

**Presuda Suda (peto vijeće) od 14. srpnja 2022. (zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Oberster Gerichtshof (Austrija) – ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft/Lokomotion Gesellschaft für Schientraktion mbH**

(Predmet C-500/20) <sup>(1)</sup>

*(„Zahtjev za prethodnu odluku – Međunarodni sporazumi – Željeznički prijevoz – Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) – Jedinstvena pravila o Ugovoru o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu (CUI) – Članak 4. – Obvezno pravo – Članak 8. – Odgovornost upravitelja – Članak 19. – Ostali postupci – Nadležnost Suda – Šteta na prijevoznikovim lokomotivama nakon iskliznuća iz tračnica – Najam zamjenskih lokomotiva – Obveza upravitelja infrastrukture da naknadi troškove najma – Ugovor kojim se predviđa proširenje opsega odgovornosti ugovornih strana upućivanjem na nacionalno pravo”)*

(2022/C 340/11)

Jezik postupka: njemački

**Sud koji je uputio zahtjev**

Oberster Gerichtshof

**Stranke glavnog postupka**

Tužitelj: ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Tuženik: Lokomotion Gesellschaft für Schientraktion mbH

**Izreka**

1. Sud Europske unije, kada je pred njim pokrenut postupak u skladu s odredbama članka 267. UFEU-a, jest nadležan za tumačenje članka 4., članka 8. stavka 1. točke (b) i članka 19. stavka 1. Dodatka E Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilnusa od 3. lipnja 1999., naslovljenog „Jedinstvena pravila o ugovorima o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu (CUI)”.
2. Članak 8. stavak 1. točku (b) Dodatka E Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilnusa od 3. lipnja 1999., treba tumačiti na način da odgovornost upravitelja infrastrukture za gubitak ili štetu imovine ne obuhvaća i troškove koje je željeznički prijevoznik snosio za najam zamjenskih lokomotiva tijekom razdoblja popravka oštećenih lokomotiva.
3. Članak 4. i članak 19. stavak 1. Dodatka E Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilnusa od 3. lipnja 1999., treba tumačiti na način da ugovorne strane mogu proširiti svoju odgovornost općenitim upućivanjem na nacionalno pravo, na temelju kojeg je opseg odgovornosti upravitelja infrastrukture veći i koje tu odgovornost uvjetuje postojanjem krivnje.

<sup>(1)</sup> SL C 19, 18. 1. 2021.