



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

14. července 2022 *

„Řízení o předběžné otázce – Mezinárodní dohody – Železniční přeprava – Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI) – Článek 4 – Kogentní právo – Článek 8 – Odpovědnost provozovatele – Článek 19 – Jiné nároky – Pravomoc Soudního dvora – Poškození lokomotiv dopravce v důsledku vykoľežení – Pronájem náhradních lokomotiv – Povinnost provozovatele infrastruktury nahradit náklady na pronájem – Smlouva, která rozšiřuje odpovědnost smluvních stran odkazem na vnitrostátní právní předpisy“

Ve věci C-500/20,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko) ze dne 6. srpna 2020, došlým Soudnímu dvoru dne 6. října 2020, v řízení

ÖBB -Infrastruktur Aktiengesellschaft

proti

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH,

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení E. Regan, předseda senátu, I. Jarukaitis (zpravodaj), M. Ilešič, D. Gratsias a Z. Csehi, soudci,

generální advokátka: T. Čapeta,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft J. Andrasem a A. Eggerem, Rechtsanwälte,
- za Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH G. Horakem a A. Stolzem, Rechtsanwälte,

* Jednací jazyk: němčina.

– za Evropskou komisi W. Möllsem, C. Vigneron a G. Wilmsem, jako zmocněnci,
po vyslechnutí stanoviska generální advokátky na jednání konaném dne 3. února 2022,
vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980, ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (dále jen „COTIF“), a konkrétně článku 4, čl. 8 § 1 písm. b) a čl. 19 § 1 přílohy E COTIF, nazvané „Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI)“ [dále jen „příloha E (CUI)“].
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společností ÖBB-Infrastruktur AG, rakouským podnikem a provozovatelem železniční infrastruktury, a společností Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH (dále jen „Lokomotion Gesellschaft“), německým železničním podnikem, ve věci návrhu na náhradu škody v důsledku nehody, k níž došlo na železniční trase provozované společností ÖBB-Infrastruktur.

Právní rámec

Mezinárodní právo

COTIF

- 3 COTIF vstoupila v platnost dne 1. července 2006. 49 států, jež jsou smluvními stranami COTIF a k nimž patří všechny členské státy Evropské unie s výjimkou Kyprské republiky a Maltské republiky, tvoří Mezivládní organizaci pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF).
- 4 Podle článku 2 § 1 COTIF je cílem OTIF všestranně podporovat, zlepšovat a usnadňovat mezinárodní železniční přepravu, a to mimo jiné stanovením jednotných právních předpisů pro různé obory práva týkající se mezinárodní železniční přepravy, jako je oblast smluv o užívání infrastruktury.
- 5 Článek 6 § 1 COTIF, nadepsaný „Jednotné právní předpisy“, stanoví:

„Pokud nebyla učiněna prohlášení nebo vzneseny výhrady podle článku 42 § 1 věta 1, použijí se v mezinárodní železniční přepravě a při technické admisi železničního materiálu pro používání v mezinárodní dopravě:

[...]

e) ‚Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI)‘, příloha E k [CUI],

[...]“

6 Článek 4 přílohy E (CUI) stanoví:

„Pokud to tyto Jednotné právní předpisy výslovně nepřipouštějí, je každá dohoda, která se přímo nebo nepřímo od těchto Jednotných právních předpisů odchyluje, neplatná a nemá právní účinek. Neplatnost takových dohod nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení smlouvy. Bez ohledu na to může dopravce svou odpovědnost a své závazky vyplývající z těchto Jednotných právních předpisů rozšířit nebo odpovědnost za věcné škody omezit co do výše.“

7 Článek 8 přílohy E (CUI) stanoví:

„§ 1 Provozovatel odpovídá za

- a) škody způsobené osobám (usmrcení, zranění nebo jiné poškození tělesného nebo duševního zdraví),
- b) věcné škody (zničení nebo poškození movitých nebo nemovitých věcí),
- c) škody na majetku [majetkové škody], které vyplývají z toho, že dopravce je povinen poskytnout odškodnění podle Jednotných právních předpisů [pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV)] a Jednotných právních předpisů [pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM)],

které utrpí dopravce nebo jeho pomocné osoby při užívání infrastruktury a které mají původ v infrastruktuře.

[...]

§ 4 Smluvní strany mohou uzavírat dohody o tom, zda a v jaké míře odpovídá provozovatel za škody, které vzniknou dopravci zpožděním nebo provozními poruchami.“

8 Článek 19 § 1 přílohy E (CUI) zní takto:

„Ve všech případech, na které se použijí tyto Jednotné právní předpisy, může být vůči provozovateli nebo vůči dopravci uplatňován nárok na náhradu škody, ať již spočívá na jakémkoliv právním základě, pouze za předpokladů a omezení uvedených v těchto Jednotných právních předpisech.“

Vysvětlující zpráva k příloze E (CUI)

9 Vysvětlující zpráva k příloze E (CUI) vypracovaná valným shromážděním OTIF (AG 12/13 Add.8) ze dne 30. září 2015 (dále jen „vysvětlující zpráva“) uvádí k článku 4 přílohy E (CUI) následující:

„1. [Jednotné právní předpisy] CUI jsou v zásadě kogentní a mají přednost před vnitrostátními právními předpisy. Znění odpovídá znění článku 5 [Jednotných právních předpisů] CIM.

2. Pokud jde o obchodní podmínky smlouvy o užívání infrastruktury, platí smluvní volnost.

3. Poslední věta převzatá beze změn z článku 5 [Jednotných právních předpisů] CIM, umožňuje smluvním stranám rozšířit jejich odpovědnost. [...] (neoficiální překlad)“

- 10 Pokud jde o článek 8 přílohy E (CUI), tato vysvětlující zpráva uvádí:

„1. Ustanovení § 1 stanoví zásadu objektivní (striktní) odpovědnosti provozovatele. Osoba, které vznikla škoda (dopravce nebo jeho pomocný subjekt), musí prokázat příčinu škody (chybné řízení nebo vadu infrastruktury) a její výši; mimoto musí prokázat, že škoda byla způsobena v době využívání infrastruktury. [...]

2. Znění § 1 písm. b) upřesňuje, že odpovědnost za věcnou škodu nezahrnuje odpovědnost za (čistě) majetkovou škodu. Výjimkou je podle § 1 písm. c) škoda na majetku [majetková škoda] vyplývající z odškodnění, které je dopravce povinen uhradit podle [Jednotných právních předpisů] CIV nebo [Jednotných právních předpisů] CIM. Škoda vzniklá na dopravním prostředku je věcnou škodou, která dopravci vznikla přímo, i když tyto dopravní prostředky nejsou jeho majetkem podle občanského práva, ale má je k dispozici na základě smlouvy v souladu s [Jednotnými právními předpisy pro smlouvu o používání vozů v mezinárodní železniční přepravě, CUV]“ (*neoficiální překlad*).

- 11 Uvedená vysvětlující zpráva upřesňuje k článku 19 přílohy E (CUI) toto:

„Účelem tohoto článku je omezením mimosmluvních nároků třetích osob chránit zákonný režim odpovědnosti za smluvní nároky před narušením v případech, kdy by jinak tyto třetí osoby mohly mít neomezené mimosmluvní nároky vůči smluvní straně [...]“ (*neoficiální překlad*).“

Dohoda o přistoupení

- 12 Dohoda mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k COTIF, podepsaná dne 23. června 2011 v Bernu (Úř. věst. 2013, L 51, s. 8, dále jen „dohoda o přistoupení“), vstoupila podle svého článku 9 v platnost dne 1. července 2011.

- 13 Článek 2 dohody o přistoupení stanoví:

„Aniž je dotčen předmět a účel [COTIF] podporovat, zlepšovat a usnadňovat mezinárodní železniční přepravu a aniž je dotčeno její plné používání ve vztahu k jiným stranám [COTIF], strany [COTIF], které jsou členskými státy Unie, používají ve svých vzájemných vztazích pravidla Unie, a proto nepoužívají pravidla vyplývající z [COTIF], ledaže neexistuje pravidlo Unie vztahující se na konkrétní dotčený předmět.“

- 14 Článek 7 dohody o přistoupení uvádí:

„Rozsah pravomoci Unie je uveden ve všeobecných podmínkách písemného prohlášení učiněného Unií při uzavření této dohody. Toto prohlášení lze podle potřeby pozměnit oznámením Unie zaslaným organizaci OTIF. Prohlášení nenahrazuje ani nijak neomezuje záležitosti, jichž se mohou týkat oznámení o pravomoci Unie, která je třeba učinit předtím, než OTIF přijme rozhodnutí prostřednictvím formálního hlasování nebo jinak.“

Unijní právo

Rozhodnutí 2013/103/EU

- 15 Dohoda o přistoupení byla jménem Unie schválena rozhodnutím Rady 2013/103/EU ze dne 16. června 2011 o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (Úř. věst. 2013, L 51, s. 1).
- 16 V příloze I k rozhodnutí 2013/103 je obsaženo prohlášení Unie k výkonu jejích pravomocí, které bylo učiněno při podpisu dohody o přistoupení.
- 17 V prohlášení Unie se uvádí:

„V odvětví železniční dopravy sdílí Evropská unie [...] pravomoci s členskými státy Unie podle článků 90 a 91, čl. 100 odst. 1 a článků 171 a 172 [SFEU].

[...]

Na základě [článků 91 a 171 SFEU] Unie přijala řadu právních nástrojů vztahujících se na železniční dopravu.

Podle práva Unie získala Unie výlučnou pravomoc v otázkách železniční dopravy v případech, v nichž [COTIF] nebo právní nástroje přijaté na jejím základě mohou ovlivnit stávající pravidla Unie nebo změnit jejich působnost.

V záležitostech upravených [COTIF], ve vztahu k nimž má Unie výlučnou pravomoc, nemají členské státy žádnou pravomoc.

Pokud pravidla Unie existují, ale nejsou dotčena [COTIF] ani právními nástroji přijatými na jejím základě, sdílí Unie v otázkách týkajících se [COTIF] pravomoci s členskými státy.

Přehled právních nástrojů Unie platných v době uzavření této dohody je obsažen v dodatku. Rozsah pravomocí Unie vyplývající z těchto textů je nutno posoudit v souvislosti s konkrétními ustanoveními každého textu, zejména rozsah, v jakém tato ustanovení zavádějí společná pravidla. Pravomoc Unie se neustále vyvíjí. V rámci Smlouvy o EU a Smlouvy o fungování EU mohou příslušné instituce přijímat rozhodnutí, která určují rozsah pravomocí Unie. Unie si proto vyhrazuje právo odpovídajícím způsobem upravit toto prohlášení, aniž by tato úprava představovala předpoklad pro výkon jejích pravomocí v záležitostech upravených [COTIF].“

Směrnice 2012/34/EU

18 Body 1 až 3 odůvodnění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. 2012, L 343, s. 32) uvádí:

- „1) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství [Úř. věst. 1991, L 237, s. 25; Zvl. vyd. 07/01, s. 341], směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům [Úř. věst. 1995, L 143, s. 70; Zvl. vyd. 07/02, s. 258] a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury [Úř. věst. 2001, L 75, s. 29; Zvl. vyd. 07/05, s. 404] byly podstatně změněny. Vzhledem k tomu, že jsou nezbytné další změny, by uvedené směrnice měly být z důvodu jasnosti přepracovány a sloučeny do jediného aktu.
- 2) Větší integrace dopravního odvětví Unie má zásadní význam pro dokončení vnitřního trhu a železnice jsou důležitou částí dopravního odvětví Unie směřujícího k dosažení trvale udržitelné mobility.
- 3) Za účelem integrace do konkurenčního trhu by se měla zlepšit výkonnost železničního systému, při současném zohlednění jeho zvláštních rysů.“

19 Článek 1 směrnice 2012/34, nadepsaný „Předmět a oblast působnosti“, zní takto:

„1. Tato směrnice stanoví:

- a) pravidla pro správu železniční infrastruktury a poskytování služeb železniční dopravy železničními podniky, které jsou nebo budou usazeny v členském státě, jak je stanoveno v kapitole II;

[...]“

20 Článek 3 směrnice 2012/34, nadepsaný „Definice“, v bodech 1 a 2 stanoví:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) ‚železničním podnikem‘ každý veřejný nebo soukromý podnik licencovaný v souladu s touto směrnicí, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž tento podnik zajišťuje trakci; jsou zde rovněž zahrnuty podniky, které pouze poskytují trakci;
- 2) ‚provozovatelem infrastruktury‘ každý subjekt nebo podnik pověřený zejména zřízením, správou a udržováním železniční infrastruktury, včetně řízení dopravy a zabezpečení a signalizace. Funkce provozovatele infrastruktury na železniční síti nebo části železniční sítě je možné přidělit různým subjektům nebo podnikům.“

- 21 Kapitola IV směrnice 2012/34, která obsahuje články 26 až 57 této směrnice, je nadepsána „Zpoplatnění železniční infrastruktury a přidělování kapacity železniční infrastruktury“. Článek 28, nadepsaný „Dohody mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury“, stanoví:

„Každý železniční podnik provozující železniční dopravu uzavře nezbytné veřejnoprávní nebo soukromoprávní dohody s provozovateli užívané železniční infrastruktury. Podmínky těchto dohod musí být v souladu s touto směrnicí nediskriminační a transparentní.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 22 Lokomotion Gesellschaft je soukromý železniční podnik se zapsaným sídlem v Německu. Poskytuje svým zákazníkům lokomotivy pro realizaci různých druhů dopravy.
- 23 ÖBB-Infrastruktur je rakouský podnik, který spravuje infrastrukturu pro železniční dopravu a provozuje konkrétně železniční infrastrukturu v oblasti nádraží Kufstein v Rakousku.
- 24 V prosinci 2014 uzavřely tyto podniky smlouvu o využívání železniční infrastruktury ÖBB-Infrastruktur pro mezinárodní dopravu, na jejímž základě má Lokomotion Gesellschaft právo využívat tuto železniční infrastrukturu za protiplnění stanovené v souladu s dohodou o příslušných vlakových trasách.
- 25 Nedílnou součástí této smlouvy jsou Všeobecné obchodní podmínky ke smlouvě o využívání infrastruktury (dále jen „VOP“). Bod 20 těchto VOP stanoví, že smluvní partneri nesou odpovědnost podle zákonných a mezinárodních norem, zejména ustanovení Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (obecný občanský zákoník), Unternehmensgesetzbuch (zákon o obchodních společnostech), Eisenbahn-und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (zákon o odpovědnosti za železniční a motorová vozidla) a přípojku E (CUI), není-li v těchto VOP stanoveno jinak.
- 26 Podle bodu 34 VOP se smlouva řídí rakouským právem s vyloučením kolizních norem Internationales Privatrechtsgesetz (rakouský zákon o mezinárodním právu soukromém) a Úmluvy Organizace spojených národů o mezinárodní koupi zboží podepsané ve Vídni dne 11. dubna 1980.
- 27 Dne 15. července 2015 došlo na nádraží v Kufsteinu k vykolejení vlaku složeného ze šesti lokomotiv patřícího společnosti Lokomotion Gesellschaft, v důsledku čehož byly dvě z těchto lokomotiv poškozeny. Tyto lokomotivy nemohly být používány po dobu jejich opravy, a společnost Lokomotion Gesellschaft si tedy pronajala dvě náhradní lokomotivy. Podala žalobu proti společnosti ÖBB-Infrastruktur k soudu prvního stupně za účelem získání náhrady nákladů na pronájem těchto lokomotiv ve výši 629 110 eur navýšených o úroky a poplatky.
- 28 Podle Lokomotion Gesellschaft byla nehoda způsobena závadou na železniční infrastruktuře spravované ÖBB-Infrastruktur. ÖBB-Infrastruktur přitom podle ní protiprávně a úmyslně nesplnila své povinnosti spočívající ve výstavbě, kontrole, údržbě, rekonstrukci a opravách tratí v souladu s právní úpravou v oblasti železnic. Náklady na nájem náhradních lokomotiv je podle ní třeba považovat za „věcnou škodu“ ve smyslu čl. 8 § 1 písm. b) přípojku E (CUI).

- 29 ÖBB-Infrastruktur tvrdí, že železniční infrastruktura závady neměla. Podle ní byla nehoda způsobena utržením táhlového háku vykolejené lokomotivy, který byl před vykolejením nadměrně zatížen, což podle ní znamená, že vinu nese Lokomotion Gesellschaft. Vzniklá škoda je podle ní navíc čistě peněžní a Lokomotion Gesellschaft se nemůže v tomto případě domáhat náhrady na základě použitelných ustanovení přípojku E (CUI).
- 30 Soud prvního stupně zamítl mezitímním rozsudkem návrh společnosti Lokomotion Gesellschaft s tím, že přípojek E (CUI) v souladu s jeho čl. 19 § 1 nahrazuje jakožto systém jednotné odpovědnosti všechny ostatní vnitrostátní systémy odpovědnosti. Uvedl, že podle definice v čl. 8 § 1 písm. b) přípojku E (CUI) se „věcná škoda“ omezuje na zničení nebo poškození movitých nebo nemovitých věcí. Náklady na pronájem uplatňované v původním řízení přitom podle něj představují čistě majetkovou škodu, která nespadá ani do čl. 8 § 1 písm. b), ani do čl. 8 § 1 písm. c) přípojku E (CUI), a nelze ji tedy nahradit. Tento soud měl kromě toho za to, že bod 20 VOP nepředstavuje dohodu mezi smluvními stranami ve smyslu čl. 8 § 4 přípojku E (CUI), z níž by vyplývala odpovědnost společnosti ÖBB-Infrastruktur podle vnitrostátních ustanovení.
- 31 Odvolací soud zrušil tento mezitímní rozsudek a vrátil návrh Lokomotion Gesellschaft soudu prvního stupně k novému rozhodnutí. V tomto ohledu konstatoval, že výraz „věcná škoda“ uvedený v čl. 8 § 1 písm. b) přípojku E (CUI) musí být vykládán široce tak, že zahrnuje rovněž „sekundární věcnou škodu“, jako jsou náklady na pronájem za účelem nahrazení poškozených lokomotiv požadované od ÖBB-Infrastruktur.
- 32 ÖBB-Infrastruktur podala proti zrušujícímu rozhodnutí odvolacího soudu opravný prostředek k Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko), který je předkládajícím soudem.
- 33 Předkládající soud předně konstatuje, že dohoda uzavřená mezi Uníí a OTIF o přistoupení Unie ke COTIF je smíšenou dohodou, přičemž oblasti COTIF, v nichž má Unie výlučnou pravomoc, a oblasti, v nichž pravomoc sdílí s členskými státy, z prohlášení Unie výslovně nevyplývají. Uvádí, že pravomoc Soudního dvora se s ohledem na toto prohlášení jeví být dána ve všech oblastech COTIF.
- 34 Nicméně vzhledem k nejistotě, která v právní nauce panuje ohledně pravomoci Soudního dvora rozhodovat o žádostech o rozhodnutí o předběžné otázce týkajících se smíšených dohod, má předkládající soud pochybnosti o existenci takové pravomoci ve věci v původním řízení.
- 35 Dále má tento soud za to, že náklady na pronájem lokomotiv dotčené v původním řízení nejsou samy o sobě „věcnou škodou“ spočívající ve zničení nebo poškození movitých nebo nemovitých věcí ve smyslu čl. 8 § 1 písm. b) přípojku E (CUI). Vzhledem k tomu, že tyto náklady nicméně s takovou škodou úzce souvisí, klade si otázku, zda by mohly být považovány za sekundární věcnou škodu.
- 36 Pokud by konečně Soudní dvůr dospěl k závěru, že se na náklady na pronájem dotčených lokomotiv výše uvedené ustanovení nevztahuje, bylo by podle předkládajícího soudu třeba určit, zda lze obecný odkaz na soubor vnitrostátních právních předpisů chápat jako ustanovení odchylovající se od Jednotných právních předpisů ve smyslu článku 4 přípojku E (CUI) a zda musí být v tomto případě takový odkaz považován ve skutečnosti za „rozšíření“ odpovědnosti ve smyslu článku 4 přípojku E (CUI), pokud je soubor těchto předpisů přísnější než COTIF, co se týče podmínek pro založení odpovědnosti a konkrétně podmínky existence zavinění.

37 Za těchto podmínek se Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1. Je Soudní dvůr příslušný k výkladu [přípojku E (CUI)]?

2. V případě kladné odpovědi na první otázku:

Je třeba vykládat čl. 8 § 1 písm. b) [přípojku E (CUI)] v tom smyslu, že do odpovědnosti provozovatele za škody uvedené v tomto ustanovení spadají i náklady, které vznikají dopravci tím, že si musí z důvodu poškození svých lokomotiv pronajmout náhradním způsobem jiné lokomotivy?

3. V případě kladné odpovědi na první otázku a záporné odpovědi na druhou otázku:

Je třeba vykládat článek 4 a článek 19 § 1 [přípojku E (CUI)] v tom smyslu, že strany smlouvy mohou účinně rozšířit svou odpovědnost paušálním odkazem na vnitrostátní právní předpisy, pokud je podle nich rozsah odpovědnosti sice širší, avšak – na rozdíl od odpovědnosti bez zavinění podle [přípojku E (CUI)] – je podmínkou odpovědnosti zavinění?“

K pravomoci Soudního dvora

38 Podle článku 267 SFEU má Soudní dvůr pravomoc rozhodovat o výkladu aktů přijatých orgány, institucemi nebo jinými subjekty Unie.

39 Z ustálené judikatury přitom vyplývá, že dohoda uzavřená Radou podle článků 217 a 218 SFEU představuje, pokud jde o Unii, akt přijatý jedním z jejích orgánů, že ustanovení takové dohody jsou od okamžiku jejího vstupu v platnost nedílnou součástí právního řádu Unie a že v rámci tohoto právního řádu má Soudní dvůr pravomoc rozhodovat o výkladu této dohody v rámci řízení o předběžné otázce (rozsudek ze dne 30. dubna 1974, Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, body 3 až 6, a ze dne 2. září 2021, Moldavská republika, C-741/19, EU:C:2021:655, bod 23).

40 Pokud jde o smíšené dohody uzavřené Uníí a jejími členskými státy na základě sdílené pravomoci, Soudní dvůr, kterému byla věc předložena v souladu s článkem 267 SFEU, má pravomoc vymezit povinnosti, které na sebe vzala Unie, a povinnosti, za které jsou odpovědny jen členské státy, jakož i pravomoc vykládat ustanovení takové dohody (obdobně viz rozsudky ze dne 14. prosince 2000, Dior a další, C-300/98 a C-392/98, EU:C:2000:688, bod 33, jakož i ze dne 8. března 2011, Lesoochránárske zoskupenie, C-240/09, EU:C:2011:125, bod 31).

41 Soudní dvůr má tedy pravomoc vykládat ustanovení smíšené dohody týkající se závazků, které Unie přijala, spadají-li do oblasti, v níž Unie využila svou pravomoc (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 8. března 2011, Lesoochránárske zoskupenie, C-240/09, EU:C:2011:125, body 32 a 34).

42 Z ustálené judikatury rovněž vyplývá, že v případě, že se ustanovení mezinárodní dohody může použít jak na situace, na které se vztahuje vnitrostátní právo, tak na situace, na které se vztahuje právo Unie, existuje jasný zájem na tom, aby se za účelem předejití budoucím rozdílným výkladům dostalo tomuto ustanovení jednotného výkladu bez ohledu na podmínky, za kterých se má uplatnit (viz zejména rozsudek ze dne 2. září 2021, Moldavská republika, C-741/19, EU:C:2021:655, bod 29, jakož i citovaná judikatura).

- 43 Pouze Soudní dvůr jednající ve spolupráci se soudy členských států na základě článku 267 SFEU přitom může zajistit takový jednotný výklad (obdobně viz rozsudek ze dne 14. prosince 2000, Dior a další, C-300/98 a C-392/98, EU:C:2000:688, bod 38).
- 44 V tomto případě z článku 2 COTIF vyplývá, že „cílem OTIF [je] všestranně podporovat, zlepšovat a usnadňovat mezinárodní železniční přepravu“, a to zejména stanovením jednotných právních předpisů pro různé oblasti uvedené přepravy (rozsudek ze dne 5. prosince 2017, Německo v. Rada, C-600/14, EU:C:2017:935, bod 54).
- 45 Přípojek E (CUI) v této souvislosti upravuje smlouvy o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI) za účelem provádění přepravy, a to včetně formy smluv a jejich rámcových podmínek. Článek 8 § 1, článek 4 a čl. 19 § 1 přípojku E (CUI), na které je Soudní dvůr dotazován, stanoví zejména pravidla v oblasti odpovědnosti provozovatele infrastruktury. Tento přípojek se tak týká smluvního práva v oblasti mezinárodní železniční přepravy. Tato ustanovení se tedy mohou týkat zejména právního režimu použitelného na dohody uzavřené mezi železničními podniky a provozovateli využívané železniční infrastruktury.
- 46 Tato oblast přitom spadá do oblasti dopravy, v níž má Unie – jak vyplývá z čl. 4 odst. 2 písm. g) SFEU – sdílenou pravomoc, kterou využila přijetím směrnice 2012/34.
- 47 I když tato směrnice v tomto ohledu neobsahuje pravidla srovnatelná s pravidly uvedenými v přípojeku E (CUI), nic to nemění na tom, že přepracovává, jak vyplývá z jejího prvního bodu odůvodnění, směrnice 91/440, 95/18 a 2001/14, které jsou výslovně jmenovány v dodatku k prohlášení Unie mezi nástroji, jejichž prostřednictvím Unie využila pravomoci, které sdílí v oblasti dopravy s členskými státy.
- 48 Body 2 a 3 odůvodnění této směrnice kromě toho zdůrazňují význam větší integrace dopravního odvětví Unie a zlepšení výkonnosti železničního systému při současném zohlednění jeho zvláštních rysů.
- 49 Článek 1 směrnice 2012/34 v tomto ohledu konkrétně uvádí, že tato směrnice stanoví pravidla pro správu železniční infrastruktury a poskytování služeb železniční dopravy železničními podniky, které jsou nebo budou usazeny v členském státě, jakož i zásady a postupy uplatňované při stanovení a vybírání poplatků za využívání železniční infrastruktury a při přidělování kapacity železniční infrastruktury, jak je stanoveno v kapitole IV. Článek 3 body 1 a 2 této směrnice definují pojmy „železniční podnik“ a „provozovatel infrastruktury“. Článek 28 uvedené směrnice, který je součástí její kapitoly IV, mimoto odkazuje na dohody mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury a uvádí, že tyto dohody musí být nediskriminační a transparentní.
- 50 Konkrétně je třeba konstatovat, že zákaz diskriminace stanovený v článku 28 směrnice 2012/34 se vztahuje na všechna ustanovení použitelná v rámci smluvního vztahu mezi provozovatelem infrastruktury a železničním podnikem, včetně ustanovení použitelných v oblasti odpovědnosti.
- 51 V důsledku toho je třeba dospět k závěru, že pravidla uvedená v přípojeku E (CUI), a konkrétně pravidla pro odpovědnost provozovatele stanovená v čl. 4, čl. 8 § 1 a čl. 19 § 1 tohoto přípojku se mohou použít jak na situace, na které se vztahuje vnitrostátní právo, tak na situace, na které se vztahuje unijní právo, a že tudíž v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 42 tohoto rozsudku je dán jasný zájem na tom, aby byla vykládána jednotně.
- 52 Soudní dvůr tudíž má pravomoc k výkladu článku 4, čl. 8 § 1 a čl. 19 § 1 přípojku E (CUI).

K předběžným otázkám

K první otázce

- 53 S ohledem na konstatování učiněná při zkoumání pravomoci Soudního dvora je třeba na první otázku odpovědět v tom smyslu, že Soudní dvůr, kterému byla věc předložena v souladu s ustanoveními článku 267 SFEU, má pravomoc vyložit článek 4, čl. 8 § 1 písm. b) a čl. 19 § 1 přílohy E (CUI).

K druhé otázce

- 54 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 8 § 1 písm. b) přílohy E (CUI) vykládán v tom smyslu, že odpovědnost provozovatele infrastruktury za věcnou škodu zahrnuje rovněž náklady vynaložené železničním podnikem na pronájem náhradních lokomotiv po dobu opravy poškozených lokomotiv.
- 55 V tomto ohledu si předkládající soud klade otázku, zda čl. 8 § 1 písm. b) přílohy E (CUI) stanoví rovněž odpovědnost provozovatele infrastruktury za náklady, které sice samy o sobě nekryjí škodu, která je jako taková věcnou škodou, avšak úzce s nimi souvisí.
- 56 Podle ustálené judikatury musí být taková mezinárodní smlouva, jako je COTIF, vykládána v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je dáván výrazům ve smlouvě v jejich celkové souvislosti, a rovněž s přihlédnutím k předmětu a účelu smlouvy, v souladu s obecným mezinárodním právem, jež je pro Unii závazné, jak bylo kodifikováno článkem 31 Vídeňské úmluvy o smluvním právu ze dne 23. května 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, sv. 1155, s. 331) (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. května 2021, *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, bod 31 a citovaná judikatura).
- 57 Článek 8 § 1 písm. b) přílohy E (CUI) stanoví, že provozovatel infrastruktury nese odpovědnost za věcnou škodu (zničení nebo poškození movitých nebo nemovitých věcí).
- 58 Vzhledem k tomu, že toto ustanovení stanoví objektivní odpovědnost – a tedy bez zavinění – provozovatele infrastruktury, musí být vykládáno striktně.
- 59 Pokud jde o jazykový výklad čl. 8 § 1 písm. b) přílohy E (CUI), použití slovního spojení „věcná škoda“, za níž v závorkách následuje poukaz na zničení nebo poškození movitého nebo nemovitého majetku, svědčí o tom, že se odpovědnost tohoto provozovatele omezuje na škody způsobené na samotném poškozeném majetku a nevztahuje se na škody vyplývající z jeho nedostupnosti.
- 60 Takový výklad je potvrzen kontextem, do něhož spadá čl. 8 § 1 písm. b) přílohy E (CUI). Článek 8 § 1 přílohy E (CUI) totiž vyjmenovává tři druhy škod, za něž nese provozovatel takovou objektivní odpovědnost. Rozsah této odpovědnosti je tedy jasně vymezen. Jde o škody způsobené osobám zmiňované v čl. 8 § 1 písm. a) přílohy E (CUI), věcné škody zmiňované v čl. 8 § 1 písm. b) tohoto přílohy, jakož i majetkové škody uvedené v čl. 8 § 1 písm. c) uvedeného přílohy. Vzhledem k tomu, že uvedený čl. 8 odst. § 1 rozlišuje tyto tři kategorie škod, je třeba konstatovat, že každá z těchto kategorií je výlučná, a odpovědnost provozovatele za věcnou škodu podle čl. 8 odst. 1 písm. b) přílohy E (CUI) tedy nezahrnuje majetkové škody.

- 61 Tento závěr je podpořen vysvětlující zprávou, která k čl. 8 § 1 písm. b) přílohy E (CUI) uvádí, že odpovědnost za věcnou škodu podle tohoto ustanovení nezahrnuje odpovědnost za majetkovou škodu.
- 62 V této souvislosti je třeba konkrétně zdůraznit, že pokud jde o věcnou škodu, z vysvětlení podaných v téže zprávě k článku 8 přílohy E (CUI) vyplývá, že odpovědnost za škodu na dopravním prostředku podle čl. 8 § 1 písm. b) přílohy E (CUI) se týká pouze škody, která dopravci vznikla „přímo“.
- 63 Nelze však vyloučit, že na základě jiných ustanovení mohou být kompenzovány jiné typy škod. V tomto ohledu je třeba uvést, že čl. 8 § 1 písm. c) přílohy E (CUI) stanoví, že provozovatel odpovídá za majetkové škody, které vyplývají z toho, že dopravce je povinen poskytnout odškodnění podle Jednotných právních předpisů CIV a Jednotných právních předpisů CIM.
- 64 Jak mimoto uvedla generální advokátka v bodě 111 svého stanoviska, čl. 8 § 4 přílohy E (CUI) svědčí ve prospěch restriktivního výkladu rozsahu odpovědnosti provozovatele za věcnou škodu z titulu čl. 8 § 1 písm. b) tohoto přílohy. Toto ustanovení totiž umožňuje smluvním stranám uzavírat dohody o tom, zda a v jaké míře odpovídá provozovatel za škody, které vzniknou dopravci zpožděním nebo provozními poruchami. Může se jednat zejména o škody vzniklé železničnímu podniku v důsledku nemožnosti používat poškozené vozidlo.
- 65 V projednávané věci se Lokomotion Gesellschaft domáhá náhrady nákladů na pronájem dvou lokomotiv, které musely být pronajaty náhradou za poškozené lokomotivy po dobu jejich opravy. Žaloba v původním řízení tedy nesměřuje k získání náhrady za věcnou škodu na poškozených lokomotivách, ale k náhradě nákladů vzniklých tím, že Lokomotion Gesellschaft chtěla nadále poskytovat služby bez přerušení. Náklady vynaložené za účelem nápravy takových důsledků věcné škody, jako jsou náklady na pronájem lokomotiv, přitom představují majetkovou škodu, a nikoli věcnou škodu ve smyslu čl. 8 § 1 písm. b) přílohy E (CUI), a nespadají, aniž je dotčeno případné použití jiných ustanovení, do objektivní odpovědnosti provozovatele infrastruktury na základě tohoto čl. 8 § 1 písm. b).
- 66 S ohledem na výše uvedené je třeba na druhou otázku odpovědět tak, že čl. 8 § 1 písm. b) přílohy E (CUI) musí být vykládán v tom smyslu, že odpovědnost provozovatele infrastruktury za věcnou škodu nezahrnuje náklady vynaložené železničním podnikem na pronájem náhradních lokomotiv po dobu opravy poškozených lokomotiv.

K třetí otázce

- 67 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu je, zda musí být článek 4 a čl. 19 § 1 přílohy E (CUI) vykládány v tom smyslu, že smluvní strany mohou rozšířit svou odpovědnost obecným odkazem na vnitrostátní právo, na jehož základě se rozsah odpovědnosti provozovatele infrastruktury rozšiřuje, avšak ke vzniku této odpovědnosti je vyžadováno zavinění.
- 68 Článek 4 přílohy E (CUI) stanoví, že v případě, že to Jednotné právní předpisy výslovně nepřipouštějí, je každá dohoda, která se přímo nebo nepřímo od těchto Jednotných právních předpisů odchyluje, neplatná a nemá právní účinek. Stanoví však, že smluvní strany mohou svou odpovědnost a své závazky vyplývající z těchto Jednotných právních předpisů rozšířit nebo odpovědnost za věcné škody omezit co do výše.

- 69 Jak uvádí vysvětlující zpráva k článku 4 přípojků E (CUI), tento článek stanoví, že ustanovení tohoto přípojků jsou kogentní a mají přednost před vnitrostátním právem.
- 70 Ustanovení přípojků E (CUI) jsou tedy závazná ve všech situacích, na které se tento přípojek vztahuje, a to se týká zejména odpovědnosti provozovatele definované v čl. 8 § 1 uvedeného přípojků.
- 71 Jak nicméně vysvětlující zpráva uvádí k tomuto článku 4, smluvní strany mohou rozšířit svou odpovědnost i na situace, na které se již přípojek E (CUI) nevztahuje. Ustanovení čl. 8 § 1 tohoto přípojků je proto třeba chápat jako kogentní pouze v rozsahu, v němž stanoví minimální rozsah odpovědnosti provozovatele.
- 72 Smluvní strany se tedy mohou dohodnout na rozšíření své odpovědnosti a zahrnout ji do smlouvy o užívání infrastruktury. To, zda se smluvní strany rozhodnou ve smlouvě formulovat ujednání, které jejich odpovědnost takto rozšiřuje, nebo zda se rozhodnou odkázat na vnitrostátní právo, je věcí smluvní volnosti stran.
- 73 Jak v tomto ohledu zdůraznila generální advokátka v bodě 127 svého stanoviska, článek 4 přípojků E (CUI) nijak neomezuje možnost smluvních stran dohodnout se na rozšíření své odpovědnosti danou jím tímto ustanovením. Stejně tak nic nebrání tomu, aby byla odpovědnost smluvní strany rozšířena odkazem na vnitrostátní právní úpravu.
- 74 Rozšíření odpovědnosti podle článku 4 přípojků E (CUI) u situací, na něž se tento přípojek již nevztahuje, mimoto doprovází objektivní odpovědnost zakotvenou v čl. 8 § 1 uvedeného přípojků.
- 75 Článek 4 přípojků E (CUI) tedy nebrání tomu, aby byl odkazem na vnitrostátní právo nad rámec úpravy odpovědnosti podle přípojků E (CUI) stanoven režim odpovědnosti odlišný od režimu objektivní odpovědnosti.
- 76 Na tomto závěru nic nemění čl. 19 § 1 přípojků E (CUI), podle něhož může být vůči provozovateli nebo vůči dopravci uplatňován nárok na náhradu škody, ať již spočívá na jakémkoliv právním základě, pouze za předpokladů a omezení uvedených v přípojků E (CUI). Jak uvádí vysvětlující zpráva k tomuto článku 19, toto ustanovení se týká mimosmluvní odpovědnosti smluvních stran vůči třetím osobám, a nikoli odpovědnosti smluvních stran vůči sobě navzájem.
- 77 V tomto případě ze skutkových okolností uvedených předkládajícím soudem vyplývá, že se účastníci řízení dohodli na všeobecných obchodních podmínkách, které jsou součástí smlouvy. Bod 20 těchto VOP stanoví, že smluvní strany nesou odpovědnost podle norem vnitrostátního a mezinárodního práva, zejména ustanovení obecného občanského zákoníku, zákona o obchodních společnostech a zákona o odpovědnosti za železniční a motorová vozidla. Za těchto podmínek přísluší předkládajícímu soudu, aby ověřil, zda tento odkaz rozšiřuje odpovědnost alespoň jedné ze smluvních stran a neporušuje práva, která druhé smluvní straně plynou z ustanovení přípojků E (CUI).
- 78 S ohledem na výše uvedené je třeba na třetí otázku odpovědět tak, že článek 4 a čl. 19 § 1 přípojků E (CUI) musí být vykládány v tom smyslu, že smluvní strany mohou rozšířit svou odpovědnost obecným odkazem na vnitrostátní právo, na jehož základě se rozsah odpovědnosti provozovatele infrastruktury rozšiřuje, avšak ke vzniku této odpovědnosti je vyžadováno zavinění.

K nákladům řízení

- 79 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (pátý senát) rozhodl takto:

- 1) Soudní dvůr Evropské unie, kterému byla předložena otázka v souladu s článkem 267 SFEU, má pravomoc vyložit článek 4, čl. 8 § 1 písm. b), a čl. 19 § 1 přílohy E k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999, nazvaného „Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI)“.
- 2) Článek 8 § 1 písm. b) přílohy E k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 musí být vykládán v tom smyslu, že odpovědnost provozovatele infrastruktury za věcnou škodu nezahrnuje náklady vynaložené železničním podnikem na pronájem náhradních lokomotiv po dobu opravy poškozených lokomotiv.
- 3) Článek 4 a čl. 19 § 1 přílohy E k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 musí být vykládány v tom smyslu, že smluvní strany mohou rozšířit svou odpovědnost obecným odkazem na vnitrostátní právo, na jehož základě se rozsah odpovědnosti provozovatele infrastruktury rozšiřuje, avšak ke vzniku této odpovědnosti je vyžadováno zavinění.

Podpisy.