

Vec C-500/20

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

6. október 2020

Vnútroštátny súd:

Oberster Gerichtshof

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

6. august 2020

Žalobkyňa a odporkyňa v dovolacom konaní:

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

Žalovaná a dovolateľka:

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Der Oberste Gerichtshof (Najvyšší súdny dvor, Rakúsko) [omissis] v konaní vo veci žalujúcej strany Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, [omissis] Mníchov, Nemecko, [omissis] proti žalovanej strane ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, [omissis] Viedeň [omissis] o zaplatenie 639 110 eur s príslušenstvom, v konaní o dovolaní podanom žalovanou stranou proti rozsudku Oberlandesgericht Wien (Vyšší krajský súd Viedeň, Rakúsko) ako odvolacieho súdu z 29. júla 2019, [omissis], ktorým na základe odvolania žalujúcej strany súd zrušil čiastkový rozsudok Handelsgericht Wien (Obchodný súd Viedeň, Rakúsko) z 1. apríla 2019 [omissis], [omissis] vyhlásil toto

Uznesenie

Ktoré znie:

I. Súdnemu dvoru Európskej únie sa v súlade s článkom 267 ZFEÚ predkladá návrh na začatie prejudiciálneho konania o týchto otázkach:

1. Má Súdny dvor Európskej únie právomoc vykladať jednotné právne predpisy o využívaní železničnej infraštruktúry v medzinárodnej železničnej preprave (CUI, dodatok E k dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave [COTIF])?

2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku: Má sa článok 8 § 1 písm. b) CUI vykladať v tom zmysle, že zodpovednosť prevádzkovateľa za vecnú škodu upravená v tomto ustanovení zahŕňa aj náklady, ktoré vzniknú prepravcovi tým, že z dôvodu poškodenia lokomotív je nútený si prenajať iné náhradné lokomotívy?

3. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku a zápornej odpovede na druhú otázku:

Majú sa článok 4 a článok 19 § 1 CUI vykladať v tom zmysle, že zmluvné strany môžu účinne rozšíriť svoju zodpovednosť prostredníctvom paušálneho odkazu na vnútroštátne právo, ktoré síce upravuje zodpovednosť v širšom rozsahu, avšak na rozdiel od zodpovednosti podľa CUI, ktorá nie je podmienená zavinením, pre vznik zodpovednosti vyžaduje existenciu zavinenia?

II. [omissis] [Prerušenie konania]

Odôvodnenie:

1. A. Skutkový stav

2. Žalobkyňa je súkromným železničným dopravným podnikom so sídlom v Nemecku. Prenecháva svojim zákazníkom do užívania predovšetkým lokomotívy na prevádzku kombinovanej dopravy bez sprievodcu a iné druhy dopravy.

3. Žalovaná je rakúskym podnikom železničnej infraštruktúry a prevádzkuje okrem iného železničnú infraštruktúru v oblasti železničnej stanice Kufstein v Rakúsku.
4. Sporné strany uzatvorili v decembri roku 2014 zmluvu o využívaní železničnej infraštruktúry žalovanej na účely medzinárodnej dopravy, v zmysle ktorej môže žalobkyňa využívať železničnú infraštruktúru, ktorú jej do užívania prenechala žalovaná za odplatu v súlade s príslušnou dohodou o vlakových trasách. Súčasťou tejto zmluvy sú aj všeobecné obchodné podmienky žalovanej týkajúce sa zmluvy o využívaní infraštruktúry (ďalej len „VOP“).
5. V bode 20 v prvom odseku týchto podmienok sa pod názvom „zodpovednosť“ uvádza:

„Zmluvné strany zodpovedajú podľa zákonných ustanovení, ako aj ustanovení medzinárodných predpisov, najmä podľa ustanovení všeobecného Občianskeho zákonníka (ABGB), Podnikového zákonníka (UGB), zákona o zodpovednosti za železničnú dopravu a motorové vozidlá (EKHG) a CUI, ak tieto všeobecné obchodné podmienky nestanovujú inak.“

6. Bod 34. všeobecných obchodných podmienok zahŕňa dohodu, v zmysle ktorej sa zmluva spravuje ustanoveniami rakúskeho práva s výnimkou kolíznych noriem IPRG (zákon o medzinárodnom súkromnom práve), ako aj práva OSN o kúpe tovaru.
7. Dňa 15. júla 2015 sa na železničnej stanici Kufstein vykoľajila vlaková súprava žalobkyne, ktorú tvorilo šesť lokomotív, pričom boli poškodené dve lokomotívy žalobkyne. Poškodené lokomotívy boli po dobu ich opravy nepoužiteľné, a preto si žalobkyňa prenajala dve náhradné lokomotívy. Z takéhoto prenájmu vyplynuli pre žalobkyňu náklady.

8. **B. Tvrdenia účastníkov konania**

9. **Žalobkyňa** sa, v rozsahu relevantnom pre dovolacie konanie vedené pred Oberster Gerichtshof (Najvyšší súdny dvor), voči žalovanej domáha zaplatenia sumy 629 110 eur s príslušenstvom, ako náhrady nákladov na prenájom náhradných lokomotív v dôsledku nehody. Príčinou nehody boli (bližšie opísané) nedostatky železničnej infraštruktúry poskytnutej žalovanou. Žalovaná si v rozpore so zákonom a v dôsledku vlastného zavinenia nesplnila svoje povinnosti, ktoré jej vyplývajú z právnych predpisov železničného práva, pokiaľ ide o riadnu výrobu, preskúšanie, údržbu, renováciu a opravy koľajníc. Náklady na náhradný prenájom sa musia považovať za vecnú škodu v zmysle článku 8 § 1 písm. b) CUI.
10. **Žalovaná** proti vyššie uvedenému namieta, že železničná infraštruktúra nebola poškodená. Príčinou nehody bol vytiahnutý, už pred vykoľajením neprimerane namáhaný, spojovací hák vykoľajenej lokomotívy, čo zavinila žalovaná. Žalovaná si uplatňuje výlučne náhradu majetkovej škody, ktorú v zmysle uplatniteľných právnych predpisov CUI nemožno nahradiť.

11. C. Doterajší priebeh konania

12. **Prvostupňový súd** v čiastkovom rozsudku zamietol žalobný návrh v rozsahu 629 110 eur s príslušenstvom. Zastával právny názor, že uplatniteľné jednotné právne predpisy o používaní infraštruktúry v medzinárodnej železničnej preprave (CUI) v súlade s ich článkom 19 § 1, ako jednotný režim zodpovednosti, vylučujú všetky ostatné vnútroštátne právne úpravy zodpovednosti. Definícia „vecnej škody“ v článku 8 § 1 písm. b) CUI sa obmedzuje na zničenie alebo poškodenie hnutel'ných alebo nehnuteľných vecí. Požadované náklady na nájomné majú však výlučne povahu majetkovej škody, ktorá nepatrí do pôsobnosti článku 8 § 1 písm. b), ani článku 8 § 1 písm. c) CUI, a preto je nemožno nahradiť. Bod 20 všeobecných obchodných podmienok sa nepovažuje za dohodu podľa článku 8 § 4 CUI, z ktorej by vyplývala zodpovednosť žalovanej podľa vnútroštátnych právnych predpisov.
13. **Odvolací súd** zrušil čiastkový rozsudok prvostupňového súdu a nahradil ho po doplnení konania novým rozsudkom. Zastával názor, že pojem „vecná škoda“ použitý v ustanovení o zodpovednosti podľa článku 8 § 1 písm. b) CUI sa má vykladať široko a že zahŕňa aj „odvodenú vecnú škodu“, ako napríklad náklady na nájomné požadované v prejednávanej veci.
14. Der Oberste Gerichtshof (Najvyšší súdny dvor) musí rozhodnúť o dovolaní žalovanej namierenom proti zrušovaciemu rozsudku odvolacieho súdu.
15. Der Oberste Gerichtshof (Najvyšší súdny dvor) rozhodol o prerušení dovolacieho konania a predložení otázok týkajúcich sa práva Únie, ktoré sú relevantné pre rozhodnutie sporu, Súdnemu dvoru Európskej únie.
16. **D. Uplatniteľné medzinárodné právo**

Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave z 9. mája 1980 (COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) zahŕňa sedem dodatkov, ktoré sú neoddeliteľnou súčasťou tohto dohovoru, a ku ktorým patria napríklad jednotné predpisy o využívaní železničnej infraštruktúry v medzinárodnej železničnej preprave (CUI; dodatok E k dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave [COTIF]). Relevantné ustanovenia CUI v prejednávanom prípade znejú:

„Článok 4 – Záväzné právo

Ak tieto jednotné právne predpisy výslovne nepovoľujú odchýlky, je každá dohoda, ktorá sa priamo alebo nepriamo odchyľuje od týchto jednotných právnych predpisov, neplatná a právne neúčinná. Neplatnosť týchto dohôd nemá za následok neplatnosť ostatných ustanovení zmluvy. Bez ohľadu na to môžu zmluvné strany rozšíriť svoju zodpovednosť a svoje povinnosti vyplývajúce z týchto jednotných právnych predpisov, alebo môžu obmedziť výšku odškodnenia za vecné škody.

...

Článok 8 – Zodpovednosť prevádzkovateľa

§ 1 Prevádzkovateľ zodpovedá za

- a) škody na zdraví (usmrtenie, poranenie alebo iné obmedzenie telesného alebo duševného zdravia),
- b) vecné škody (zničenie alebo poškodenie hnutelných a nehnuteľných vecí),
- c) majetkové škody, ktoré vyplývajú z toho, že dopravca uhradí odškodnenia podľa CIV a CIM,

ktoré boli spôsobené dopravcovi alebo jeho pomocnému personálu počas využívania infraštruktúry, a ktoré vznikli z dôvodu nedostatkov v infraštruktúre.

...

§ 4 Zmluvné strany môžu uzavrieť dohody o tom, či a do akej miery prevádzkovateľ zodpovedá za škody, ktoré dopravcovi vzniknú v dôsledku omeškania alebo prevádzkových porúch.

...

Článok 9 – Zodpovednosť dopravcu

...

Článok 19 – Iné nároky

§ 1 Vo všetkých prípadoch, na ktoré sa uplatnia tieto jednotné právne predpisy, možno uplatniť voči prevádzkovateľovi alebo dopravcovi nárok na náhradu škody, bez ohľadu na jeho právnu podstatu, len za predpokladov a obmedzení stanovených v týchto jednotných právnych predpisoch.

...

17. E. Vnútroštátne právo

18. Ustanovenia § 1293 a nasl. ABGB upravujú zodpovednosť za náhradu škody, ktorej vznik zavinil pôvodca škody. V zmluvných vzťahoch tak, ako v prejednávacom prípade, prináleží dlžníkovi, aby preukázal, že nezavinil nesplnenie zmluvných povinností (§ 1298 ABGB). Dlžník znáša zodpovednosť aj za zavinenie osôb, ktoré použil na splnenie záväzku (§ 1313a ABGB). Pod (doposiaľ nezistenou) podmienkou zavinenia, ktoré možno pripísať žalovanej, sa uplatňované náklady na nájom náhradných lokomotív považujú podľa vnútroštátneho práva za nahraditeľné.

19. **F. Odôvodnenie prejudiciálnych otázok**

20. 1. O prvej otázke:

21. Podľa článku 1 dohody z 3. júna 1999 medzi Európskou úniou a Medzivládnu organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu o pristúpení Európskej únie k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980, zmenenému a doplnenému Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 (COTIF), pristúpila Únia k uvedenému dohovoru za podmienok uvedených v tejto dohode podľa článku 38 Dohovoru (Ú. v. EÚ L 51, 2013, s. 8).

22. Táto dohoda bola schválená v mene Únie podľa článku 1 rozhodnutia Rady zo 16. júna 2011 o podpise a uzavretí Dohody medzi Európskou úniou a Medzivládnu organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu o pristúpení Európskej únie k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980, zmenenému a doplnenému Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 (Ú. v. EÚ L 51, 2013, s. 1).

23. Podľa prílohy I (vyhlásenie Európskej únie týkajúce sa vykonávania právomocí k uvedenému rozhodnutiu Rady sa v sektore železničnej prepravy Európska únie delí o právomoc s členskými štátmi podľa článkov 90 a 91 v spojení s článkom 100 ods. 1 a s článkami 171 a 172 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Právo Únie priznáva Únii výlučnú právomoc v záležitostiach železničnej prepravy, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980 v znení Protokolu o zmene podpísaného vo Vilniuse 3. júna 1999 (ďalej len „Dohovor“) alebo právne nástroje prijaté na základe tohto Dohovoru, ktoré sa dotýkajú existujúcich právnych predpisov Únie alebo by mohli zmeniť rozsah ich pôsobnosti. V záležitostiach, ktoré patria do pôsobnosti Dohovoru a v prípade ktorých Únia disponuje výlučnou právomocou, nemajú členské štáty príslušnosť konať. V otázkach, ktoré sú upravené existujúcimi predpismi Únie, avšak nie sú dotknuté Dohovorom alebo právnymi nástrojmi prijatými na ich základe, vykonáva Únia svoju právomoc v súvislosti s Dohovorom spoločne s členskými štátmi (Ú. v. EÚ L 51, 2013, s. 3).

24. Ide teda o zmiešaný dohovor, pričom z vysvetlenia Európskej únie úplne jasne nevyplýva, v akých oblastiach priznáva COTIF výlučnú právomoc Únii a v ktorej zdieľa svoju právomoc s členskými štátmi.

25. V odbornej literatúre sa právomoc Súdneho dvora Európskej únie pre rozhodovanie o návrhoch na začatie prejudiciálneho konania týkajúcich sa zmiešaných dohovorov označuje ako nejasná [*omissis*]. V konkrétnom prípade sa síce prikláňa k rozsiahlej právomoci, pretože Únia, prinajmenšom v zmysle ňou uvádzaného vysvetlenia, v zásade vykonáva svoju právomoc vo všetkých oblastiach Dohovoru, pričom nejasnosti existujú len pokiaľ ide o rozsah výlučnej právomoci. S ohľadom na pochybnosti v právnej teórii teda nie je celkom jasné, či je Súdny dvor Európskej únie príslušný pre rozhodnutie v prejednávanom prípade. Z jeho rozsudku vo veci C-261/15, *Demey*, nemožno v tom to ohľade dospieť

k nijakému záveru. V tomto konaní síce vyložil ustanovenia CIV (dodatok A ku COTIF), avšak povinnosť uplatnenia týchto ustanovení vyplynula z nariadenia (ES) č. 1371/2007, a preto neexistovali nijaké pochybnosti o existencii právneho aktu Únie t. j. o tom, že ide o úkon inštitúcie v zmysle článku 267 ZFEÚ. Obdobný záver sa v prípade CUI neuplatní.

26. 2. O druhej otázke:
27. Náklady na nájom, ktoré vyplynuli z prenájmu náhradných lokomotív v dôsledku poškodenia lokomotív síce samé o sebe nie sú „vecnou škodou“, ktorá spočíva v „zničení alebo poškodení hnutelných a nehnuteľných vecí“ (článok 8 § 1 písm. b) CUI). Takéto náklady však natoľko úzko súvisia s poškodením lokomotív žalobkyne, že by ich bolo možné, v súlade s názorom odvolacieho súdu, považovať za „odvedenú vecnú škodu“. Nie je teda jasné, či požadované náklady na nájom sa v zmysle citovaného ustanovenia považujú za nahraditeľné.
28. 3. O otázke 3:
29. Ak by Súdny dvor požadované náklady na nájom nepovažoval za náklady patriace do pôsobnosti článku 8 § 1 písm. b) CUI, vzniká tretia otázka. V prípade kladnej odpovede sa v prebiehajúcom konaní bude musieť preskúmať zodpovednosť za zavinenie podľa ABGB. V prípade zápornej odpovede nárok nevzniká. Má preto rozhodujúci význam, či
30. (a) paušálny odkaz na vnútroštátnu zákonnú úpravu možno vôbec chápať ako odchylnú dohodu v zmysle článku 4 CUI a
31. (b) či v tomto prípade ide skutočne o „rozšírenie“ zodpovednosti v zmysle článku 4 CUI, ak je takáto právna úprava s ohľadom na dôvod zodpovednosti (v tomto konaní požiadavka zavinenia) síce prísnejšia, ako právna úprava Dohovoru, avšak v prípade existujúcej zodpovednosti, priznáva nároky vo väčšom rozsahu.
32. Na druhú z týchto otázok by podľa názoru vnútroštátneho súdu však bolo možné odpovedať kladne len v tom prípade, ak by sa v súvislosti s posúdením „rozšírenia“ zodpovednosti neprihliadalo len na zákonnú úpravu, ako takú, ale aj na dôsledok jej uplatnenia v individuálnom prípade. Či je takýto záver správny, nie je možné jednoznačne určiť na základe znenia článku 4 CUI.
33. **G.** [omissis] [vnútroštátne konania]

Oberster Gerichtshof (Najvyšší súdny dvor),
Viedeň 6. augusta 2020
[omissis]