



Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (peto vijeće)

14. srpnja 2022.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Međunarodni sporazumi – Željeznički prijevoz – Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) – Jedinствена 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”

U predmetu C-500/20,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija), odlukom od 6. kolovoza 2020., koju je Sud zaprimio 6. listopada 2020., u postupku

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

protiv

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH,

SUD (peto vijeće),

u sastavu: E. Regan, predsjednik vijeća, I. Jarukaitis (izvjestitelj), M. Ilešič, D. Gratsias i Z. Csehi, suci,

nezavisna odvjetnica: T. Čapeta,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, J. Andras i A. Egger, *Rechtsanwälte*,
- za Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, G. Horak i A. Stolz, *Rechtsanwälte*,
- za Europsku komisiju, W. Mölls, C. Vignon i G. Wilms, u svojstvu agenata,

* Jezik postupka: njemački

saslušavši mišljenje nezavisne odvjetnice na raspravi održanoj 3. veljače 2022.,

donosi sljedeću

Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilniusa od 3. lipnja 1999. (u daljnjem tekstu: COTIF), a osobito članka 4., članka 8. stavka 1. točke (b) i članka 19. stavka 1. Dodatka E COTIF-u, naslovljenog „Jedinstvena pravila o ugovoru o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu (CUI)” (u daljnjem tekstu: Dodatak E (CUI)).
- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora između ÖBB-Infrastruktur AG, austrijskog društva, upravitelja željezničke infrastrukture i društva Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH (u daljnjem tekstu: Lokomotion Gesellschaft), njemačkog željezničkog prijevoznika, povodom zahtjeva za naknadu štete nakon nesreće koja se dogodila na željezničkoj pruzi kojom upravlja društvo ÖBB-Infrastruktur.

Pravni okvir

Međunarodno pravo

COTIF

- 3 COTIF je stupio na snagu 1. srpnja 2006. Četrdeset devet država stranaka COTIF-a, među kojima su sve države članice Europske unije, osim Republike Cipra i Republike Malte, čine Međuvladinu organizaciju za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF).
- 4 U skladu s člankom 2. stavkom 1. COTIF-a, cilj je OTIF-a promicati, poboljšati i olakšati u svakom pogledu međunarodni željeznički promet, osobito utvrđivanjem sustava jedinstvenog prava u različitim područjima prava o međunarodnom željezničkom prometu, kao što je područje ugovora o korištenju infrastrukture.
- 5 U skladu s člankom 6. stavkom 1. COTIF-a, naslovljenim „Jedinstvena pravila”:

„Ukoliko deklaracije nisu donesene sukladno s člankom 42., stavkom 1., prva rečenica, međunarodni željeznički promet i odobrenje za korištenje željezničkih sredstava u međunarodnom prometu ravna se prema:

[...]

e) „Jedinstvenim pravilima o ugovorima o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu (CUI)”, Dodatak E [(CUI)];

[...]”

6 Člankom 4. Dodatka E (CUI) predviđa se:

„Ako nije drukčije predviđeno u ovim Jedinostvenim pravilima, svaki uvjet koji bi, izravno ili neizravno, derogirao ova Jedinostvena 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 Jedinostvenim pravilima ili utvrditi maksimalni iznos odštete za gubitak ili štetu imovine.”

7 Člankom 8. Dodatka E (CUI) određuje se:

„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 Jedinostvenih pravila [glede ugovora o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika (CIV)] i Jedinostvenih pravila [vezanih uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (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.”

8 Člankom 19. stavkom 1. Dodatka E (CUI) predviđa se:

„U svim slučajevima kad su ova Jedinostvena pravila mjerodavna, svaki postupak glede odgovornosti, po bilo kojoj osnovi, može se pokrenuti protiv upravitelja ili protiv prijevoznika, samo prema uvjetima i ograničenjima postavljenima u ovim Jedinostvenim pravilima.”

Izvješće s objašnjenjima Dodatka E (CUI)

9 U Izvješću s objašnjenjima Dodatka E (CUI) koje je sačinila glavna skupština OTIF-a (AG 12/13 Add.8) od 30. rujna 2015. (u daljnjem tekstu: Izvješće s objašnjenjima) u vezi s člankom 4. Dodatka E (CUI) navodi se:

„1. [Jedinostvena pravila] CUI načelno su kogentna i nadređena nacionalnom pravu. Tekst slijedi onaj iz članka 5. [Jedinostvenih pravila] CIM.

2. Postoji ugovorna sloboda u pogledu gospodarskih uvjeta ugovora o korištenju.

3. Zadnja rečenica, doslovno preuzeta iz članka 5. [Jedinostvenih pravila] CIM, omogućuje ugovornim strankama da prošire svoju odgovornost. [...]”

10 Kada je riječ o članku 8. Dodatka E (CUI), navedeno Izvješće s objašnjenjima navodi:

„1. Stavkom 1. propisuje se načelo objektivne odgovornosti upravitelja. Osoba koja je pretrpjela štetu (prijevoznik ili njegov pomoćnik) mora dokazati uzrok štete (loše upravljanje ili nedostatak infrastrukture) i njezin iznos; osim toga, ona mora dokazati da je šteta uzrokovana tijekom trajanja korištenja infrastrukture. [...]

2. U tekstu stavka 1. točke (b) pojašnjava se da odgovornost za gubitak ili štetu imovine ne uključuje odgovornost za (isključivo) novčane gubitke. U skladu sa stavkom 1. točkom (c) izuzeti su novčani gubici koji proizlaze iz naknade štete koju prijevoznik duguje na temelju [Jedinstvenih pravila] CIV ili [Jedinstvenih pravila] CIM. Šteta koju su pretrpjela prijevozna sredstva je gubitak ili šteta imovine koju prijevoznik izravno trpi, čak i ako ta prijevozna sredstva nisu u njegovom vlasništvu prema građanskom pravu, već njima raspolaže na temelju ugovora u skladu s [Jedinstvenim pravilima o ugovorima za korištenje vozila u međunarodnom željezničkom prometu (CUV)].”

11 U navedenom Izvješću s objašnjenjima se pojašnjava, u pogledu članka 19. Dodatka E (CUI):

„Cilj je tog članka, ograničavanjem izvanugovornih prava trećih osoba, zaštititi sustav zakonske odgovornosti za ugovorna prava od svake izmjene u slučajevima u kojima bi se te treće osobe bez toga mogle izvanugovorno bez ograničenja okrenuti protiv neke od ugovornih strana. [...]”

Ugovor o pristupanju

12 Sporazum između Europske unije i Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz o pristupanju Europske unije COTIF-u, potpisan 23. lipnja 2011. u Bernu (SL 2013., L 51, str. 8., u daljnjem tekstu: Sporazum o pristupanju), u skladu sa svojim člankom 9., stupio je na snagu 1. srpnja 2011.

13 Člankom 2. Sporazuma o pristupanju određuje se:

„Ne dovodeći u pitanje predmet i svrhu [COTIF-a] da promiče, poboljšava i omogućuje međunarodni željeznički promet i ne dovodeći u pitanje [njegovu] punu primjenu u odnosu na druge stranke Konvencije, u njihovim međusobnim odnosima, stranke [COTIF-a] koje su države članice Unije primjenjuju pravila Unije i, stoga, ne primjenjuju pravila koja proizlaze iz [COTIF-a], osim ako ne postoji pravilo Unije kojim se uređuje određeni dotični predmet.”

14 U skladu s člankom 7. Sporazuma o pristupanju:

„Opseg nadležnosti koja se prenosi na Uniju općenito je opisan u pisanoj izjavi Unije u trenutku sklapanja ovog Sporazuma. Ta se izjava može izmijeniti u mjeri u kojoj je to potrebno, putem obavijesti OTIF-u od strane Unije. Njome se ni na koji način ne zamjenjuju ni ograničavaju pitanja o kojima se može dostaviti obavijest o nadležnosti Unije prije donošenja odluka unutar OTIF-a formalnim glasovanjem ili nekim drugim postupkom.”

Pravo Unije

Odluka 2013/103/EZ

- 15 Sporazum o pristupanju je u ime Europske unije odobren Odlukom Vijeća 2013/103/EU od 16. lipnja 2011. o potpisivanju i sklapanju 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. (SL 2013., L 51, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 11., svezak 123., str. 286.).
- 16 U Prilogu I. Odluci 2013/103 nalazi se izjava Unije o ostvarivanju nadležnosti, sastavljena prilikom potpisivanja Sporazuma o pristupanju (u daljnjem tekstu: Izjava Unije).
- 17 U Izjavi Unije se navodi:

„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. [UFEU-a].

[...]

Unija je na temelju te dvije odredbe donijela velik broj pravnih instrumenata primjenljivih na željeznički promet.

Unija je na temelju prava Unije stekla isključivu nadležnost u pitanjima željezničkog prometa kada [COTIF] ili pravni instrumenti doneseni u skladu s nj[i]me mogu utjecati na ili izmijeniti područje primjene tih postojećih pravila Unije.

Države članice nemaju nikakvu nadležnost nad predmetima koji su uređeni [COTIF-om] i nad kojima Unija ima isključivu nadležnost.

Kada pravila Unije postoje, ali na njih ne utječu [COTIF] ili pravni instrumenti doneseni u skladu s nj[i]me, Unija s državama članica[ma] dijeli nadležnost nad pitanjima u vezi s [COTIF-om].

Popis odgovarajućih instrumenata Unije koji su na snazi u trenutku sklapanja Sporazuma sadržan je u Dodatku ovom prilogu. Područje primjene nadležnosti Unije, koja proizlazi iz tih tekstova, mora se ocijeniti u vezi s posebnim odredbama svakog teksta, posebno u pogledu toga uspostavljaju li se tim odredbama zajednička pravila. Nadležnost Unije podliježe neprestanom razvoju. U okviru Ugovora o Europskoj uniji i UFEU-a, nadležne institucije Unije mogu donositi odluke kojima se određuje nadležnost Unije. Unija stoga zadržava pravo izmijeniti ovu izjavu na odgovarajući način, a da to ne predstavlja preduvjet za ostvarivanje njezine nadležnosti u pitanjima obuhvaćenim [COTIF-om].”

Direktiva 2012/34/EEZ

18 Uvodne izjave 1. do 3. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL 2012., L 343, str. 32.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 25., str. 136.) glase:

- „(1) Direktiva Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice [SL 1991., L 237, str. 25.], Direktiva Vijeća 95/18/EZ od 19. lipnja 1995. o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima [SL 1995., L 143, str. 70.] i Direktiva 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture [SL 2001., L 75, str. 29.] bitno su izmijenjene. S obzirom na to da su potrebne daljnje izmjene, Direktive je potrebno preinačiti i spojiti u jedan akt radi jasnoće.
- (2) Bolja integriranost prometnog sektora u Uniji bitan je element konačne uspostave zajedničkog tržišta i željeznice su bitan dio prometnog sektora u Uniji koji se razvija prema ostvarenju održive mobilnosti.
- (3) Potrebno je unaprijediti učinkovitost željezničkog sustava radi njegove integracije u konkurentno tržište pritom uzimajući u obzir posebna obilježja željeznica.”

19 Članak 1. Direktive 2012/34, naslovljen „Predmet i područje primjene”, glasi:

„1. Ova Direktiva utvrđuje:

- a) pravila koja se primjenjuju na upravljanje željezničkom infrastrukturom i na aktivnosti prijevoza željezničkih prijevoznika koji imaju ili će imati poslovni nastan u državi članici u skladu s poglavljem II.;

[...]”

20 Članak 3. te direktive, naslovljen „Definicije”, u svojim točkama 1. i 2. propisuje:

„Za potrebe ove Direktive, primjenjuju se sljedeće definicije:

- (1) ‚željeznički prijevoznik’ znači svako javno ili privatno poduzeće koje ima dozvolu u skladu s ovom Direktivom i čija je primarna djelatnost pružati usluge prijevoza robe i/ili putnika željeznicom s tim da mora osigurati vuču; to uključuje i poduzeća koja pružaju samo usluge vuče;
- (2) ‚upravitelj infrastrukture’ znači tijelo ili poduzeće koje je posebno odgovorno za uspostavu, upravljanje i održavanje željezničke infrastrukture, uključujući upravljanje prometom i prometno-upravljачkim i signalno-sigurnosnim podsustavom; uloga upravitelja infrastrukture na mreži ili dijelu mreže može biti dodijeljena različitim tijelima ili poduzećima.”

- 21 Poglavlje IV. Direktive 2012/34, koje sadržava njezine članke 26. do 57., naslovljeno je „Ubiranje pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjela željezničkog infrastrukturnog kapaciteta”. U skladu s njezinim člankom 28., naslovljenim „Sporazumi između željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture”:

„Svaki željeznički prijevoznik koji pruža usluge željezničkog prijevoza sklapa s upraviteljima korištene željezničke infrastrukture nužne sporazume u skladu s javnim ili privatnim pravom. Uvjeti iz tih sporazuma moraju biti nediskriminirajući i transparentni, u skladu s ovom Direktivom.”

Glavni postupak i prethodna pitanja

- 22 Društvo Lokomotion Gesellschaft privatni je željeznički prijevoznik sa sjedištem u Njemačkoj. Svojim klijentima stavlja na raspolaganje lokomotive za provođenje različitih vrsta prijevoza.
- 23 Društvo ÖBB-Infrastruktur austrijsko je poduzeće koje upravlja infrastrukturom za željeznički promet te upravlja među ostalim željezničkom infrastrukturom na području kolodvora Kufstein u Austriji.
- 24 Ta su društva u prosincu 2014. sklopila ugovor o korištenju za međunarodni promet željezničke infrastrukture koja pripada društvu ÖBB-Infrastruktur, u skladu s kojim društvo Lokomotion Gesellschaft uz novčanu naknadu, utvrđenu na temelju dogovora o odgovarajućim trasama, ima pravo na korištenje te željezničke infrastrukture.
- 25 Sastavni dio tog ugovora jesu opći uvjeti poslovanja u pogledu ugovora o korištenju infrastrukture (u daljnjem tekstu opći uvjeti). U točki 20. općih uvjeta predviđa se da je odgovornost ugovornih strana uređena u skladu sa zakonskim i međunarodnim odredbama, osobito u skladu s odredbama Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Opći građanski zakonik), Unternehmensgesetzbuch (Zakon o trgovačkim društvima), Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (Zakon o osiguranju od odgovornosti željezničkih i motornih vozila) i Dodatka E (CUI), osim ako opći uvjeti ne sadržavaju odredbe kojima se odstupa od navedenog.
- 26 U točki 34. općih uvjeta navodi se da se na ugovor primjenjuje austrijsko pravo uz isključenje kolizijskih odredaba Internationales Privatrechtsgesetz (austrijski zakon o međunarodnom privatnom pravu) i Konvencije Ujedinjenih naroda potpisane u Beču 11. travnja 1980. o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe.
- 27 Vlak koji se sastojao od šest lokomotiva, koje pripadaju društvu Lokomotion Gesellschaft, 15. srpnja 2015. iskliznuo je iz tračnica na kolodvoru u Kufsteinu, pri čemu su dvije od tih lokomotiva oštećene. Oštećene lokomotive nisu se mogle upotrebljavati tijekom trajanja popravka zbog čega je društvo Lokomotion Gesellschaft unajmilo dvije zamjenske lokomotive. Stoga je podnijelo tužbu protiv društva ÖBB-Infrastruktur pred prvostupanjskom sudom radi naknade troškova tog najma, koji iznose 629 110 eura uvećano za kamate i troškove.
- 28 Društvo Lokomotion Gesellschaft smatra, s jedne strane, da je do nesreće došlo zbog nedostataka željezničke infrastrukture kojom upravlja ÖBB-Infrastruktur. Navodi da je potonji nezakonito i skrivljeno povrijedio svoje obveze koje se propisuju odredbama o željeznicama i koje se odnose na izradu, provjeru, održavanje, obnovu i popravak tračnica. S druge strane, smatra da troškove najma zamjenskih lokomotiva treba smatrati „gubitkom ili štetom imovine” u smislu članka 8. stavka 1. točke (b) Dodatka E (CUI).

- 29 ÖBB-Infrastruktur navodi da željeznička infrastruktura nije bila manjkava. To društvo smatra da je uzrok nesreće bila izvučena vlačna kuka na lokomotivi koja je iskliznula s tračnica, i koja je bila preopterećena još i prije iskliznuća, što znači da je krivnja na društvu Lokomotion Gesellschaft. Usto, ističe da je pretrpljena šteta samo novčana, za koju društvo Lokomotion Gesellschaft u skladu s primjenjivim odredbama Dodatka E (CUI) ne može ishoditi naknadu.
- 30 Prvostupanjski sud odbio je djelomičnom presudom zahtjev društva Lokomotion Gesellschaft smatrajući da Dodatak E (CUI), u skladu s njegovim člankom 19. stavkom 1., kao sustav jedinstvene odgovornosti zamjenjuje sve druge nacionalne sustave odgovornosti. Istaknuo je da se, u skladu s definicijom iz članka 8. stavka 1. točke (b) Dodatka E (CUI), „gubitak ili šteta imovine” odnosi samo na uništenje ili oštećenje pokretne ili nepokretne imovine. Međutim, troškovi najma koji se potražuju predstavljaju samo novčani gubitak koji nije obuhvaćen ni odredbama članka 8. stavka 1. točke (b) ni onima članka 8. stavka 1. točke (c) Dodatka E (CUI), te se stoga ne može nadoknaditi. Taj je sud usto smatrao da točka 20. općih uvjeta ne predstavlja dogovor u skladu s člankom 8. stavkom 4. Dodatka E (CUI) iz kojeg bi proizlazila odgovornost društva ÖBB-Infrastruktur na temelju nacionalnih pravnih pravila.
- 31 Žalbeni sud ukinuo je djelomičnu presudu te je tužbu društva Lokomotion Gesellschaft vratio prvostupanjskom sudu kako bi isti donio novu odluku. On je u tom pogledu smatrao da pojam „gubitak ili šteta imovine” koji se nalazi u članku 8. stavku 1. točki (b) Dodatka E (CUI) treba široko tumačiti na način da obuhvaća i „izvedenu štetu imovine” kao što su troškovi najma za zamjenu oštećenih lokomotiva, koji se zahtijevaju od društva ÖBB-Infrastruktur.
- 32 Društvo ÖBB-Infrastruktur podnijelo je Oberster Gerichtshofu (Vrhovni sud, Austrija), koji je sud koji je uputio zahtjev, žalbu protiv rješenja o ukidanju koje je donio žalbeni sud.
- 33 Najprije, sud koji je uputio zahtjev smatra da, s obzirom na to da je sporazum sklopljen između Unije i OTIF-a o pristupanju Unije COTIF-u mješoviti sporazum, područja COTIF-a u kojima Unija ima isključivu nadležnost i ona u kojima Unija dijeli nadležnost s državama članicama izričito ne proizlaze iz Izjave Unije. On ističe da se čini da nadležnost Suda, s obzirom na tu izjavu, postoji u svim područjima COTIF-a.
- 34 Međutim, uzimajući u obzir sumnje izražene u pravnoj teoriji u pogledu nadležnosti Suda za odlučivanje o zahtjevima za prethodnu odluku koji se odnose na mješovite sporazume, sud koji je uputio zahtjev dvoji o postojanju takve nadležnosti u glavnom postupku.
- 35 Zatim, taj sud smatra da troškovi najma lokomotiva o kojima je riječ u glavnom postupku sami po sebi ne predstavljaju „gubitak ili štetu imovine” koji se sastoji od uništenja ili oštećenja pokretne ili nepokretne imovine, u smislu članka 8. stavka 1. točke (b) Dodatka E (CUI). Međutim, budući da su ti troškovi usko povezani s takvom štetom, on se pita mogu li se oni smatrati izvedenom štetom imovine.
- 36 Naposljetku, ako bi Sud smatrao da dotični troškovi najma lokomotiva nisu obuhvaćeni prethodno navedenom odredbom, valjalo bi, prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev, utvrditi može li se opće upućivanje na nacionalno zakonodavstvo tumačiti kao odredba kojom se odstupa od Jedinstvenih pravila u smislu članka 4. Dodatka E (CUI) i, u tom slučaju, treba li takvo upućivanje stvarno smatrati „proširenjem” odgovornosti u smislu tog članka 4. ako je to zakonodavstvo strože od COTIF-a u pogledu uvjeta nastanka odgovornosti, a osobito u pogledu uvjeta koji se odnosi na postojanje krivnje.

37 U tim je okolnostima Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„1. Je li [Sud] nadležan tumačiti [Dodatak E (CUI)]?

2. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje:

Treba li članak 8. stavak 1. točku (b) [Dodatka E (CUI)] 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. [Dodatka E (CUI)] 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 [Dodatkom E (CUI)], krivnja uvjet za utvrđivanje odgovornosti?”

Nadležnost Suda

38 U skladu s člankom 267. UFEU-a Sud je nadležan za tumačenje akata koje su donijele institucije, tijela, uredi ili agencije Unije.

39 Međutim, iz ustaljene sudske prakse proizlazi da sporazum koji je Vijeće sklopilo u skladu s člancima 217. i 218. UFEU-a glede Unije predstavlja akt jedne od njezinih institucija, da odredbe takvog sporazuma, počevši od njegova stupanja na snagu, čine sastavni dio pravnog poretka Unije i da je u okviru tog pravnog poretka Sud nadležan odlučivati o prethodnim pitanjima koja se odnose na tumačenje tog sporazuma (presude od 30. travnja 1974., Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, t. 3. do 6., i od 2. rujna 2021., Republika Moldova, C-741/19, EU:C:2021:655, t. 23.).

40 Što se tiče mješovitih sporazuma koje su Unija i njezine države članice sklopile na temelju podijeljene nadležnosti, Sud je, nakon pokretanja postupka u skladu s odredbama članka 267. UFEU-a, nadležan za utvrđivanje podjele obveza koje preuzima Unija i onih koje ostaju na teret država članica te za tumačenje odredaba takvog sporazuma u tu svrhu (vidjeti, po analogiji, presude od 14. prosinca 2000., Dior i dr., C-300/98 i C-392/98, EU:C:2000:688, t. 33., kao i od 8. ožujka 2011., Lesoochranárske zoskupenie, C-240/09, EU:C:2011:125, t. 31.).

41 Posljedično, Sud je nadležan tumačiti odredbe mješovitog sporazuma koje se odnose na obveze koje Unija preuzima kada ulaze u područje u kojem je Unija izvršila svoju nadležnost (vidjeti u tom smislu presudu od 8. ožujka 2011., Lesoochranárske zoskupenie, C-240/09, EU:C:2011:125, t. 32. i 34.).

42 Također, iz ustaljene sudske prakse proizlazi da, kada se odredba međunarodnog sporazuma može primijeniti kako na situacije obuhvaćene nacionalnim pravom tako i na situacije obuhvaćene pravom Unije, postoji jasan interes Unije da se, radi izbjegavanja budućih razlika u tumačenju, ta odredba tumači ujednačeno, bez obzira na okolnosti u kojima je treba primijeniti (vidjeti, osobito, presudu od 2. rujna 2021., Republika Moldova, C-741/19, EU:C:2021:655, t. 29. i navedenu sudsku praksu).

- 43 No, jedino je Sud, kada djeluje zajedno sa sudovima država članica na temelju članka 267. UFEU-a, u stanju osigurati takvo ujednačeno tumačenje (vidjeti, po analogiji, presudu od 14. prosinca 2000., Dior i dr., C-300/98 i C-392/98, EU:C:2000:688, t. 38.).
- 44 U ovom slučaju iz članka 2. COTIF-a proizlazi da je cilj OTIF-a „promicati, poboljšati i olakšati, u svakom pogledu, međunarodni željeznički promet”, osobito utvrđivanjem sustava jedinstvenog prava u različitim područjima prava koja se odnose na taj promet (presuda od 5. prosinca 2017., Njemačka/Vijeće, C-600/14, EU:C:2017:935, t. 54.).
- 45 U tom okviru, Dodatkom E (CUI) uređuju se ugovori o korištenju željezničke infrastrukture (CUI) u svrhu prijevoza, uključujući oblik i okvirne uvjete takvih ugovora. Konkretno, članak 8. stavak 1., članak 4. i članak 19. stavak 1. Dodatka E (CUI), o kojima se postavlja pitanje Sudu, osobito utvrđuju pravila o odgovornosti upravitelja infrastrukture. Stoga se taj dodatak odnosi na pravo ugovora o međunarodnom željezničkom prijevozu. Pritom se te odredbe osobito mogu odnositi na pravni režim primjenjiv na sporazume sklopljene između željezničkih prijevoznika i upravitelja korištene željezničke infrastrukture.
- 46 Međutim, ta materija ulazi u jedno područje, odnosno područje prometa, za koje, kao što to proizlazi iz članka 4. stavka 2. točke (g) UFEU-a, Unija ima podijeljenu nadležnost koju je izvršila donošenjem Direktive 2012/34.
- 47 U tom pogledu, iako ta direktiva ne sadržava pravila usporediva s onima navedenima u Dodatku E (CUI), ona ipak predstavlja, kao što to proizlazi iz njezine prve uvodne izjave, preinaku Direktiva 91/440, 95/18 i 2001/14, koje su izričito navedene u Dodatku Izjave Unije među instrumentima koji izražavaju izvršavanje nadležnosti, od strane Unije, koju ona dijeli s državama članicama u području prijevoza.
- 48 Osim toga, uvodne izjave 2. i 3. te direktive naglašavaju važnost veće integracije prometnog sektora Unije i poboljšanja učinkovitosti željezničkog sustava, uzimajući u obzir posebna obilježja željeznica.
- 49 U tom pogledu, u članku 1. Direktive 2012/34 navodi se, među ostalim, da se njome utvrđuju pravila koja se primjenjuju na upravljanje željezničkom infrastrukturom i na aktivnosti prijevoza željeznicom željezničkih prijevoznika koji imaju ili će imati poslovni nastan u državi članici, kao i načela i postupci koji se primjenjuju na određivanje i ubiranje pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i na dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, kako su navedeni u njezinu poglavlju IV. Tako članak 3. točke 1. i 2. te direktive definiraju pojmove „željeznički prijevoznik” i „upravitelj infrastrukture”. Osim toga, članak 28. navedene direktive, koji se nalazi u njezinu poglavlju IV., odnosi se na sporazume sklopljene između željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, navodeći da ti sporazumi moraju biti nediskriminirajući i transparentni.
- 50 Konkretnije, valja utvrditi da se zabrana diskriminacije iz članka 28. Direktive 2012/34 primjenjuje na sve odredbe primjenjive u okviru ugovornog odnosa između upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika, uključujući odredbe primjenjive u području odgovornosti.
- 51 Slijedom toga, valja zaključiti da se pravila navedena u Dodatku E (CUI) i, konkretnije, pravila u području odgovornosti upravitelja iz članka 4., članka 8. stavka 1. i članka 19. stavka 1. tog dodatka mogu primijeniti kako na situacije obuhvaćene nacionalnim pravom tako i na situacije obuhvaćene pravom Unije i da stoga, u skladu sa sudskom praksom navedenom u točki 42. ove presude, postoji jasan interes da ih se ujednačeno tumači.

- 52 Slijedom toga, Sud je nadležan za tumačenje članka 4., članka 8. stavka 1. i članka 19. stavka 1. Dodatka E (CUI).

O prethodnim pitanjima

Prvo pitanje

- 53 S obzirom na utvrđenja iznesena tijekom ispitivanja nadležnosti Suda, na prvo pitanje valja odgovoriti na način da je Sud, kada je pred njim pokrenut postupak u skladu s odredbama članka 267. UFEU-a, nadležan za tumačenje članka 4., članka 8. stavka 1. točke (b) i članka 19. stavka 1. Dodatka E (CUI).

Drugo pitanje

- 54 Svojim drugim pitanjem, sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 8. stavak 1. točku (b) Dodatka E (CUI) tumačiti na način da odgovornost upravitelja infrastrukture za gubitak ili štetu imovine obuhvaća i troškove koji su željezničkom prijevozniku nastali zbog najma zamjenskih lokomotiva tijekom razdoblja popravka oštećenih lokomotiva?
- 55 U tom pogledu, sud koji je uputio zahtjev pita se predviđa li članak 8. stavak 1. točka (b) Dodatka E (CUI) i odgovornost upravitelja infrastrukture za troškove koji su - bez da pokrivaju štetu koja sama po sebi predstavlja gubitak ili štetu imovine - s istom usko povezani.
- 56 Prema ustaljenoj sudskoj praksi međunarodni ugovor, kao što je COTIF, treba tumačiti u dobroj vjeri, prema uobičajenom smislu izraza iz ugovora u njihovu kontekstu i u svjetlu predmeta i svrhe ugovora, u skladu s općim međunarodnim pravom, kako je propisano u članku 31. Bečke konvencije o pravu međunarodnih ugovora od 23. svibnja 1969. (Zbirka međunarodnih ugovora Ujedinjenih naroda, sv. 1155., str. 331.) (vidjeti u tom smislu presudu od 12. svibnja 2021., *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, t. 31. i navedenu sudsku praksu).
- 57 U članku 8. stavku 1. točki (b) Dodatka E (CUI) navodi se da je upravitelj infrastrukture odgovoran za gubitak ili štetu imovine (uništenje ili oštećenje pokretne ili nepokretne imovine)
- 58 Budući da se tom odredbom uspostavlja objektivna odgovornost i stoga se ne zahtijeva krivnja upravitelja infrastrukture, nju treba usko tumačiti.
- 59 Što se tiče doslovnog tumačenja članka 8. stavka 1. točke (b) Dodatka E (CUI), upotrebom izraza „gubitak ili šteta imovine”, kojem u zagradi slijedi navođenje uništenja ili oštećenja pokretne ili nepokretne imovine, želi se pokazati da je odgovornost tog upravitelja ograničena na štetu nanесenu samoj biti oštećene stvari i ne obuhvaća štetu koja proizlazi iz nedostupnosti te imovine.
- 60 Takvo tumačenje potvrđuje kontekst članka 8. stavka 1. točke (b) Dodatka E (CUI). Naime, u članku 8. stavku 1. Dodatka E (CUI) navode se tri vrste štete za koje postoji takva objektivna odgovornost upravitelja. Stoga je opseg te odgovornosti jasno određen. Riječ je o fizičkim gubicima navedenima u članku 8. stavku 1. točki (a) Dodatka E (CUI), gubitku ili šteti imovine navedenima u članku 8. stavku 1. točki (b) tog dodatka kao i novčanim gubicima iz članka 8. stavka 1. točke (c) navedenog dodatka. S obzirom na tu razliku koju navedeni članak 8. stavak 1.

čini između tih triju vrsta štete, valja smatrati da svaka od tih kategorija isključuje jedna drugu i da stoga, među ostalim, odgovornost upravitelja za gubitak ili štetu imovine iz članka 8. stavka 1. točke (b) Dodatka E (CUI) ne obuhvaća novčani gubitak.

- 61 Taj zaključak potvrđuje Izvješće s objašnjenjima koje, kad je riječ o članku 8. stavku 1. točki (b) Dodatka E (CUI), navodi da odgovornost za gubitak ili štetu imovine predviđena tom odredbom ne uključuje odgovornost za novčani gubitak.
- 62 U tom kontekstu, konkretnije valja istaknuti da, što se tiče gubitka ili štete imovine, iz objašnjenja koja su u tom istom Izvješću s objašnjenjima iznesena u vezi s člankom 8. Dodatka E (CUI) proizlazi da se odgovornost za štetu nastalu na prijevoznim sredstvima, predviđenu člankom 8. stavkom 1. točkom (b) Dodatka E (CUI), odnosi samo na štetu koju prijevoznik „izravno” trpi.
- 63 S obzirom na navedeno, ne može se isključiti da druga šteta može biti predmet naknade na temelju drugih odredbi. U tom pogledu valja istaknuti da članak 8. stavak 1. točka (c) Dodatka E (CUI) predviđa da je upravitelj odgovoran za novčani gubitak koji proizlazi iz naknade štete koju prijevoznik mora platiti na temelju jedinstvenih pravila CIV-a i jedinstvenih pravila CIM-a.
- 64 Usto, kao što je navela nezavisna odvjetnica u točki 111. svojeg mišljenja, članak 8. stavak 4. Dodatka E (CUI) govori u prilog uskog tumačenja opsega odgovornosti upravitelja u pogledu gubitka ili štete imovine na temelju članka 8. stavka 1. točke (b) tog dodatka. Naime, ta odredba omogućava ugovornim stranama da se dogovore da li je i u kojoj mjeri je upravitelj odgovoran za gubitak ili štetu koju je prouzročio prijevozniku zbog kašnjenja ili prekida poslovanja. Može biti riječ, među ostalim, o šteti koju je pretrpio željeznički prijevoznik zbog njegove nemogućnosti upotrebe oštećenog vozila.
- 65 U ovom slučaju društvo Lokomotion Gesellschaft zahtijeva naknadu troškova najma dviju lokomotiva koje je moralo unajmiti kako bi zamijenilo oštećene lokomotive tijekom razdoblja njihova popravka. Stoga se tužbom u glavnom postupku ne traži naknada štete koja proizlazi iz gubitka ili štete imovine uzrokovanih na oštećenim lokomotivama, već naknada troškova koji proizlaze iz volje društva Lokomotion Gesellschaft da nastavi neprekinuto pružati svoje usluge. Međutim, troškovi nastali radi popravljivanja učinaka gubitka ili štete imovine, kao što su osobito troškovi najma lokomotiva, predstavljaju novčani gubitak, a ne gubitak ili štetu imovine u smislu članka 8. stavka 1. točke (b) Dodatka E (CUI) i nisu obuhvaćeni, ne dovodeći u pitanje moguću primjenu drugih odredbi, objektivnom odgovornošću upravitelja infrastrukture na temelju tog članka 8. stavka 1. točke (b).
- 66 Imajući sva prethodna razmatranja u vidu, na drugo pitanje valja odgovoriti da članak 8. stavak 1. točku (b) Dodatka E (CUI) 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.

Treće pitanje

- 67 Svojim trećim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 4. i članak 19. stavak 1. Dodatka E (CUI) tumačiti na način da ugovorne strane mogu proširiti svoju odgovornost općenitim upućivanjem na nacionalno pravo, na temelju kojeg je opseg odgovornosti upravitelja infrastrukture veći, ali koje tu odgovornost uvjetuje postojanjem krivnje.

- 68 U skladu s člankom 4. Dodatka E (CUI), osim ako je u jedinstvenim pravilima drukčije određeno, ništava je svaka odredba koja izravno ili neizravno odstupa od jedinstvenih pravila. Međutim, njime je propisano da ugovorne strane mogu preuzeti veću odgovornost i teže obveze od onih koje su predviđene tim pravilima ili utvrditi maksimalni iznos odštete za gubitak ili štetu imovine.
- 69 Kao što je navedeno u Izvješću s objašnjenjima u vezi s člankom 4. Dodatka E (CUI), tim se člankom predviđa da su odredbe tog dodatka kogentne i da su nadređene nacionalnom pravu.
- 70 Stoga su odredbe Dodatka E (CUI) obvezujuće u svim situacijama obuhvaćenim tim dodatkom što se osobito odnosi na odgovornost upravitelja, utvrđenu u članku 8. stavku 1. navedenog dodatka.
- 71 Međutim, kao što je navedeno u Izvješću s objašnjenjima u vezi s člankom 4., ugovorne strane mogu proširiti svoju odgovornost na situacije koje nisu već obuhvaćene dodatkom E (CUI). Slijedom toga, odredbe članka 8. stavka 1. navedenog dodatka treba shvatiti kao kogentne samo u dijelu u kojem utvrđuju minimalni opseg odgovornosti upravitelja.
- 72 Ugovorne strane mogu se stoga dogovoriti o proširenju svoje odgovornosti i isto uključiti u ugovor o korištenju. Dio je ugovorne slobode stranaka da odrede hoće li same u ugovoru formulirati odredbu koja predviđa takvo proširenje njihove odgovornosti ili da odaberu upućivanje na nacionalno pravo.
- 73 U tom pogledu, kao što je to istaknula nezavisna odvjetnica u točki 127. svojeg mišljenja, članak 4. Dodatka E (CUI) ničime ne ograničava mogućnost ugovornih stranaka da se dogovore o proširenju svoje odgovornosti. Isto tako, ništa se ne protivi tomu da proširenje odgovornosti ugovorne strane može biti i u obliku upućivanja na pravila nacionalnog prava.
- 74 Osim toga, proširenje odgovornosti predviđeno člankom 4. Dodatka E (CUI) odnosi se na situacije koje još nisu obuhvaćene tim dodatkom te se pridodaje uz objektivnu odgovornost predviđenu u članku 8. stavku 1. navedenog dodatka.
- 75 Stoga se članku 4. Dodatka E (CUI) ne protivi to da upućivanje na nacionalno pravo dovede do toga da se uz pravila o odgovornosti iz Dodatka E (CUI) predvidi i sustav odgovornosti različit od sustava objektivne odgovornosti.
- 76 Taj zaključak ne dovodi u pitanje članak 19. stavak 1. Dodatka E (CUI), prema kojem se svaki postupak glede odgovornosti, po bilo kojoj osnovi, može pokrenuti protiv upravitelja ili protiv prijevoznika, samo prema uvjetima i ograničenjima iz Dodatka E (CUI). Kao što je navedeno u Izvješću s objašnjenjima u vezi s člankom 19., ta se odredba odnosi na izvanugovornu odgovornost ugovornih strana prema trećim osobama, a ne na odgovornost ugovornih strana u njihovu uzajamnom odnosu.
- 77 U ovom slučaju iz činjeničnih elemenata koje je iznio sud koji je uputio zahtjev proizlazi da su se stranke dogovorile o općim uvjetima koji su uključeni u ugovor. Točka 20. tih općih uvjeta predviđa da su ugovorne strane odgovorne u skladu sa zakonskim i međunarodnim odredbama, osobito u skladu s odredbama Općeg građanskog zakonika, Zakona o trgovačkim društvima i Zakona o osiguranju od odgovornosti željezničkih i motornih vozila. U tim je okolnostima na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri dovodi li to upućivanje do proširenja odgovornosti barem jedne ugovorne strane a da se time ne dovodi u pitanje prava koja druga stranka ima na temelju odredbi Dodatka E (CUI).

- 78 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na treće pitanje valja odgovoriti da članak 4. i članak 19. stavak 1. Dodatka E (CUI) 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.

Troškovi

- 79 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenoga, Sud (peto vijeće) odlučuje:

- 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.**

Potpisi