

Lieta C-500/20**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu****Iesniegšanas datums:**

2020. gada 6. oktobris

Iesniedzējtiesa:*Oberster Gerichtshof* (Austrija)**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2020. gada 6. augusts

Prasītāja un blakus sūdzības iesniedzēja:*Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH***Atbildētāja un atbildētāja blakus sūdzības izskatīšanā:***ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft*

Prasītājas *Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH*, [..] Minhene, Vācija [..] lietā pret atbildētāju *ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft*, [..] Vīne [..] par 639,110 EUR (ieskaitot aprēķinātos procentus), atbildētājas pretapelācijas tiesvedībā pret apelācijas instances tiesas *Oberlandesgericht Wien* [Apelācijas tiesas Vīnē] 2019. gada 29. jūlija lēmumu [..], ar kuru, pamatojoties uz prasītājas apelācijas sūdzību, tika atcelts *Handelsgericht Wien* [Vīnes Komerctiesas] 2019. gada 1. aprīļa starpspriedums, *Oberster Gerichtshof* [Augstākā tiesa] [..] pieņēma

lēmumu:

I. Atbilstoši LESD 267. pantam Eiropas Savienības Tiesai tiek uzdoti šādi jautājumi prejudiciālā nolēmuma sniegšanai: **[oriģ. 2. lpp.]**

1) Vai Eiropas Savienības Tiesas kompetencē ir interpretēt “Vienveida noteikumus attiecībā uz līgumu par infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē” (*CUI*; Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) E papildinājums)?

2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša:

Vai *CUI* 8. panta 1. punkta b) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā noteiktā pārvaldītāja atbildība par īpašuma zaudējumu vai tam nodarītu kaitējumu aptver arī izmaksas, kas pārvadātājam rodas tad, ja tas bojājumu dēļ savas lokomotīves ir spiests aizvietot ar nomātām lokomotīvēm?

3) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša un atbilde uz otro jautājumu ir noliedzoša:

Vai *CUI* 4. pants un 19. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka, vispārēji atsaucoties uz valsts tiesībām, līguma puses var efektīvi paplašināt savu atbildību, ja tā rezultātā atbildības apjoms gan ir plašāks, taču, atkāpjoties no *CUI* paredzētās atbildības neatkarīgi no vainas, vainas esamība tomēr ir nosacījums atbildības pastāvēšanai?

II. [...] [Tiesvedības apturēšana]

Pamatojums:

1. **A. Fakti**

2. Prasītāja ir privāts Vācijā reģistrēts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums. Tas saviem klientiem pamatā piedāvā lokomotīves [orig. 3. lpp.] kombinēto transporta pārvadājumu bez pavadoņiem un cita veida transporta pārvadājumu veikšanai.
3. Atbildētāja ir Austrijas dzelzceļa infrastruktūras uzņēmums, un tas tostarp nodrošina sliežu infrastruktūru Kufšteinas [*Kufstein*] dzelzceļa stacijas rajonā Austrijā.
4. 2014. gada decembrī strīda puses noslēdza līgumu par atbildētājas sliežu infrastruktūras izmantošanu starptautiskajos transporta pārvadājumos, atbilstoši kuram prasītājam pret atlīdzību ir tiesības izmantot atbildētājas nodrošināto sliežu infrastruktūru saskaņā ar attiecīgo vienošanos par sliežu ceļu izmantošanu. Šī līguma sastāvdaļa ir atbildētājas infrastruktūras izmantošanas līguma Vispārējie noteikumi (*Allgemeine Geschäftsbedingungen*, turpmāk tekstā – “AGB”)
5. To 20. punkta pirmajā rindkopā ar nosaukumu “Atbildība” ir noteikts:

“Līguma puses atbild saskaņā ar likuma un starptautisko tiesību normām, it īpaši Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Civilkodekss, turpmāk tekstā – “ABGB”), Unternehmensgesetzbuch (Komerckodekss, turpmāk tekstā – “UGB”), Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (Likums par civiltiesisko atbildību saistībā ar dzelzceļa transportu un mehāniskajiem transportlīdzekļiem, turpmāk tekstā – “EKHG”) un CUI noteikumiem, ja vien šajos AGB nav paredzētas atkāpes no šī regulējuma.”

6. AGB 34. punkts paredz vienošanos, ka attiecībā uz līgumu ir piemērojamas Austrijas tiesību normas, izņemot *IPRG* [*Bundesgesetz über das internationale*

Privatrecht, Starptautiskajā privāttiesību likumā], kā arī ANO Konvencijā par starptautiskajiem preču pirkuma-pārdevuma līgumiem (*CISG*) iekļautās norādes.

7. 2015. gada 15. jūlijā Kufšteinas dzelzceļa stacijā no sliedēm nobrauca prasītājas lokomotīvu vilciens, kas sastāvēja no sešām lokomotīvēm, kā rezultātā divas prasītājas lokomotīves tika bojātas. Remonta laikā bojātās lokomotīves nebija izmantojamas, tādēļ prasītāja divas **[oriģ. 4. lpp.]** no tām aizvietoja ar nomātām lokomotīvēm. Tādējādi prasītājai radās izmaksas.

8. **B. Lietas dalībnieku argumenti**

9. **Prasītāja** lūdz atbildētājam, ciktāl tas ir būtiski attiecībā uz blakus sūdzības izskatīšanu *Oberster Gerichtshof*, atlīdzināt nomas izmaksas 629,110 EUR (ieskaitot aprēķinātos procentus) apmērā par negadījuma dēļ nomātajām rezerves lokomotīvēm. Negadījuma iemesls esot atbildētājas nodrošinātā nekvalitatīvā sliežu infrastruktūra (par ko ir sniegts sīkāks apraksts). Atbildētāja esot vainojama prettiesiskā savu dzelzceļa regulējumā noteikto pienākumu pārkāpšanā, kas paredz normatīviem atbilstīgu sliežu ražošanu, kontroli, apkopi, atjaunošanu un labošanu. Rezerves lokomotīvu nomas izmaksas esot uzskatāmas par īpašuma zaudējumu vai tam nodarītu kaitējumu *CUI* 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē.

10. **Atbildētāja** pret to iebilst, ka sliežu infrastruktūra neesot bijusi nekvalitatīva. Negadījuma iemesls esot bijis no sliedēm nobraukušās lokomotīves sakabes āķis, kas esot bijis pārslogots jau pirms tam, kad sastāvs nobrauca no sliedēm, tādēļ vainīga esot prasītāja. Atbildētājas ieskatā runa esot vienīgi par kaitējumu īpašumam, kas saskaņā ar *CUI* piemērojamajām tiesību normām neesot jāatlīdzina.

11. **C. Līdzšinējā tiesvedība**

12. **Pirmās instances tiesa** starpspriedumā noraidīja prasību 629,110 EUR apmērā (ieskaitot aprēķinātos procentus). Saskaņā ar tās juridisko viedokli piemērojamie Vienveida noteikumi par infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē (*CUI*) atbilstoši šo noteikumu 19. panta 1. punktam kā vienīgais atbildības regulējums aizstājot visus citus valsts atbildību nosakošos normatīvos aktus. *CUI* 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā noteiktā “īpašuma zaudējuma vai tam nodarīta kaitējuma” definīcija esot attiecināma vienīgi uz **[oriģ. 5. lpp.]** kustama vai nekustama īpašuma sagraušanu vai bojājumu. Tomēr prasības pieteikumā ietvertās nomas izmaksas esot vienīgi kaitējums īpašumam, uz kuru neattiecoties ne *CUI* 8. panta 1. punkta b) apakšpunkts, ne 8. panta 1. punkta c) apakšpunkts, un tādēļ tās neesot jāatlīdzina. *AGB* 20. punkts neesot tāda vienošanās *CUI* 8. panta 4. punkta izpratnē, no kuras izrietētu atbildētājas atbildība saskaņā ar valsts tiesību normām.

13. **Apelācijas instances tiesa** atcēla pirmās instances tiesas starpspriedumu un uzdeva tai pēc procedūras pabeigšanas pieņemt jaunu nolēmumu. Tās ieskatā *CUI* 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā lietotais jēdziens “īpašuma zaudējums vai tam nodarītais kaitējums” esot jāsaprot plaši un tas aptverot arī “atvasinātu kaitējumu

īpašumam”, kā tas ir gadījumā ar šajā prasības pieteikumā minētajām nomas izmaksām.

14. *Oberster Gerichtshof* ir jālemj par atbildētājas blakus sūdzību par apelācijas tiesas atcelšanas lēmumu.
15. *Oberster Gerichtshof* nolemj apturēt blakus sūdzības izskatīšanu un Eiropas Savienības Tiesai uzdot Savienības tiesību jautājumus, kas ir būtiski lietas izspriešanai.
16. **D. Piemērojamie starptautiskie tiesību akti**

Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (1980. gada 9. maijs) [*COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires*] satur septiņus papildinājumus, kas ir neatņemama Konvencijas sastāvdaļa, tostarp Vienveida noteikumus attiecībā uz līgumu par infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē (*CUI*; E papildinājums Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem) [orig. 6. lpp.] [*COTIF*]). Šajā lietā būtiskie *CUI* noteikumi ir izteikti šādi:

“4.pants – Saistošais tiesību akts

Ja šie Vienveida noteikumi neparedz citādi, jebkuri noteikumi, kuri tieši vai netieši ir pretrunā šiem Vienveida noteikumiem, uzskatāmi par spēkā neesošiem. Šo noteikumu atcelšana nenozīmē citu līguma noteikumu atcelšanu. Neraugoties uz to, līguma puses var uzņemt lielāku atbildību un lielākas saistības par tām, ko paredz Vienveida noteikumi, vai noteikt maksimālo kompensācijas apjomu īpašuma zaudējuma vai bojājuma gadījumā.

[..]

8.pants – Pārvaldītāja atbildība

1.§. Pārvaldītājs ir atbildīgs par:

a) personisku zaudējumu vai kaitējumu (nāvi, ievainojumu vai citu fizisku vai garīgu kaitējumu),

b) īpašuma zaudējumu vai tam nodarītu kaitējumu (kustama vai nekustama īpašuma sagraušanu vai bojājumu),

c) katru ar naudas sodu sodāmu kaitējumu, kas jāapmaksā pārvadātājam saskaņā ar *CIV* Vienveida noteikumiem un *CIM* Vienveida noteikumiem,

kas nodarīts pārvadātājam vai tā palīgiem infrastruktūras izmantošanas laikā un kas radies konkrētajā infrastruktūrā.

[..]

4.§. Līguma puses var vienoties par to, vai un kādā mērā pārvaldītājs ir atbildīgs par pārvadātājam nodarīto zaudējumu vai kaitējumu, ko izsaukusi viņa darbību aizkavēšana vai pārtraukšana.

[..]

9.pants – Pārvadātāja atbildība

[..]

19.pants – Citas darbības

1.§. Visos gadījumos, kad piemērojami Vienveida noteikumi, jebkura darbība attiecībā uz atbildību neatkarīgi no tās pamatojuma var tikt vērsta pret pārvaldītāju vai pārvadātāju **[oriģ. 7. lpp.]** tikai, ievērojot šajos Vienveida noteikumos minētos nosacījumus un ierobežojumus.

[..]“

17. E. Valsts tiesības

18. ABGB 1293 un turpmākie panti regulē atbildību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas radušies kaitējuma nodarītāja vainas dēļ. Līgumtiesisko attiecību gadījumā, kā tas ir šajā lietā, uz izpildītāju gulstas pierādīšanas pienākums par to, ka viņš nav vainojams pie tā, ka nav izpildījis savus līgumā noteiktos pienākumus (ABGB 1298. pants). Izpildītājam ir jāatbild par savu pilnvaroto pārstāvju vainu (ABGB 1313. panta a) punkts). Saskaņā ar valsts tiesību aktiem pieprasītās izmaksas par rezerves lokomotīvu nomu ir jāatlīdzina ar nosacījumu, ka atbildētāja ir vainojama par nodarīto kaitējumu (kas vēl nav pierādīts).

19. F. Prejudiciālo jautājumu pamatojums

20. 1. Attiecībā uz pirmo jautājumu:
21. Saskaņā ar 1999. gada 3. jūnija Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF), kas grozīta ar Viļņas protokolu, 1. pantu Savienība atbilstoši Konvencijas 38. pantam ir pievienojusies minētajai Konvencijai ar Nolīgumā uzskaitītajiem nosacījumiem (OV L 2013/51, 8).
22. Šis Nolīgums Savienības vārdā tika apstiprināts ar Padomes Lēmuma (2011. gada 16. jūnijs) par to, lai noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Starptautisko **[oriģ. 8. lpp.]** dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu, 1. pantu (OV L 2013/51,1).

23. Atbilstoši minētā Padomes Lēmuma I pielikumam (Eiropas savienības paziņojums par kompetences īstenošanu) saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību darbību (LESD) 90. un 91. pantu saistībā ar 100. panta 1. punktu un 171. pantu, un 172. pantu dzelzceļa nozarē Eiropas Savienībai un Savienības dalībvalstīm ir dalīta kompetence. Savienības tiesību normās Savienībai ir piešķirta ekskluzīva kompetence dzelzceļa satiksmes jautājumos, kuros 1980. gada 9. maija Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (turpmāk tekstā – “Konvencija”) vai uz tās pamata pieņemtie juridiskie instrumenti skar šīs pastāvošās Savienības tiesību normas vai kuru piemērošanas jomu tie varētu izmainīt. Dalībvalstīm nav kompetences attiecībā uz jautājumiem, kurus aptver Konvencija un kuros Savienībai ir ekskluzīva kompetence. Jautājumos, attiecībā uz kuriem pastāv Savienības tiesību normas, bet kurus neskar Konvencija vai uz tās pamata pieņemtie juridiskie instrumenti, saistībā ar Konvenciju Savienībai un dalībvalstīm ir dalīta kompetence (OV L 2013/51, 3).
24. Tādējādi runa ir par jauktu nolīgumu, turklāt Eiropas Savienības [oriģ. 9. lpp.] skaidrojums nesniedz pilnīgu skaidrību par to, kurās *COTIF* jomās Savienībai ir ekskluzīva kompetence un kurās tai un tās dalībvalstīm ir dalīta kompetence.
25. Juridiskajā literatūrā Eiropas Savienības kompetence attiecībā uz lūgumiem sniegt prejudiciālus nolēmumus par jauktiem nolīgumiem tiek raksturota kā neskaidra [..]. Konkrētajā gadījumā gan loģiska būtu visaptveroša kompetence, jo Savienībai, vismaz saskaņā ar pašas sniegto skaidrojumu, principā ir kompetence attiecībā uz visām Konvencijas jomām; neskaidrības pastāv vienīgi saistībā uz ekskluzīvās kompetences apjomu. Tomēr, ņemot vērā juridiskajā literatūrā paustās šaubas, gluži viennozīmīgi nevar secināt, ka šajā gadījumā kompetence patiešām ir Eiropas Savienības Tiesai. Tādējādi nevar izdarīt secinājumus, balstoties uz tās nolēmumu lietā C-261/15, *Demey*. Tas tādēļ, ka šajā lietā Tiesa gan ir interpretējusi *CIV* (*COTIF* A papildinājums), tomēr tā piemērošanas joma tika noteikta ar Regulu (EK) Nr. 1371/2007, līdz ar ko nepastāvēja šaubas, ka runa ir par Savienības tiesību aktu un tādējādi par Savienības iestādes pieņemtu tiesību aktu LESD 267. panta izpratnē. *CUI* gadījumā nav runa par līdzīgu situāciju.
26. 2. Attiecībā uz otro jautājumu:
27. Nomas maksa par lokomotīvu bojājuma dēļ nomātajām rezerves lokomotīvēm pati par sevi gan nav uzskatāma par “īpašuma zaudējumu vai tam nodarītu kaitējumu”, kas izpaužas kā kustama vai nekustama īpašuma sagraušana vai bojājums (*CUI* 8. panta 1. punkta b) apakšpunkts). [oriģ. 10. lpp.] Tomēr šīm izmaksām ir tik cieša saistība ar prasītājas lokomotīvu bojājumu, ka to varētu uzskatīt par atvasinātu kaitējumu īpašumam, kā to atzina apelācijas instances tiesa. Tādēļ nav skaidrības par to, vai saskaņā ar minētajiem noteikumiem prasītās nomas izmaksas ir atlīdzināmas.
28. 3. Attiecībā uz trešo jautājumu:

29. Ja Tiesa uzskatītu, ka *CUI* 8. panta 1. punkta b) apakšpunkts neaptver prasītās nomas izmaksas, rodas trešais jautājums. Gadījumā, ja atbilde uz to būs apstiprinoša, šajā tiesvedībā būs jāpārbauda no vainas atkarīga atbildība atbilstoši *ABGB*. Gadījumā, ja atbilde uz to būs noliedzoša, prasījums nav uzskatāms par pamatotu. Tādējādi izšķiroša nozīme ir tam, vai
30. (a) vispārēja atsauce uz valsts tiesību normām visumā ir jāsaprot kā vienošanās, kas ir pretrunā Vienveida noteikumiem *CUI* 4. panta izpratnē, un
31. (b) vai šajā gadījumā faktiski ir jāuzskata, ka līguma puses ir “uzņēmušās lielāku atbildību” *CUI* 4. panta izpratnē, ja šīs tiesību normas gan attiecībā uz atbildības pamatojumu (šajā gadījumā, ņemot vērā nosacījumu par vainas esamību) ir stingrākas nekā šī Konvencija, atbildības esamības gadījumā, tās tomēr paredz plašākas tiesības.
32. Iesniedzējtiesas ieskatā atbilde uz otro no šiem diviem jautājumiem acīmredzot var būt apstiprinoša vienīgi tad, ja, novērtējot atbildības “paplašināšanu”, tiktu ņemtas vērā nevis tiesību normas kā tādas, bet gan to piemērošanas rezultāts konkrētajā gadījumā. No *CUI* 4. panta viennozīmīgi neizriet, vai tā tas arī ir.
33. **G. [...] [valsts tiesvedība] [oriģ. 11. lpp.]**

Oberster Gerichtshof,
Vīne, 2020. gada 6. augusts
[..]