

Predmet C-500/20**Zahtjev za prethodnu odluku****Datum podnošenja:**

6. listopada 2020.

Sud koji je uputio zahtjev:

Oberster Gerichtshof (Austrija)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

6. kolovoza 2020.

Tužitelj i druga stranka u žalbenom postupku:

Lokomotio Gesellschaft für Schienentraktion mbH

Tuženik i žalitelj:

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija) [*omissis*] u predmetu između tužitelja Lokomotio Gesellschaft für Schienentraktion mbH, [*omissis*] München, Njemačka, [*omissis*] protiv tuženika ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, [*omissis*] Beč [*omissis*] radi iznosa od 639 110 eura uvećanog za kamate i troškove, koji se odnosi na žalbeni postupak koji je tuženik pokrenuo protiv rješenja koje je Oberlandesgericht Wien (Visoki zemaljski sud u Beču, Austrija) kao žalbeni sud donio 29. srpnja 2019., [*omissis*] i kojim je na temelju tužiteljeve žalbe ukinuta djelomična presuda Handelsgerichta Wien (Trgovački sud u Beču, Austrija) od 1. travnja 2019. [*omissis*] [*omissis*] donio je

r j e š e n j e:

I. U skladu s člankom 267. UFEU-a, Sudu Europske unije upućuju se sljedeća prethodna pitanja: [**orig. str. 2.**]

1. Je li Sud Europske unije nadležan za tumačenje Jedinstvenih pravila o Ugovoru o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu (u daljnjem tekstu: CUI, Dodatak E Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (u daljnjem tekstu: COTIF))?

2. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje: treba li članak 8. stavak 1. točku (b) CUI-ja tumačiti na način da odgovornost upravitelja za gubitak ili štetu imovine koja se propisuje u tom članku obuhvaća i troškove koji prijevozniku nastaju jer zbog oštećenja svojih lokomotiva treba unajmiti druge zamjenske lokomotive?

3. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje i niječnog odgovora na drugo pitanje: treba li članak 4. i članak 19. stavak 1. CUI-ja tumačiti na način da ugovorne strane mogu djelotvorno preuzeti veću odgovornost na temelju paušalnog upućivanja na nacionalno pravo ako je u skladu s time točno da se opseg odgovornosti povećava, ali je, odstupajući od odgovornosti koja ne ovisi o krivnji u skladu s CUI-jem, krivnja uvjet za utvrđivanje odgovornosti?

II. [omissis] [prekid postupka]

O b r a z l o ž e n j e:

1. **A. Činjenice**

2. Tužitelj je privatni željeznički prijevoznik sa sjedištem u Njemačkoj. Svojim klijentima osobito stavlja na raspolaganje lokomotive za [orig. str. 3.] provođenje kombiniranog prijevoza bez pratnje i drugih oblika prijevoza.
3. Tuženik je austrijsko poduzeće koje upravlja željezničkom infrastrukturom te upravlja među ostalim željezničkom infrastrukturom na području kolodvora Kufstein u Austriji.
4. Stranke su u prosincu 2014. sklopile ugovor o korištenju tuženikove željezničke infrastrukture za međunarodni promet u skladu s kojim tužitelj uz novčanu naknadu, na temelju određenog dogovora o trasi vlaka, ima pravo na korištenje željezničke infrastrukture koju tuženik stavlja na raspolaganje. Sastavni dio tog ugovora jesu tuženikove Allgemeine Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag (Opći uvjeti poslovanja u pogledu ugovora o korištenju infrastrukture, u daljnjem tekstu: AGB).
5. U prvom stavku točke 20. tih općih uvjeta, pod naslovom „Odgovornost”, propisuje se:

„Ugovorne strane odgovorne su u skladu sa zakonskim i međunarodnim odredbama, osobito u skladu s odredbama Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Opći građanski zakonik, u daljnjem tekstu: ABGB), Unternehmensgesetzbuch (UGB) (Zakon o trgovačkim društvima), Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes (EKHG) (Zakon o osiguranju odgovornosti željezničkih i motornih vozila) i CUI-ja ako ovaj AGB ne sadržava odredbe kojima se odstupa od navedenog.”

6. U točki 34. AGB-a navodi se da se na ugovor primjenjuje austrijsko pravo uz isključenje kolizijskih odredaba Gesetza über das internationale Privatrecht (Savezni zakon o međunarodnom privatnom pravu (IPRG)) i Konvencije Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe.
7. Tužiteljev lokomotivski vlak koji se sastojao od šest lokomotiva iskliznuo je s tračnica 15. srpnja 2015. na kolodvoru Kufstein, pri čemu su oštećene dvije tužiteljeve lokomotive. Oštećene lokomotive nisu se mogle upotrebljavati tijekom trajanja popravka zbog čega je tužitelj unajmio dvije **[orig. str. 4.]** zamjenske lokomotive. Tužitelju su zbog toga nastali troškovi.
8. **B. Argumenti stranaka**
9. U dijelu u kojem je to relevantno za žalbeni postupak koji se vodi pred Oberster Gerichtshofom (Vrhovni sud), **tužitelj** za troškove najma zamjenskih lokomotiva unajmljenih zbog nesreće od tuženika traži naknadu u iznosu od 629 110 eura uvećanu za kamate i troškove. Do nesreće je došlo zbog (detaljno opisanih) nedostataka željezničke infrastrukture koju je tuženik stavio na raspolaganje. Tuženik je nezakonito povrijedio svoje obveze koje se propisuju odredbama o željeznicama i koje se odnose na pravilnu izradu, provjeru, održavanje, obnovu i popravak tračnica. Troškove zamjenske lokomotive treba smatrati gubitkom ili štetom imovine u smislu članka 8. stavka 1. točke (b) CUI-ja.
10. **Tuženik** u tom pogledu ističe prigovor u skladu s kojim željeznička infrastruktura nije bila manjkava. Uzrok nesreće bila je izvučena vlačna kuka na lokomotivi koja je iskliznula s tračnica, koja je bila preopterećena još i prije iskliznuća, što je tužiteljeva krivnja. Tuženik ističe da je riječ samo o novčanom gubitku koji se ne može nadoknaditi u skladu s primjenjivim pravilima CUI-ja.
11. **C. Dosadašnji postupak**
12. **Prvostupanjski sud** odbio je djelomičnom presudom tužbeni zahtjev u iznosu od 629 110 eura uvećanom za kamate i troškove. Zastupao je pravno stajalište da Jedinstvena pravila o Ugovoru o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu koje treba primijeniti (CUI), kao jedini sustav odgovornosti, na temelju svojeg članka 19. stavka 1., zamjenjuju sve ostale nacionalne sustave odgovornosti. Definicija pojma „gubitak ili šteta imovine” iz članka 8. stavka 1. točke (b) CUI-ja ograničava se na **[orig. str. 5.]** uništenje ili oštećenje pokretne ili nepokretne imovine. Međutim, troškovi najma koji se potražuju predstavljaju samo novčani gubitak koji nije obuhvaćen ni člankom 8. stavkom 1. točkom (b) ni člankom 8. stavkom 1. točkom (c) CUI-ja te se stoga ne može nadoknaditi. Točka 20. AGB-a ne predstavlja dogovor u skladu s člankom 8. stavkom 4. CUI-ja iz kojeg proizlazi tuženikova odgovornost na temelju nacionalnih pravnih pravila.
13. **Žalbeni sud** ukinuo je djelomičnu presudu prvostupanjskog suda te mu je naložio da nakon dopune postupka donese novu odluku. Smatrao je da pojam „gubitak ili šteta imovine” koji se upotrebljava u odredbi o odgovornosti članka 8. stavka 1.

točke (b) CUI-ja treba široko tumačiti te da obuhvaća i „izvedenu štetu imovine” kao što su troškovi najma koji se potražuju u ovom slučaju.

14. Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud) treba odlučiti o tuženikovoju žalbi protiv rješenja o ukidanju koje je donio žalbeni sud.
15. Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud) odlučio je prekinuti žalbeni postupak te radi rješavanja predmeta Sudu Europske unije uputiti bitna pitanja koja se odnose na pravo Unije.
16. **D. Međunarodno pravo koje treba primijeniti**

Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) od 9. svibnja 1980. sadržava sedam dodataka koji čine sastavne dijelove Konvencije među kojima su Jedinствena pravila o Ugovoru o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu (Dodatak E Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu [**orig. str. 6.**] [COTIF]). Odredbe CUI-ja koje su relevantne u ovom slučaju glase kako slijedi:

„Članak 4. – Obvezno pravo

Ako nije drukčije predviđeno u ovim Jedinственим pravilima, svaki uvjet koji bi, izravno ili neizravno, derogirao ova Jedinствena pravila, poništava se. Poništenje takvog uvjeta ne uključuje poništenje drugih odredbi ugovora. Ipak, ugovorne strane mogu preuzeti veću odgovornost i teže obveze od onih predviđenih Jedinственим pravilima ili utvrditi maksimalni iznos odštete za gubitak ili štetu imovine.

[...]

Članak 8. – Odgovornost upravitelja

Stavak 1. Upravitelj odgovara

a) za fizički gubitak (usmrćenje, ranjavanje ili bilo kakvo drugo tjelesno ili mentalno oštećenje),

b) za gubitak ili štetu imovine (uništenje ili oštećenje pokretne ili nepokretne imovine),

c) za novčani gubitak kao rezultat štete koju prijevoznik plaća na temelju Jedinствених pravila CIV i Jedinствених pravila CIM,

koje su pretrpjeli prijevoznik ili njegovi pomoćnici tijekom korištenja infrastrukture ili koji potječu od infrastrukture.

[...]

4. Ugovorne strane mogu se dogovoriti da li i u kojoj mjeri je upravitelj odgovoran za gubitak ili štetu koju je prouzročio prijevozniku zbog kašnjenja ili prekida poslovanja.

[...]

Članak 9. – Odgovornost prijevoznika

[...]

Članak 19. – Ostali postupci

1. U svim slučajevima kad su ova Jedinствена pravila mjerodavna, svaki postupak glede odgovornosti, po bilo kojoj osnovi, može se pokrenuti protiv upravitelja ili protiv prijevoznika, [orig. str. 7.] samo prema uvjetima i ograničenjima postavljenima u ovim Jedinственим pravilima.

[...]”

17. E. Nacionalno pravo

18. Člankom 1293. i sljedećim člancima ABGB-a propisuje se odgovornost za naknadu štete koja proizlazi iz štetnikove krivnje. U ugovornim odnosima, kao što su oni o kojima je riječ u ovom slučaju, dužnik je obvezan dokazati da nije kriv zbog neispunjavanja svojih ugovornih obveza (članak 1298. ABGB-a). Dužnik treba biti odgovoran za krivnju svojih pomoćnika za ispunjenje preuzetih obveza (članak 1313.a ABGB-a). Pod pretpostavkom krivnje (koja još nije utvrđena) i koja se može pripisati tuženiku, u skladu s nacionalnim pravom treba nadoknaditi troškove najma zamjenskih lokomotiva koji se potražuju.

19. F. Obrazloženje prethodnih pitanja

20. 1. Prvo pitanje:

21. U skladu s člankom 1. Sporazuma između Europske unije i Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz o pristupanju Europske unije Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilniusa od 3. lipnja 1999., Unija pristupa navedenoj Konvenciji pod uvjetima utvrđenima u tom Sporazumu, u skladu s člankom 38. Konvencije (SL 2013., L 51, str. 8.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 11., svezak 123., str. 293.).

22. Taj je sporazum odobren u skladu s člankom 1. Odluke Vijeća od 16. lipnja 2011. o potpisivanju i sklapanju Sporazuma između Europske unije i Međuvladine organizacije za međunarodni [orig. str. 8.] željeznički prijevoz o pristupanju Europske unije Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilniusa od 3. lipnja 1999.

(SL 2013., L 51, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 11., svezak 123., str. 286.).

23. Na temelju Priloga I. (Izjava Europske unije o ostvarivanju nadležnosti) navedene Odluke Vijeća, u željezničkom sektoru Europska unija dijeli nadležnost s državama članicama Unije u skladu s člancima 90. i 91., u vezi s člankom 100. stavkom 1., i člancima 171. i 172. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). Unija je na temelju prava Unije stekla isključivu nadležnost u pitanjima željezničkog prometa kada Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilnusa od 3. lipnja 1999. (dalje u tekstu „Konvencija”), ili pravni instrumenti doneseni u skladu s njome mogu utjecati na ili izmijeniti područje primjene tih postojećih pravila Unije. Države članice nemaju nikakvu nadležnost nad predmetima koji su uređeni Konvencijom i nad kojima Unija ima isključivu nadležnost. Kada pravila Unije postoje, ali na njih ne utječu Konvencija ili pravni instrumenti doneseni u skladu s njome, Unija s državama članica dijeli nadležnost nad pitanjima u vezi s Konvencijom (SL 2013., L 51, str. 3.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 11., svezak 123., str. 288.).
24. Stoga je riječ o mješovitom sporazumu, pri čemu se iz izjave **[orig. str. 9.]** Europske unije ne može sasvim jasno zaključiti u kojim područjima COTIF-a Unija ima isključivu nadležnost, a u kojim područjima Unija dijeli nadležnost s državama članicama.
25. Nadležnost Suda Europske unije u području zahtjeva za prethodnu odluku koji se odnose na mješovite sporazume, u pravnoj se teoriji smatra nejasnom [*omissis*]. Točno je da je u konkretnom slučaju očita potpuna nadležnost jer je Unija, barem na temelju izjave koju je podnijela, u načelu nadležna u svim područjima na koje se odnosi Konvencija. Nejasnoće postoje samo u pogledu opsega isključive nadležnosti. Međutim, s obzirom na dvojbe koje se navode u pravnoj teoriji nije sasvim jasno je li Sud Europske unije zaista nadležan u ovom slučaju. Iz odluke Suda u predmetu C-261/15, *Demey*, u tom se pogledu ne može ništa zaključiti. Naime, točno je da je Sud u tom predmetu tumačio CIV (Dodatak A COTIF-u). Međutim, primjena CIV-a naložena je na temelju Uredbe (EZ) 1371/2007, tako da nije postojala nikakva dvojba u pogledu postojanja pravnog akta prava Unije i time akta institucije u smislu članka 267. UFEU-a. Nije riječ o usporedivoj situaciji u pogledu CUI-ja.
26. 2. Drugo pitanje:
27. Točno je da troškovi najma nastali zbog unajmljivanja zamjenskih lokomotiva nakon oštećenja sami po sebi ne predstavljaju „gubitak ili štetu imovine” koju čini „uništenje ili oštećenje pokretne ili nepokretne imovine” (članak 8. stavak 1. točka (b) CUI-ja). **[orig. str. 10.]** Međutim, ti su troškovi toliko usko povezani s oštećenjem tužiteljevih lokomotiva da bi ih se moglo smatrati „izvedenom štetom imovine”, kao što to čini i žalbeni sud. Stoga nije jasno mogu li se potraživani troškovi najma nadoknaditi u skladu s navedenom odredbom.

28. 3. Treće pitanje:
29. U slučaju da Sud ocijeni da potraživani troškovi najma nisu obuhvaćeni člankom 8. stavkom 1. točkom (b) CUI-ja, postavlja se treće pitanje. Ako je odgovor na to pitanje potvrđan, u ovom postupku treba ispitati odgovornost na temelju krivnje u skladu s ABGB-om. U slučaju niječnog odgovora, zahtjev za naknadu štete nije osnovan. Stoga je od odlučujuće važnosti pitanje može li se
30. (a) paušalno upućivanje na nacionalni zakon uopće smatrati odstupajućim dogovorom u smislu članka 4. CUI-ja i
31. (b) treba li u tom slučaju stvarno smatrati da je riječ o „preuzimanju veće” odgovornosti u smislu članka 4. CUI-ja ako je točno da je taj zakon u pogledu razloga za odgovornost (u ovom slučaju zbog zahtjeva u pogledu krivnje) stroži nego ta konvencija, ali u slučaju postojeće odgovornosti predviđa dodatne zahtjeve.
32. Sud koji je uputio zahtjev smatra da je odgovor na drugo pitanje potvrđan samo ako se prilikom ocjene „preuzimanja veće” odgovornosti ne uzima u obzir zakon kao takav, nego rezultat njegove primjene u pojedinačnom slučaju. Odgovor na pitanje je li to točno ne proizlazi jasno iz članka 4. CUI-ja.
33. **G.** [omissis] [nacionalni postupak] [orig. str. 11.]

Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud),
U Beču 6. kolovoza 2020.
[omissis]