

Sprawa C-500/20**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym****Data wpływu:**

6 października 2020 r.

Oznaczenie sądu krajowego:

Oberster Gerichtshof (Austria)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

6 sierpnia 2020 r.

Strona powodowa i druga strona postępowania zażaleniowego:

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH

Strona pozwana i wnosząca zażalenie:

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy, Austria) [...] w sprawie z powództwa strony powodowej Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, [...] Monachium, Niemcy, [...] przeciwko stronie pozwanej ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, [...] Wiedeń [...] o zapłatę kwoty 639 110 EUR wraz z odsetkami i kosztami, orzekając w sprawie zażalenia wniesionego przez stronę pozwaną na postanowienie wydane przez Oberlandesgericht Wien (wyższy sąd krajowy w Wiedniu) jak sąd odwoławczy w dniu 29 lipca 2019 r., [...] którym na skutek apelacji strony powodowej uchylono wyrok wstępny wydany przez Handelsgericht Wien (sąd gospodarczy w Wiedniu) w dniu 1 kwietnia 2019 r. [...], wydał następujące

p o s t a n o w i e n i e:

Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostają skierowane, na podstawie art. 267 TFUE, następujące pytania w celu wydania orzeczenia w trybie prejudycjalnym: **[Or. 2]**

1. Czy Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do dokonywania wykładni Przepisów ujednoczonych o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (zwanymi dalej „CUI”; załącznik E do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami, zwanej dalej „COTIF”)?

2. W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze:

Czy art. 8 § 1 lit. b) CUI należy interpretować w ten sposób, że zakresem uregulowanej w nim odpowiedzialności zarządzającego za szkody materialne objęte są także koszty ponoszone przez przewoźnika na skutek tego, iż, z uwagi na uszkodzenie własnych lokomotyw, musi korzystać z wynajętych lokomotyw zastępczych?

3. W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze i przeczącej na pytanie drugie:

Czy art. 4 i art. 19 § 1 CUI należy interpretować w ten sposób, że strony umowy mogą skutecznie rozszerzyć swoją odpowiedzialność przez ogólne odwołanie do prawa krajowego, zgodnie z którym zakres odpowiedzialności jest wprawdzie szerszy, ale przesłanką odpowiedzialności – odmiennie niż w przypadku obiektywnej odpowiedzialności ponoszonej na podstawie CUI – jest wina?

II. [...] [Zawieszenie postępowania]

U z a s a d n i e:

1. **A. Stan faktyczny**

2. Strona powodowa jest prywatnym przewoźnikiem kolejowym z siedzibą w Niemczech. W szczególności udostępnia ona swoim klientom lokomotywy w celu [Or. 3] wykonywania transportu kombinowanego nietowarzystającego i innych rodzajów transportu.

3. Strona pozwana jest austriackim przedsiębiorstwem infrastruktury kolejowej odpowiedzialnym za zarządzanie między innymi infrastrukturą kolejową na obszarze dworca Kufstein w Austrii.

4. Strony zawarły w grudniu 2014 r. umowę dotyczącą korzystania z infrastruktury kolejowej strony pozwanej na potrzeby transportu międzynarodowego, zgodnie z którą strona powodowa jest uprawniona do korzystania za odpłatnością z infrastruktury kolejowej udostępnianej przez stronę pozwaną na podstawie odrębnych porozumień dotyczących tras pociągów. Częścią składową umowy są Ogólne warunki umów dotyczące korzystania z infrastruktury strony pozwanej (zwane dalej „OWU”).

5. Punkt 20 ustęp 1 OWU, zatytułowany „Odpowiedzialność”, stanowi:

„Strony umowy ponoszą odpowiedzialność na zasadach przewidzianych w przepisach ustaw i prawa międzynarodowego, w szczególności w przepisach

Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (austriackiego kodeksu cywilnego, zwanego dalej »ABGB«), Unternehmensgesetzbuch (austriackiego kodeksu spółek, zwanego dalej »UGB«), Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes (austriackiej ustawy o odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem kolejowym oraz ruchem pojazdów mechanicznych, zwanej dalej »EKHG«) oraz CUI, o ile w niniejszych OWU nie przewidziano odmiennej regulacji”.

6. W pkt 34 OWU zawarto uzgodnienie, na podstawie którego umowa podlega prawu austriackiemu z wyłączeniem norm kolizyjnych zawartych w Bundesgesetz über das internationale Privatrecht (austriackiej federalnej ustawie o prawie prywatnym międzynarodowym, zwanej dalej „IPRG”) oraz przepisów Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów (zwanej dalej „CISG”).

7. W dniu 15 lipca 2015 r. na dworcu Kufstein doszło do wykolejenia ciągu lokomotyw składającego się z sześciu lokomotyw, co spowodowało uszkodzenie dwóch lokomotyw strony powodowej. Z uszkodzonych lokomotyw nie można było korzystać w czasie naprawy, co sprawiło, że strona powodowa wzięła w najem dwie [Or. 4] lokomotywy zastępcze. Z tego powodu strona powodowa poniosła koszty.

8. **B. Argumentacja stron**

9. **Strona powodowa** dochodzi – w zakresie istotnym dla postępowania zażaleniowego przed Oberster Gerichtshof (sądem najwyższym) – od strony pozwanej zapłaty kwoty 629 110 EUR wraz z odsetkami i kosztami tytułem zwrotu kosztów najmu lokomotyw zastępczych spowodowanych wypadkiem. Przyczyną wypadku była (szczegółowo opisana) wadliwość infrastruktury kolejowej udostępnionej przez stronę pozwaną. Strona pozwana uchybiła w sposób bezprawny i zawiniony ciężącym na niej na mocy przepisów kolejowych obowiązkom w zakresie prawidłowego kładzenia, kontroli, utrzymania, konserwacji i naprawy szyn. Koszty najmu zastępczego uznać należy za szkody materialne w rozumieniu art. 8 § 1 lit. b) CUI.

10. **Strona pozwana** podnosi natomiast w związku z powyższym, że infrastruktura kolejowa nie była wadliwa. Przyczyną wypadku miał być wyciągnięty hak sprzęgający wykolejonej lokomotywy, który jeszcze przed wykolejeniem był nadmiernie wyeksploatowany, za co winę ponosi strona powodowa. Strona pozwana dochodzi naprawy szkody czysto majątkowej, która na mocy znajdujących zastosowanie przepisów CUI nie podlega naprawieniu.

11. **C. Dotychczasowe postępowanie**

12. **Sąd pierwszej instancji** wydał wyrok wstępny, którym oddalił żądanie pozwu w zakresie kwoty 629 110 EUR wraz z odsetkami i kosztami. Jego zdaniem zgodnie z art. 19 § 1 przepisów ujednoczonych o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUI) przepisy te, ustanawiające

jednolity system odpowiedzialności, wyłączają możliwość zastosowania wszelkich pozostałych krajowych uregulowań zasad ponoszenia odpowiedzialności. Definicja „szkody materialnej” zawarta w art. 8 § 1 lit. b) CUI [Or. 5] ogranicza się do zniszczenia lub uszkodzenia rzeczy ruchomych czy też nieruchomości. Dochodzone koszty najmu stanowią natomiast szkodę czysto majątkową, która nie jest objęta ani art. 8 § 1 lit. b), ani art. 8 § 1 lit. c) CUI, a zatem nie podlega naprawieniu. Punkt 20 OWU nie stanowi porozumienia, o którym mowa w art. 8 § 4 CUI, zgodnie z którym strona pozwana miałaby ponosić odpowiedzialność na podstawie przepisów krajowych.

13. **Sąd odwoławczy** uchylił wyrok wstępny sądu pierwszej instancji i nakazał mu ponowne rozpoznanie sprawy po przeprowadzeniu postępowania uzupełniającego. Stał on na stanowisku, że pojęcie „szkody materialnej” zawarte w dotyczącym odpowiedzialności przepisie art. 8 § 1 lit. b) CUI należy rozumieć szeroko i obejmuje ono także „pochodną szkodę materialną” taką jak dochodzone w niniejszej sprawie koszty najmu.
14. Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy) ma za zadanie rozpoznanie zażalenia wniesionego przez stronę pozwaną na wydane przez sąd odwoławczy orzeczenia uchylającego.
15. Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy) postanowił zawiesić postępowanie w sprawie tego zażalenia i skierować do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dotyczące prawa Unii pytania prejudycjalne istotne dla rozstrzygnięcia zawisłej przed nim sprawy.
16. **D. Właściwe przepisy międzynarodowe**

Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r. (COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) zawiera siedem załączników, które stanowią integralną część konwencji, w tym Przepisy ujednoczone o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej [CUI; załącznik E do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami [Or. 6] (COTIF)]. Istotne dla niniejszej sprawy postanowienia CUI mają następujące brzmienie:

„Artykuł 4 – Prawo obowiązujące

Jeżeli niniejsze Przepisy ujednoczone nie stanowią inaczej, jakiegokolwiek postanowienie mogące bezpośrednio lub pośrednio uchylać ich stosowanie jest nieważne. Nieważność takiego postanowienia nie wpływa na ważność pozostałych postanowień umowy. Jednakże strony umowy, mogą przyjąć na siebie większą odpowiedzialność i szersze zobowiązania od określonych w niniejszych Przepisach ujednoczonych lub ustalić maksymalną kwotę odszkodowania za szkody materialne.

[...]

Artykuł 8 – Odpowiedzialność zarządzającego

§ 1. Zarządzający odpowiada za:

- a) szkody cielesne (śmierć, zranienie lub każde inne naruszenie fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia),
- b) szkody materialne (zniszczenie lub uszkodzenie dóbr ruchomych lub nieruchomości),
- c) szkody majątkowe wynikające z odszkodowań należnych od przewoźnika na podstawie Przepisów ujednoliconych CIV i Przepisów ujednoliconych CIM,

wyrządzone przewoźnikowi lub jego personelowi przez zarządzającego infrastrukturą w czasie jej użytkowania.

[...]

§ 4. Strony umowy mogą zawrzeć porozumienie określające czy i w jakim zakresie zarządzający odpowiada za szkody wyrządzone przewoźnikowi z powodu opóźnień lub zakłóceń eksploatacyjnych.

[...]

Artykuł 9 – Odpowiedzialność przewoźnika

[...]

Artykuł 19 – Roszczenia szczególne

§ 1. We wszystkich wypadkach, w których mają zastosowanie niniejsze Przepisy ujednolicone można wystąpić przeciwko zarządzającemu lub przewoźnikowi [Or. 7] z roszczeniem o odszkodowanie bez względu na tytuł na jakim jest ono oparte tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszych Przepisach ujednoliconych.

[...]”.

17. E. Prawo krajowe

18. Paragraf 1293 i nast. ABGB ustanawiają system odpowiedzialności odszkodowawczej opartej na winie sprawcy. W stosunkach umownych – tak jak w niniejszej sprawie – dłużnik zobowiązany jest wykazać, że niewykonanie ciężących na nim obowiązków umownych nie było przez niego zawinione (§ 1298 ABGB). Dłużnik odpowiada za winę osób, z których pomocą wykonuje zobowiązanie (§ 1313a ABGB). Zakładając (czego jeszcze nie ustalono), że stronie pozwanej można przypisać winę, dochodzone w niniejszej sprawie koszty najmu lokomotyw zastępczych podlegają zgodnie z prawem krajowym zwrotowi.

19. **F. Uzasadnienie odesłania**

20. 1. W przedmiocie pytania pierwszego:

21. Na podstawie art. 1 umowy między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. Unia przystąpiła do konwencji na warunkach ustanowionych w tej umowie, zgodnie z art. 38 konwencji (Dz.U. 2013 L 51, s. 8).
22. Umowę tę zatwierdzono na podstawie art. 1 decyzji Rady z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych [Or. 8] Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. 2013 L 51, s. 1).
23. Zgodnie z załącznikiem I (Oświadczenie Unii Europejskiej dotyczące wykonywania kompetencji) do przywołanej decyzji Rady w sektorze kolejowym Unia Europejska dzieli kompetencje z państwami członkowskimi Unii zgodnie z art. 90 i 91 w związku z art. 100 ust. 1 oraz art. 171 i 172 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”). Zgodnie z prawem unijnym Unia ma wyłączne kompetencje w obszarach transportu kolejowego, w przypadku gdy Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmieniona protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (zwana dalej „konwencją”), lub akty prawne przyjęte na jej podstawie mogą mieć wpływ na te obowiązujące przepisy unijne lub zmienić ich zakres. W obszarach regulowanych konwencją, a w których Unia ma wyłączne kompetencje, państwa członkowskie nie posiadają kompetencji. W przypadku gdy przepisy wspólnotowe istnieją, ale nie mają na nie wpływu ani konwencja, ani akty prawne przyjęte na jej podstawie, Unia dzieli z państwami członkowskimi kompetencje w odniesieniu do obszarów związanych z konwencją (Dz.U. 2013 L 51, s. 3).
24. Konwencja jest więc umową mieszaną, przy czym z oświadczenia [Or. 9] Unii Europejskiej nie wynika w sposób całkiem jasny, w jakich obszarach COTIF Unia przyjmuje występowanie kompetencji wyłącznej, a w jakich – kompetencji współdzielonej z państwami członkowskimi.
25. W literaturze komentarzowej kwestia właściwości Trybunału w odniesieniu do wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczących umów mieszanych określana jest jako niejasna [...]. Wprawdzie w tym konkretnym przypadku wszystko wskazuje na wyłączną kompetencję Unii, gdyż to właśnie Unia jest – przynajmniej w świetle złożonego przez siebie oświadczenia – zasadniczo właściwa we wszystkich obszarach konwencji (niejasności występują jedynie w odniesieniu do zakresu tej wyłącznej kompetencji), niemniej z uwagi na wątpliwości występujące w literaturze nie jest całkiem jednoznaczne, czy

Trybunał jest faktycznie właściwy w niniejszej sprawie. Niemożliwe jest wyprowadzenie jakiegokolwiek wniosku w tym zakresie z wyroku w sprawie C-261/15 *Demey*. W sprawie tej Trybunał dokonywał wprawdzie wykładni CIV (załącznika A do COTIF), lecz stosowanie tego aktu nakazało rozporządzenie (WE) 1371/2007, a więc nie było wątpliwości co do istnienia aktu prawa Unii, a tym samym aktu przyjętego przez organ Unii w rozumieniu art. 267 TFUE. W odniesieniu do CUI brak jest porównywalnego elementu.

26. 2. W przedmiocie pytania drugiego:
27. Koszty najmu poniesione z uwagi na najem lokomotyw zastępczych na skutek uszkodzenia lokomotyw nie są wprawdzie same w sobie „szkodą materialną”, która polega na „zniszczeniu lub uszkodzeniu dóbr ruchomych lub nieruchomości” (art. 8 § 1 lit. b) CUI). [Or. 10] Koszty te jednak pozostają w tak bliskim związku z uszkodzeniem lokomotyw strony powodowej, że można je uznać – jak uczynił to sąd odwoławczy – za „pochodną szkodę materialną”. Nie jest zatem jasne, czy dochodzone w niniejszej sprawie koszty najmu podlegają zwrotowi zgodnie z przywołanymi przepisami.
28. 3. W przedmiocie pytania trzeciego:
29. W przypadku uznania przez Trybunał, że dochodzone w niniejszej sprawie koszty najmu nie są objęte art. 8 § 1 lit. b) CUI, pojawia się pytanie trzecie. W przypadku udzielenia na nie odpowiedzi twierdzącej będzie trzeba w niniejszej sprawie dokonać analizy ponoszonej na podstawie ABGB odpowiedzialności na zasadzie winy. W przypadku udzielenia na nie odpowiedzi przeczącej, dochodzone roszczenie jest bezzasadne. Dlatego też rozstrzygające znaczenie dla sprawy ma to, czy
30. (a) ogólne odwołanie do prawa krajowego w ogóle można uznać za postanowienie uchylające w rozumieniu art. 4 CUI oraz
31. (b) czy w niniejszej sprawie można uznać za „rozszerzenie” odpowiedzialności w rozumieniu art. 4 CUI przypadek, gdy prawo krajowe jest wprawdzie surowsze w odniesieniu do podstawy odpowiedzialności (w niniejszej sprawie z uwagi na wymóg zawinienia) niż konwencja, ale w przypadku zaistniałej odpowiedzialności przewiduje dalej idące roszczenia.
32. Zdaniem sądu odsyłającego na drugie z tych pytań można udzielić odpowiedzi twierdzącej jedynie wówczas, gdy przy ocenie „rozszerzenia” odpowiedzialności nie należałoby odwoływać się do prawa krajowego jako takiego, ale do wyników jego zastosowania w konkretnym przypadku. Z art. 4 CUI nie wynika jednoznacznie, czy tak właśnie jest.
33. **G.** [...] [postępowanie krajowe] [Or. 11]

Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy), Wiedeń, dnia 6 sierpnia 2020 r.
[...]