja sisuliselt lahendama. Kohtuotsuse Demey (C-261/15) põhjal ei saa selle kohta järeldusi teha. Viidatud otsuses tõlgendas Euroopa Kohus CIV-i (COTIF-i lisa A), mille kohaldamise näeb ette määrus (EÜ) nr 1371/2007, mistõttu ei olnud mingit kahtlust, et tegemist on liidu õigusaktiga ja seega institutsiooni õigusaktiga ELTL artikli 267 tähenduses. CUI puhul see nii ei ole.
26. 2. Teine küsimus
27. Vedurite kahjustamise tõttu renditud asendusvedurite rendikulu ei ole „asjale tekitatud kahju“, mis avalduks „vallas- ja kinnisasjade hävimises või kahjustuses“ (CUI artikli 8 lõike 1 punkt b). [lk 10] Viidatud kulu on aga hageja vedurite kahjustamisega siiski niivõrd tihedas seoses, et seda saaks käsitada „kaudse asjale tekitatud kahjuna“, nagu seda tegi apellatsioonikohus. Järelikult ei ole selge, kas haigetav rendikulu on viidatud sätte alusel hüvitatav.
28. 3. Kolmas küsimus
29. Kui Euroopa Kohus otsustab, et haigetav rendikulu ei ole hõlmatud CUI artikli 8 lõike 1 punktiga b, siis tekib kolmas küsimus. Kui sellele küsimusele vastata jaatavalt, siis tuleb käesoleval juhul kontrollida, kas on täidetud ABGB kohased süütlise vastutuse eeldused. Kui sellele küsimusele vastata eitavalt, siis puudub nõudel õiguslik alus. Seetõttu on määrava tähtsusega, kas
30. (a) üldist viidet liikmesriigi õigusele saab üldse käsitada kõrvalekalduva kokkuleppena CUI artikli 4 tähenduses, ja
31. (b) kas käesoleval juhul on tõepoolest tegemist vastutuse „laiendamisega“ CUI artikli 4 tähenduses, kui viidatud õigus on vastutuse aluse osas (käesoleval juhul süü tingimuse tõttu) rangem kui COTIF, aga näeb vastutuse tingimuste täidetuse korral ette ulatuslikuma nõude.
32. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul saab neist teisele küsimusele jaatavalt vastata ainult juhul, kui vastutuse „laiendamise“ hindamisel keskenduda mitte seaduste kogumile kui sellisele, vaid selle konkreetsel juhul kohaldamise tulemusele. CUI artiklist 4 ei nähtu üheti mõistetavalt, kas see on nii.

33. **G.** [...] [liikmesriigi menetlus] [lk 11]

Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus),
Viin, 6. august 2020
[...]

TÖÖDOKUMENT