

**Zadeva C-500/20****Predlog za sprejetje predhodne odločbe****Datum vložitve:**

6. oktober 2020

**Predložitveno sodišče:**

Oberster Gerichtshof (Avstrija)

**Datum predložitvene odločbe:**

6. avgust 2020

**Tožeča stranka in nasprotna stranka v pritožbenem postopku:**

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH

**Tožena stranka in pritožnica:**

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija) je [...] (ni prevedeno) v zadevi tožeče stranke Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, [...] (ni prevedeno) München, Nemčija, [...] (ni prevedeno) proti toženi stranki ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, [...] (ni prevedeno) Dunaj [...] (ni prevedeno) zaradi plačila 639.110 EUR s pripadki, v postopku s pritožbo tožene stranke zoper sklep Oberlandesgericht Wien (višje deželno sodišče na Dunaju, Avstrija) kot pritožbenega sodišča z dne 29. julija 2019, [...] (ni prevedeno), s katerim je bila na podlagi pritožbe tožeče stranke razveljavljena delna sodba Handelsgericht Wien (gospodarsko sodišče na Dunaju, Avstrija) z dne 1. aprila 2019 [...] (ni prevedeno) sprejelo za

s k l e p:

I. Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU v predhodno odločanje predložijo ta vprašanja:

1. Ali je Sodišče Evropske unije pristojno za razlago Enotnih pravil za pogodbo o uporabi infrastrukture v mednarodnem železniškem prometu (CUI; dodatek E h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu (COTIF))?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen:

Ali je treba člen 8(1)(b) CUI razlagati tako, da odgovornost upravljavca za materialno škodo iz te določbe zajema tudi stroške, ki prevozniku nastanejo zato, ker mora zaradi poškodbe svojih lokomotiv najeti druge nadomestne lokomotive?

3. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, na drugo vprašanje pa nikalen

Ali je treba člena 4 in 19(1) CUI razlagati tako, da lahko pogodbeni stranki s splošno napotitvijo na nacionalno pravo veljavno razširita svojo odgovornost, če je v skladu z nacionalnim pravom obseg odgovornosti sicer širši, vendar je – drugače kot pri odgovornosti na podlagi CUI, ki ni pogojena s krivdnim ravnanjem – pogoj za odgovornost krivdno ravnanje?

II. [...] (ni prevedeno) (prekinitev postopka)

#### O b r a z l o ž i t e v :

##### 1. A. Dejansko stanje

2. Tožeča stranka je zasebno podjetje, ki se ukvarja z železniškim prometom, s sedežem v Nemčiji. Svojim strankam zagotavlja zlasti lokomotive za izvajanje kombiniranega prevoza brez spremstva in drugih vrst prevoza.
3. Tožena stranka je avstrijsko podjetje, ki upravlja železniško infrastrukturo, med drugim na območju železniške postaje Kufstein v Avstriji.
4. Pravdni stranki sta decembra 2014 sklenili pogodbo o uporabi železniške infrastrukture tožene stranke za mednarodni promet, v skladu s katero ima tožeča stranka na podlagi posameznih sporazumov o uporabi železniških tras pravico proti plačilu uporabljati železniško infrastrukturo, ki jo zagotavlja tožena stranka. Sestavni del te pogodbe so splošni pogoji poslovanja k pogodbi o uporabi infrastrukture tožene stranke (v nadaljevanju: SPP).
5. V točki 20 SPP je v prvem odstavku pod naslovom „Odgovornost“ določeno:  
*„Pogodbeni stranki odgovarjata na podlagi zakonskih in mednarodnih določb, zlasti določb Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (avstrijski splošni civilni zakonik, v nadaljevanju: ABGB), Unternehmensgesetzbuch (zakonik o gospodarskih družbah, v nadaljevanju: UGB), Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (zakon o obveznem zavarovanju odgovornosti za železniška in motorna vozila, v nadaljevanju: EKHG) in CUI (Enotna pravila za pogodbo o uporabi infrastrukture v mednarodnem železniškem prometu), če v teh SPP ni določeno drugače.“*
6. V skladu s točko 34 SPP se stranki dogovorita, da se za pogodbo uporablja avstrijsko pravo z izjemo kolizijskih pravil IPRG (zakon o mednarodnem zasebnem pravu) in Konvencije Združenih narodov o pogodbah o mednarodni prodaji blaga.

7. Na železniški postaji Kufstein je 15. julija 2015 iztiril vlak tožeče stranke, sestavljen iz šestih lokomotiv, pri čemer sta bili dve lokomotivi tožeče stranke poškodovani. Poškodovanih lokomotiv med popravilom ni bilo mogoče uporabljati, zaradi česar je tožeča stranka najela dve nadomestni lokomotivi. Tožeči stranki so zaradi tega nastali stroški.
8. **B. Trditve strank**
9. **Tožeča stranka** od tožene stranke – v delu, v katerem je to upoštevno v pritožbenem postopku pred Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) – zahteva plačilo stroškov najema nadomestnih lokomotiv, ki ju je najela zaradi nesreče, v višini 629.110 EUR s pripadki. Vzrok za nesrečo naj bi bila (podrobno opisana) napaka na železniški infrastrukturi, ki jo je zagotovila tožena stranka. Tožena stranka naj bi protipravno in krivdno kršila svoje obveznosti pravilne namestitve, nadzora, vzdrževanja, in popravljanja tirnic, ki so določene v zakonodaji o železniškem prometu. Stroške najema nadomestnih lokomotiv naj bi bilo treba šteti za materialno škodo v smislu člena 8(1)(b) CUI.
10. **Tožena stranka** v zvezi s tem ugovarja, da na železniški infrastrukturi ni bilo napake. Vzrok za nesrečo naj bi bila izvlečena vlečna kljuka iztirjene lokomotive, ki naj bi bila preveč obremenjena že pred iztirjenjem, kar naj bi bila krivda tožeče stranke. Tožeča stranka naj bi uveljavljala zgolj premoženjsko škodo, ki naj na podlagi upoštevnih pravil CUI ne bi bila povračljiva.
11. **C. Dosedanji postopek**
12. **Sodišče prve stopnje** je tožbeni zahtevek v višini 629.110 EUR s pripadki z delno sodbo zavrnilo. Zastopalo je pravno stališče, da imajo upoštevna Enotna pravila za pogodbo o uporabi infrastrukture v mednarodnem železniškem prometu (CUI) v skladu s svojim členom 19(1) kot edina ureditev odgovornosti prednost pred vsemi drugimi nacionalnimi ureditvami odgovornosti. Menilo je, da se opredelitev pojma „materialna škoda“ iz člena 8(1)(b) CUI nanaša samo na uničenje ali poškodovanje premičnih ali nepremičnih stvari. Zavzelo je stališče, da so stroški najema, ki se uveljavljajo, zgolj premoženjska škoda, ki ni zajeta niti s členom 8(1)(b) niti s členom 8(1)(c) CUI in zato ni povračljiva. Po njegovem mnenju točka 20 SPP ne pomeni dogovora na podlagi člena 8(4) CUI, iz katerega bi izhajala odgovornost tožene stranke na podlagi nacionalnih določb.
13. **Pritožbeno sodišče** je razveljavilo delno sodbo sodišča prve stopnje in mu zadevo vrnilo v ponovno obravnavo in odločanje. Zastopalo je stališče, da je treba pojem „materialna škoda“ iz določbe člena 8(1)(b) CUI, ki ureja odgovornost, razlagati široko in da zajema tudi „posredno materialno škodo“, kot jo pomenijo stroški najema, ki se uveljavljajo v tem primeru.
14. Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) odloča o pritožbi tožene stranke zoper sklep pritožbenega sodišča o razveljavitvi.

15. Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) je sklenilo, da se pritožbeni postopek prekine in da se Sodišču Evropske unije predloži vprašanja s področja prava Unije, ki so bistvena za sprejetje odločitve v zadevi.

16. **D. Mednarodno pravo, ki se uporablja**

Konvencija o mednarodnem železniškem prometu z dne 9. maja 1980 (COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) vsebuje sedem dodatkov, ki so integrirani sestavni deli te konvencije, med njimi Enotna pravila za pogodbo o uporabi infrastrukture v mednarodnem železniškem prometu (CUI; dodatek E h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu (COTIF)). V določbah CUI, ki so upoštevne v obravnavanem primeru, je navedeno:

„Člen 4 – Obvezna zakonodaja

*Če v enotnih pravilih ni izrecno določeno drugače, je vsak dogovor, ki neposredno ali posredno odstopa od njih, nič in neveljaven. Ničnost takih dogovorov pa nima za posledico ničnosti drugih določb pogodbe. Ne glede na to lahko pogodbenice prevzamejo večje odgovornosti in obveznosti, kot jih predvidevajo enotna pravila, ali omejijo višino odgovornosti za materialno škodo.*

[...]

Člen 8 – Odgovornost upravljavca

1. Upravljavec je odgovoren za:

- a) osebno škodo (smrt, poškodba ali druga telesna ali duševna okvara zdravja);
- b) materialno škodo (uničenje ali poškodovanje premičnin in nepremičnin);
- c) denarno škodo, nastalo zaradi odškodnin, ki jih mora plačati prevoznik v skladu z Enotnimi pravili CIV in Enotnimi pravili CIM,

*ki jih prevozniku ali njegovemu pomožnemu osebju povzroči med uporabo infrastrukture in katerih vzrok je v tej infrastrukturi.*

[...]

4. Pogodbenice lahko sklenejo dogovore o tem, ali in koliko naj bo upravljavec odgovoren za škodo, ki jo ima prevoznik zaradi zamude ali motenj obratovanja.

[...]

Člen 9 – Odgovornost prevoznika

[...]

### Člen 19 – Druge tožbe

*1. V vseh primerih, za katere veljajo enotna pravila, se lahko proti upravljavcu ali prevozniku vloži kakršna koli odškodninska tožba, ki temelji na kateri koli pravni podlagi, samo v skladu s pogoji in omejitvami teh enotnih pravil.*

[...]“

#### 17. E. Nacionalno pravo

18. Členi 1293 in naslednji ABGB določajo odškodninsko odgovornost zaradi krivdnega ravnanja povzročitelja škode. V pogodbenih razmerjih – kot je obravnavano – mora dolžnik dokazati, da ni kriv za neizpolnitev svojih pogodbenih obveznosti (člen 1298 ABGB). Dolžnik mora odgovarjati za krivdno ravnanje svojih izpolnitvenih pomočnikov (člen 1313a ABGB). Če se bo izkazalo, da je mogoče toženi stranki očitati krivdno ravnanje, so stroški najema nadomestnih lokomotiv, ki se uveljavljajo, na podlagi nacionalnega prava povračljivi.

#### 19. F. Obrazložitev vprašanj za predhodno odločanje

20. 1. Prvo vprašanje za predhodno odločanje:

21. V skladu s členom 1 Sporazuma med Evropsko unijo in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet o pristopu h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999, je Unija pristopila k navedeni Konvenciji pod pogoji, določenimi v tem sporazumu, v skladu s členom 38 Konvencije (UL 2013, L 51, str. 8).

22. Ta sporazum se je v skladu s členom 1 Sklepa Sveta z dne 16. junija 2011 o podpisu in sklenitvi Sporazuma med Evropsko unijo in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet o pristopu Evropske unije h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999, odobril v imenu Unije (UL 2013, L 51, str. 1).

23. V skladu s Prilogo I (Izjava Evropske unije o uveljavljanju pristojnosti) k navedenemu Sklepu Sveta si Evropska unija v železniškem sektorju v skladu s členoma 90 in 91, v povezavi s členom 100(1), ter členoma 171 in 172 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) deli pristojnost z državami članicami Unije. Po pravu Unije ima Unija izključno pristojnost na področju železniškega prometa, kjer Konvencija o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (v nadaljnjem besedilu: Konvencija), ali pravni instrumenti, sprejeti na njeni podlagi, lahko vplivajo ali spremenijo področje uporabe veljavnih predpisov Unije. Države članice nimajo pristojnosti na področjih, ki jih ureja Konvencija in so v izključni pristojnosti Unije. Kadar predpisi Unije obstajajo, vendar Konvencija ali pravni

instrumenti, sprejeti na njeni podlagi, nanje ne vplivajo, si Unija na področjih v zvezi s Konvencijo deli pristojnost z državami članicami (UL 2013, L 51, str. 3).

24. Gre torej za mešani sporazum, pri čemer na podlagi izjave Evropske unije ni povsem jasno, na katerih področjih COTIF ima Unija izključno pristojnost, na katerih pa deli pristojnost z državami članicami.
25. Iz strokovne literature ni jasno razvidno, ali je Sodišče Evropske unije pristojno za predhodno odločanje o mešanih sporazumih [...] (ni prevedeno). Sicer je v konkretnem primeru neomejena pristojnost verjetna, ker je Unija – vsaj v skladu s svojo izjavo – načeloma pristojna za vsa področja Konvencije; le obseg izključne pristojnosti ni jasn. Kljub temu glede na dvome v literaturi ni povsem jasno, ali je Sodišče Evropske unije v obravnavanem primeru dejansko pristojno. Njegova odločitev v zadevi C-261/15, *Demey* ne omogoča ugotovitev v zvezi s tem. Sodišče je namreč v tej zadevi sicer razložilo CIV (Dodatek A k COTIF); vendar je bila njegova uporaba določena z Uredbo (ES) 1371/2007, tako da ni bilo dvoma glede tega, da gre za pravni akt prava Unije in s tem akt institucije v smislu člena 267 PDEU. Podobno za CUI ne velja.
26. 2. Drugo vprašanje za predhodno odločanje:
27. Stroški najema nadomestnih lokomotiv, ki jih je bilo treba najeti zaradi poškodbe prvotnih dveh lokomotiv, sami po sebi sicer niso „materialna škoda“, ki se kaže kot „uničenje ali poškodovanje premičnih ali nepremičnih stvari“ (člen 8(1)(b) CUI). Vendar so ti stroški tako tesno povezani s poškodbo lokomotiv tožeče stranke, da bi jih bilo mogoče – tako kot pritožbeno sodišče – šteti za „posredno materialno škodo“. Zato ni jasno, ali so vtoževani stroški najema na podlagi navedene določbe povračljivi.
28. 3. Tretje vprašanje za predhodno odločanje:
29. Sodišče mora na tretje vprašanje za predhodno odločanje odgovoriti, če bo presodilo, da člen 8(1)(b) CUI ne zajema vtoževanih stroškov najema. Če bo nanj odgovorilo pritrdilno, bo treba v obravnavanem postopku preizkusiti krivdno odgovornost na podlagi ABGB. Če pa bo nanj odgovorilo nikalno, zahtevek ni upravičen. To pomeni, da je odločilno, ali
30. (a) je splošno napotitev na nacionalno zakonodajo sploh mogoče razumeti kot dogovor, ki pomeni odstopanje, v smislu člena 4 CUI, in
31. (b) ali je treba v tem primeru res šteti, da gre za „širitev“ odgovornosti v smislu člena 4 CUI, če je ta zakonodaja glede podlage za odgovornost (v tem primeru zaradi zahteve po krivdnem ravnanju) sicer strožja od te konvencije, vendar v primeru, da je odgovornost podana, zagotavlja več pravic.
32. Predložitveno sodišče meni, da bi bilo na drugo od zgoraj navedenih vprašanj najbrž mogoče odgovoriti pritrdilno le, če se pri presoji, ali gre za „širitev“ odgovornosti, ne bi upoštevale določbe zakonodaje, ampak rezultat njihove

uporabe v posameznem primeru. Člen 4 CUI ne daje jasnega odgovora na vprašanje, ali je to stališče pravilno.

33. **G.** [...] (ni prevedeno) (nacionalni postopek)

Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče),  
Dunaj, 6. avgust 2020  
[...] (ni prevedeno)

DELOVNI DOKUMENT