



## Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (penktoji kolegija) SPRENDIMAS

2022 m. liepos 14 d.\*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Tarptautiniai susitarimai – Geležinkelių transportas – Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (COTIF) – Vienodosios infrastruktūros naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutarties taisyklės (CUI) – 4 straipsnis – Imperatyviosios teisės normos – 8 straipsnis – Valdytojo atsakomybė – 19 straipsnis – Kiti veiksmai – Teisingumo Teismo jurisdikcija – Vežėjo lokomotyvų sugadinimai nuvažiavus nuo bėgių – Pakaitinių lokomotyvų nuoma – Infrastruktūros valdytojo pareiga atlyginti nuomos išlaidas – Sutartis, kurioje numatytas šalių atsakomybės išplėtimas pateikiant nuorodą į nacionalinę teisę“

Byloje C-500/20

dėl *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas, Austrija) 2020 m. rugpjūčio 6 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2020 m. spalio 6 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

**ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft**

prieš

**Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH**

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas E. Regan, teisėjai I. Jarukaitis (pranešėjas), M. Ilešič, D. Gratsias ir Z. Csehi,

generalinė advokatė T. Čapeta,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft*, atstovaujamos *Rechtsanwälte* J. Andras ir A. Egger,
- *Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH*, atstovaujamos *Rechtsanwälte* G. Horak ir A. Stolz,

\* Proceso kalba: vokiečių.

– Europos Komisijos, atstovaujamos W. Mölls, C. Vrignon ir G. Wilms,  
susipažinęs su 2022 m. vasario 3 d. posėdyje pateikta generalinės advokatės išvada,  
priima šį

### Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties, iš dalies pakeistos 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu (toliau – COTIF), būtent dėl COTIF E priedo „Vienodosios infrastruktūros naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutarties taisyklės (CUI)“ (toliau – E priedas (CUI)) 4 straipsnio, 8 straipsnio 1 dalies b punkto ir 19 straipsnio 1 dalies išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant geležinkelio infrastruktūros valdytojos Austrijos įmonės *ÖBB-Infrastruktur AG* ir Vokietijos geležinkelių įmonės *Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH* (toliau – *Lokomotion Gesellschaft*) ginčą dėl prašymo atlyginti žalą, patirtą *ÖBB-Infrastruktur* eksploatuojamame bėgių kelyje įvykiui.

### Teisinis pagrindas

#### *Tarptautinė teisė*

#### *COTIF*

- 3 COTIF įsigaliojo 2006 m. liepos 1 d. 49 valstybės, kurios yra COTIF šalys, įskaitant visas Europos Sąjungos valstybes nares, išskyrus Kipro Respubliką ir Maltos Respubliką, sudaro Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizaciją (OTIF).
- 4 Pagal COTIF 2 straipsnio 1 dalį OTIF tikslas – visais aspektais skatinti, gerinti ir paprastinti tarptautinį geležinkelių eismą, be kita ko, nustatant vienodosios teisės sistemas įvairiose teisės srityse, susijusiose su tarptautiniu geležinkelių eismu, pavyzdžiui, sutarčių srityje dėl infrastruktūros naudojimo.
- 5 COTIF 6 straipsnio „Vienodosios taisyklės“ 1 dalyje numatyta:  
„Jei pagal 42 straipsnio 1 dalies pirmąjį sakinį nepadaromi pareiškimai ir išlygos, tarptautinį geležinkelių susisiekimą ir leidimą naudoti geležinkelių priemones tarptautiniam susisiekimui reglamentuoja:

<...>

- e) vienodosios infrastruktūros naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutarties taisyklės (CUI), E priedas [CUI];

<...>“

6 E priedo (CUI) 4 straipsnyje numatyta:

„Jei šiose vienodosiose taisyklėse nenumatyta kitaip, bet kuri nuostata, tiesiogiai ar netiesiogiai prieštaraujanti šioms vienodosioms taisyklėms, yra niekinė ir negalioja. Tokios nuostatos negaliojimas neturi įtakos kitų vežimo sutarties nuostatų galiojimui. Nepaisant to, sutarties šalys gali priimti didesnę atsakomybę ir didesnius išpareigojimus, negu numatyta šiose vienodosiose taisyklėse arba nustatyti maksimalų kompensacijos už materialinę žalą dydį.“

7 E priedo (CUI) 8 straipsnyje nustatyta:

„1. Valdytojas atsako už:

- a) sveikatos sutrikdymą (nužudymą, sužalojimą arba kitokį fizinės arba psichinės sveikatos sutrikdymą),
- b) materialinę žalą (kilnojamojo arba nekilnojamojo turto sunaikinimą arba sugadinimą),
- c) finansinę žalą, atsiradusią dėl kompensacijų, kurias vežėjas turi sumokėti pagal [Vienodąsias tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo geležinkeliais sutarties taisykles (CIV)] ir [Vienodąsias tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisykles (CIM)],

vežėjo ar jo pagalbininkų patirtas dėl infrastruktūros naudojantis šia infrastruktūra.

<...>

4. Sutarties šalys gali susitarti dėl to, ar ir kokia apimtimi valdytojas atsako už žalą, atsirandančią vežėjui dėl vėlavimo arba veiklos sutrikimų.“

8 E priedo (CUI) 19 straipsnio 1 dalis suformuluota taip:

„Visais atvejais, kai taikomos šios vienodosios taisyklės, bet koks su atsakomybe susijęs ieškinys bet koku pagrindu gali būti pareikštas valdytojui ar vežėjui tik pagal šiose vienodosiose taisyklėse nustatytas sąlygas ir apribojimus.“

*E priedo (CUI) aiškinamoji ataskaita*

9 2015 m. rugsėjo 30 d. OTIF generalinės asamblėjos parengtoje E priedo (CUI) aiškinamojoje ataskaitoje (AG 12/13 Add.8) (toliau – aiškinamoji ataskaita) dėl E priedo (CUI) 4 straipsnio nurodyta:

„1. Iš esmės [vienodosios taisyklės] CUI yra imperatyvaus pobūdžio ir turi viršenybę prieš nacionalinę teisę. Ši formuluotė atitinka [vienodųjų taisyklių] CIM 5 straipsnio formuluotę.

2. Naudojimo sutarties ekonominių sąlygų atžvilgiu galioja sutarties laisvė.

3. Paskutinis sakiny, paimtas iš [vienodųjų taisyklių] CIM 5 straipsnio, leidžia sutarties šalims išplėsti savo atsakomybę. <...>“

10 Dėl E priedo (CUI) 8 straipsnio šioje aiškinamojoje ataskaitoje nurodyta:

„1. 1 dalyje yra nustatytas valdytojo atsakomybės be kaltės (griežtos) principas. Žalą patyręs asmuo (vežėjas arba jo pagalbinkas) turi įrodyti žalos atsiradimo priežastį (netinkamas infrastruktūros valdymas arba jos trūkumai) ir jos dydį; jis taip pat turi įrodyti, kad žala buvo padaryta naudojant infrastruktūrą. <...>

2. 1 dalies b punkte patikslinama, kad atsakomybė už materialinę žalą neapima atsakomybės už (tik) finansinę žalą. Remiantis 1 dalies c punktu, išimtis yra finansinė žala, atsiradusi dėl kompensacijų, kurias vežėjas turi sumokėti pagal [Vienodąsias taisykles] CIV ir [Vienodąsias taisykles] CIM. Transporto priemonėms padaryta žala yra materialinė žala, kurią vežėjas patiria tiesiogiai, net jeigu šios transporto priemonės jam nepriklauso pagal civilinę teisę ir jis jomis naudojasi pagal sutartį, remdamasis [Vienodosiomis transporto priemonių naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutarčių taisyklėmis (CUV)].“

11 Minėtoje aiškinamojoje ataskaitoje dėl E priedo (CUI) 19 straipsnio pažymėta:

„Šio straipsnio tikslas – apribojant trečiųjų asmenų nesutartines teises apsaugoti teisinės atsakomybės už sutartines teises sistemą nuo bet kokių pakeitimų tais atvejais, kai šie tretieji asmenys kitaip galėtų neribotai pateikti nesutartinius reikalavimus sutarties šaliai. <...>“

#### *Prisijungimo susitarimas*

12 2011 m. birželio 23 d. Berne pasirašytas Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos susitarimas dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie COTIF (OL L 51, 2013, p. 8, toliau – prisijungimo susitarimas) pagal jo 9 straipsnį įsigaliojo 2011 m. liepos 1 d.

13 Prisijungimo susitarimo 2 straipsnyje nustatyta:

„Nedarydamos poveikio [COTIF] dalykui ir tikslui – propaguoti tarptautinį susisiekimą geležinkeliais, jį tobulinti ir sudaryti jam palankesnes sąlygas, taip pat nedarydamos poveikio visapusiškam [COTIF] taikymui kitų [COTIF] Šalių tarpusavio santykiuose, [COTIF] Šalys, kurios yra Sąjungos valstybės narės, taiko Sąjungos taisykles, todėl netaiko [COTIF] nustatytų taisyklių, išskyrus tuos atvejus, kai nėra Sąjungos taisyklės, kuria reglamentuojamas atitinkamas dalykas.“

14 Prisijungimo susitarimo 7 straipsnyje nurodyta:

„Sąjungos kompetencijos apimtis bendrai apibūdinama rašytiniame pareiškime, kurį Sąjunga pateikia šio Susitarimo sudarymo metu. Tas pareiškimas gali būti pririnkus iš dalies pakeistas, Sąjungai pranešus apie tai OTIF. Jis nepakeičia ir jokių būdu neapriboja klausimų, kurie gali būti išdėstyti pranešimuose dėl Sąjungos kompetencijos, kuriuos reikia pateikti prieš OTIF priimant sprendimą oficialiu balsavimu arba kitu būdu.“

## *Sąjungos teisė*

### *Sprendimas 2013/103/ES*

- 15 Prisijungimo susitarimas Sąjungos vardu buvo patvirtintas 2011 m. birželio 16 d. Tarybos sprendimu 2013/103/ES dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybines organizacijos susitarimo dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, pasirašymo ir sudarymo (OL L 51, 2013, p. 1).
- 16 Sprendimo 2013/103 I priede yra išdėstytas Sąjungos pareiškimas dėl naudojimosi kompetencija, kuri ji padarė pasirašydama prisijungimo susitarimą (toliau – Sąjungos pareiškimas).
- 17 Sąjungos pareiškiame numatyta:

„Geležinkelių sektoriuje pagal [SESV] 90 ir 91 straipsnius kartu su 100 straipsnio 1 dalimi ir 171 bei 172 straipsniais <...> Sąjunga <...> dalijasi kompetencija su Sąjungos valstybėmis narėmis <...>.

<...>

Remdamasi [SESV 91 ir 171] straipsniais Sąjunga priėmė daug geležinkelių transportui taikomų teisės aktų.

Pagal Sąjungos teisę Sąjunga turi išimtinę kompetenciją spręsti geležinkelių transporto klausimus tais atvejais, kai [COTIF] arba kiti pagal ją priimti teisės aktai gali turėti įtakos šioms galiojančioms Sąjungos taisyklėms arba pakeisti jų apimtį.

Valstybės narės neturi kompetencijos spręsti [COTIF] reglamentuojamų klausimų, kuriuos spręsti Sąjunga turi išimtinę kompetenciją.

Jeigu yra Sąjungos taisyklių, kurioms [COTIF] arba kiti pagal ją priimti teisės aktai neturi įtakos, Sąjunga ir valstybės narės dalijasi kompetencija spręsti su [COTIF] susijusius klausimus.

Susijusių Sąjungos dokumentų, galiojančių Susitarimo sudarymo metu, sąrašas pateikiamas šio priedo priedėlyje. Šiuose tekstuose nustatytos Sąjungos kompetencijos apimtį reikia vertinti atsižvelgiant į kiekvieno teksto konkrečias nuostatas, ypač į tai, kiek tomis nuostatomis sukuriama bendros taisyklės. Sąjungos kompetencija nuolatos keičiasi. Remiantis Europos Sąjungos sutartimi ir SESV, Sąjungos kompetentingos institucijos gali priimti sprendimus, kuriais apibrėžiamos Sąjungos kompetencijos ribos. Todėl Sąjunga pasilieka teisę atitinkamai keisti šį pareiškimą, nors tai nėra būtina sąlyga, kad ji galėtų naudotis savo kompetencija, sprendžiant su [COTIF] susijusius klausimus.“

*Direktyva 2012/34/ES*

18 2021 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukuriamą bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012, p. 32), 1–3 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

- „1) 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 237, 1991, p. 25; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 341), 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyva 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo (OL L 143, 1995, p. 70; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 2 t., p. 258) ir 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo (OL L 75, 2001, p. 29; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 404) buvo keletą kartų iš esmės keičiamos. Kadangi pakeitimų reikia daugiau, siekiant aiškumo direktyvos turėtų būti išdėstytos nauja redakcija ir sujungtos į vieną teisės aktą.
- 2) Glaudesnis Sąjungos transporto sektoriaus sujungimas yra pagrindinė vidaus rinkos sukūrimo sudedamoji dalis, o geležinkeliai yra gyvybiškai svarbi Sąjungos transporto sektoriaus dalis siekiant tvaraus mobilumo tikslų.
- 3) Geležinkelių sistemos veiksmingumas turėtų būti pagerintas, norint kad ji taptų konkurencingos rinkos dalimi, atsižvelgiant į geležinkelių transporto ypatumus.“

19 Direktyvos 2012/34 1 straipsnis „Dalykas ir taikymo sritis“ suformuluotas taip:

„1. Šia direktyva nustatomi:

- a) taisyklės, taikomos geležinkelių infrastruktūros valdymui ir geležinkelio įmonių, įsisteigusių arba ketinančių įsisteigti kurioje nors valstybėje narėje, geležinkelių transporto veiklos rūšims, kaip nustatyta II skyriuje;

<...>“

20 Direktyvos 2012/34 3 straipsnio „Terminų apibrėžtys“ 1 ir 2 punktuose nustatyta:

„Šioje direktyvoje vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) geležinkelio įmonė – pagal šią direktyvą licencijuota valstybinė arba privati įmonė, kurios pagrindinė veikla – teikti krovinių ir (arba) keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas tuo atveju, kai ta įmonė užtikrina trauką; šis terminas taip pat apima tik trauką teikiančias įmones;
- 2) infrastruktūros valdytojas – įstaiga ar įmonė, atsakinga visų pirma už geležinkelių infrastruktūros sukūrimą, valdymą ir priežiūrą, įskaitant eismo valdymą, traukinių kontrolę ir valdymą bei signalizaciją; tinklo arba tinklo dalies infrastruktūros valdytojo funkcijos gali būti pavestos kelioms įstaigoms ar įmonėms.“

- 21 Direktyvos 2012/34 IV skyrius, kuriame yra 26–57 straipsniai, pavadintas „Mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimas ir geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymas“. Jo 28 straipsnyje „Geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų sutartys“ nustatyta:

„Kiekviena geležinkelio įmonė, teikianti geležinkelių transporto paslaugas, su naudojamos geležinkelių infrastruktūros valdytojais pagal viešąją ar privatinę teisę sudaro būtinas sutartis. Pagal šią direktyvą tokias sutartis reglamentuojančios sąlygos turi būti nediskriminuojančios ir skaidrios.“

### **Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai**

- 22 *Lokomotion Gesellschaft* – tai privati geležinkelių įmonė, kurios buveinė yra Vokietijoje. Savo klientams ji teikia lokomotyvus, skirtus įvairių rūšių transporto veiklai vykdyti.
- 23 *ÖBB-Infrastruktur* yra Austrijos įmonė, valdanti geležinkelių transporto infrastruktūrą ir eksploatuojanti, be kita ko, geležinkelių infrastruktūrą Kufšteino stoties zonoje Austrijoje.
- 24 2014 m. gruodžio mėn. šios įmonės sudarė sutartį dėl *ÖBB-Infrastruktur* geležinkelių infrastruktūros naudojimo tarptautiniam eismui, pagal kurią *Lokomotion Gesellschaft* turi teisę naudotis šia geležinkelių infrastruktūra už atlygį, nustatytą pagal susitarimą dėl atitinkamų traukinių linijų.
- 25 Bendrosios sąlygos, susijusios su infrastruktūros naudojimo sutartimi (toliau – bendrosios sąlygos), yra neatskiriama šios sutarties dalis. Šių sąlygų 20 punkte numatyta, kad sutarties šalių atsakomybę reglamentuoja teisės normos ir tarptautinė teisė, be kita ko, *Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch* (Bendrasis civilinis kodeksas), *Unternehmensgesetzbuch* (Bendrovių kodeksas), *Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz* (Geležinkelių ir motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės įstatymas) ir E priedo (CUI) nuostatos, jei šiose bendrosiose sąlygose nenustatyta kitaip.
- 26 Pagal šių bendrųjų sąlygų 34 punktą sutarčiai taikoma Austrijos teisė, išskyrus nuostatas, kuriose daroma nuoroda į *Internationales Privatrechtsgesetz* (Austrijos įstatymas dėl tarptautinės privatinės teisės) ir į 1980 m. balandžio 11 d. Vienoje pasirašytą Jungtinių Tautų konvenciją dėl tarptautinio prekių pirkimo-pardavimo sutarčių.
- 27 2015 m. liepos 15 d. Kufšteino stotyje nuo bėgių nuriedėjo traukinys, sudarytas iš šešių *Lokomotion Gesellschaft* priklausančių lokomotyvų; du iš šių lokomotyvų buvo apgadinti. Remonto laikotarpiu jie negalėjo būti naudojami, todėl *Lokomotion Gesellschaft* išsinuomojo du pakaitinius lokomotyvus. Tada ji pirmosios instancijos teisme pareiškė ieškinį *ÖBB-Infrastruktur*, siekdama, kad būtų padengtos šios nuomos išlaidos, kurios su palūkanomis sudarė 629 110 EUR.
- 28 *Lokomotion Gesellschaft* mano, pirma, kad eismo įvykis įvyko dėl *ÖBB-Infrastruktur* valdomos geležinkelio infrastruktūros defektų. Ši įmonė esą neteisėtai ir dėl savo kaltės nesilaikė geležinkelių teisės aktuose nustatytų pareigų, susijusių su bėgių gamyba, tikrinimu, priežiūra ir remontu. Antra, pakaitinių lokomotyvų nuomos išlaidos turi būti laikomos „materialine žala“, kaip tai suprantama pagal E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punktą.

- 29 *ÖBB-Infrastruktur* tvirtina, kad geležinkelių infrastruktūroje nebuvo defektų. Jos teigimu, eismo įvykis įvyko dėl to, kad nuo nuriedėjusio lokomotyvo atsikabino sukabinimo kablys, kuris prieš nuriedėjimą buvo pernelyg apkrautas, o tai reiškia, kad kaltė tenka *Lokomotion Gesellschaft*. Be to, patirta žala yra tik finansinė žala, kuri *Lokomotion Gesellschaft* negali būti atlyginta pagal taikytinas E priedo (CUI) nuostatas.
- 30 Pirmosios instancijos teismas tarpiniu sprendimu atmetė *Lokomotion Gesellschaft* prašymą nusprendęs, kad, remiantis E priedo (CUI) 19 straipsnio 1 dalimi, šis priedas pakeičia visas kitas nacionalines atsakomybės sistemas kaip bendra atsakomybės sistema. Jis pažymėjo, kad pagal E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punkte pateiktą apibrėžtį „materialinė žala“ apima tik kilnojamojo ir nekilnojamojo turto sunaikinimą ar sugadinimą. Nuomos išlaidos, kurias reikalaujama atlyginti pagrindinėje byloje, yra tik finansinė žala, kuriai netaikomos nei E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punkto, nei šios dalies c punkto nuostatos, todėl jos negali būti atlygintos. Be to, šis teismas nusprendė, kad bendrųjų sąlygų 20 punktas nėra šalių susitarimas, kaip tai suprantama pagal E priedo (CUI) 8 straipsnio 4 dalį, dėl kurio kiltų *ÖBB-Infrastruktur* atsakomybė pagal nacionalines nuostatas.
- 31 Apeliacinis teismas panaikino šį tarpinį sprendimą ir grąžino *Lokomotion Gesellschaft* prašymą į pirmąją instanciją, kad būtų priimtas naujas sprendimas. Jis nusprendė, kad E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punkte vartojama sąvoka „materialinė žala“ turi būti aiškinama plačiai, kaip apimanti ir „išvestinę materialinę žalą“, kaip antai nuomos išlaidas, susijusias su apgadintų lokomotyvų pakeitimu, kurių reikalaujama iš *ÖBB-Infrastruktur*.
- 32 *ÖBB-Infrastruktur* kreipėsi į *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas, Austrija), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusį teismą, prašydama panaikinti apeliacinio teismo sprendimą.
- 33 Visų pirma prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad Sąjungos ir OTIF sudarytas susitarimas dėl Sąjungos prisijungimo prie COTIF yra mišrus, nes COTIF sritys, kuriose Sąjunga turi išimtinę kompetenciją, ir sritys, kuriose ji dalijasi kompetenciją su valstybėmis narėmis, nėra aiškiai nurodytos Sąjungos pareiškime. Jis pažymi, kad, atsižvelgiant į šį pareiškimą, atrodo, jog Teisingumo Teismas turi jurisdikciją visose COTIF srityse.
- 34 Vis dėlto, atsižvelgiant į teisinėje literatūroje išreikštas abejones dėl Teisingumo Teismo jurisdikcijos nagrinėti prašymus priimti prejudicinį sprendimą, susijusius su mišriais susitarimais, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimų dėl tokios jurisdikcijos pagrindinėje byloje.
- 35 Be to, šis teismas mano, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamos lokomotyvų nuomos išlaidos savaime nėra „materialinė žala“, kurią sudaro kilnojamojo ir nekilnojamojo turto sunaikinimas ar sugadinimas, kaip tai suprantama pagal E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punktą. Vis dėlto, kadangi šios išlaidos glaudžiai susijusios su tokia žala, jis siekia išsiaiškinti, ar jos gali būti laikomos išvestine materialine žala.
- 36 Galiausiai, jeigu Teisingumo Teismas nuspręstų, kad atitinkamų lokomotyvų nuomos išlaidos nepatenka į minėtos nuostatos taikymo sritį, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, reikėtų nustatyti, ar bendra nuoroda į nacionalinės teisės aktus gali būti suprantama kaip nuostata, kuria nukrypstama nuo vienodųjų taisyklių, kaip tai suprantama pagal



E priedo (CUI) 4 straipsnį, ir, jei taip, ar tokia nuoroda iš tiesų laikytina atsakomybės „išplėtimu“, kaip tai suprantama pagal šį 4 straipsnį, kai šie teisės aktai yra griežtesni nei COTIF, kiek tai susiję su atsakomybės atsiradimo sąlygomis, ypač sąlyga, susijusia su kaltės buvimu.

- 37 Šiomis aplinkybėmis *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1) Ar [Teisingumo Teismas] turi jurisdikciją aiškinti [E priedą (CUI)]?

2) Jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai:

ar [E priedo (CUI)] 8 straipsnio 1 dalies b punktą reikia aiškinti taip, kad valdytojo atsakomybė už materialinę žalą taip pat apima išlaidas, vežėjo patiriamas dėl to, kad vietoje apgadintų lokomotyvų jis privalo nuomotis kitus?

3) Jei atsakymas į pirmąjį klausimą būtų teigiamas, o į antrąjį klausimą – neigiamas:

ar [E priedo (CUI)] 4 straipsnį ir 19 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad sutarties šalys gali teisėtai prisiimti didesnę atsakomybę pateikdamos bendrą nuorodą į nacionalinę teisę, jei pagal ją atsakomybės apimtis nors ir yra didesnė, tačiau (kitaip nei atsakomybės be kaltės pagal [E priedą (CUI)] atveju) atsakomybės sąlyga yra kaltė?“

### **Dėl Teisingumo Teismo jurisdikcijos**

- 38 Pagal SESV 267 straipsnį Teisingumo Teismas turi jurisdikciją aiškinti Sąjungos institucijų, įstaigų ar organų priimtus aktus.
- 39 Iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad pagal SESV 217 ir 218 straipsnius Tarybos sudarytas susitarimas, kiek tai susiję su Sąjunga, yra vienos iš jos institucijų priimtas aktas, kad nuo šio susitarimo įsigaliojimo dienos jo nuostatos yra sudedamoji Sąjungos teisės sistemos dalis ir kad pagal šią teisės sistemą Teisingumo Teismas turi jurisdikciją priimti prejudicinį sprendimą dėl šio susitarimo išaiškinimo (1974 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Haegeman*, 181/73, EU:C:1974:41, 3–6 punktai ir 2021 m. rugsėjo 2 d. Sprendimo *Moldovos Respublika*, C-741/19, EU:C:2021:655, 23 punktas).
- 40 Kiek tai susiję su Sąjungos ir jos valstybių narių įgyvendinant pasidalijamąją kompetenciją sudarytais mišriais susitarimais, Teisingumo Teismas, į kurį kreipiamasi pagal SESV 267 straipsnio nuostatas, turi jurisdikciją skirti įsipareigojimus, kuriuos prisiėmė Sąjunga, nuo įsipareigojimų, tenkančių vien valstybėms narėms, ir aiškinti tokio susitarimo nuostatas (pagal analogiją žr. 2000 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Dior ir kt.*, C-300/98 ir C-392/98, EU:C:2000:688, 33 punktą ir 2011 m. kovo 8 d. Sprendimo *Lesoochranírske zoskupenie*, C-240/09, EU:C:2011:125, 31 punktą).
- 41 Be to, Teisingumo Teismas turi jurisdikciją aiškinti mišraus susitarimo nuostatas, susijusias su Sąjungos prisiimtais įsipareigojimais, jeigu jas apima sritis, kurioje Sąjunga pasinaudojo savo kompetencija (šiuo klausimu žr. 2011 m. kovo 8 d. Sprendimo *Lesoochranírske zoskupenie*, C-240/09, EU:C:2011:125, 32 ir 34 punktus).

- 42 Iš suformuotos jurisprudencijos taip pat matyti, kad kai tarptautinio susitarimo nuostata gali būti taikoma tiek situacijoms, patenkančioms į nacionalinės teisės taikymo sritį, tiek situacijoms, patenkančioms į Sąjungos teisės taikymo sritį, yra neabejotinas suinteresuotumas, kad siekiant išvengti skirtingo aiškinimo ateityje ši nuostata būtų aiškinama vienodai, neatsižvelgiant į aplinkybes, kuriomis ji turi būti taikoma (žr., be kita ko, 2021 m. rugsėjo 2 d. Sprendimo *Moldovos Respublika*, C-741/19, EU:C:2021:655, 29 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 43 Tik Teisingumo Teismas, bendradarbiaudamas su valstybių narių teismais pagal SESV 267 straipsnį, gali užtikrinti tokį vienodą aiškinimą (pagal analogiją žr. 2000 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Dior ir kt.*, C-300/98 ir C-392/98, EU:C:2000:688, 38 punktą).
- 44 Nagrinėjamu atveju iš COTIF 2 straipsnio matyti, kad OTIF „tikslas – visais aspektais skatinti, gerinti ir paprastinti tarptautinį geležinkelių eismą“, be kita ko, nustatant vienodas teisės normas įvairiose srityse, su kuriomis šis eismas susijęs (2017 m. gruodžio 5 d. Sprendimo *Vokietija / Taryba*, C-600/14, EU:C:2017:935, 54 punktas).
- 45 E priede (CUI) reglamentuojamos geležinkelių infrastruktūros naudojimo vežimo tikslais sutartys (CUI), įskaitant tokių sutarčių formą ir pagrindines sąlygas. Konkrečiai kalbant, E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalyje, 4 straipsnyje ir 19 straipsnio 1 dalyje, dėl kurių Teisingumo Teismui pateikti klausimai, įtvirtintos, be kita ko, infrastruktūros valdytojo atsakomybės taisyklės. Taigi šiame priede kalbama apie tarptautinio geležinkelių transporto sutarčių teisę. Todėl šios nuostatos, be kita ko, gali būti susijusios su teisine tvarka, taikytina geležinkelio įmonių, ir naudojamoms geležinkelių infrastruktūros valdytojų susitarimams.
- 46 Šis aspektas priklauso sričiai, t. y. transporto, kurioje, kaip matyti iš SESV 4 straipsnio 2 dalies g punkto, Sąjunga turi pasidalijamąją kompetenciją, kuria ji naudojosi priimdama Direktyvą 2012/34.
- 47 Šiuo klausimu pažymėtina, kad nors šioje direktyvoje nėra taisyklių, panašių į nustatytąsias E priede (CUI), vis dėlto, kaip matyti iš jos 1 konstatuojamosios dalies, tai yra direktyvų 91/440, 95/18 ir 2001/14, kurios Sąjungos pareiškimo priede aiškiai nurodytos kaip priemonės, kuriomis Sąjunga įgyvendina kompetenciją, kurią ji transporto srityje dalijasi su valstybėmis narėmis, nauja redakcija.
- 48 Be to, šios direktyvos 2 ir 3 konstatuojamosiose dalyse pabrėžiama, kad svarbu toliau integruoti Sąjungos transporto sektorių ir didinti geležinkelių sistemos veiksmingumą atsižvelgiant į specifinius geležinkelių aspektus.
- 49 Šiuo aspektu Direktyvos 2012/34 1 straipsnyje, be kita ko, nurodyta, kad joje yra nustatytos taisyklės, taikomos geležinkelių infrastruktūros valdymui ir geležinkelio įmonių, kurios yra ar bus įsteigtos kurioje nors valstybėje narėje, geležinkelio transporto veiklai, taip pat principai ir procedūros, taikomi nustatant ir renkant geležinkelių infrastruktūros mokesčius bei paskirstant šios infrastruktūros pajėgumus, kaip nustatyta IV skyriuje. Šios direktyvos 3 straipsnio 1 ir 2 punktuose apibrėžtos sąvokos „geležinkelio įmonė“ ir „infrastruktūros valdytojas“. Be to, minėtos direktyvos 28 straipsnyje, esančiame jos IV skyriuje, kalbama apie geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų susitarimus, nurodant, kad šie susitarimai turi būti nediskriminaciniai ir skaidrūs.

- 50 Konkrečiau kalbant, reikia konstatuoti, kad Direktyvos 2012/34 28 straipsnyje numatytas diskriminacijos draudimas taikomas visoms nuostatomis, taikytinoms infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės sutartiniams santykiams, įskaitant nuostatas dėl atsakomybės.
- 51 Todėl darytina išvada, kad E priede (CUI) nustatytos taisyklės, visų pirma šio priedo 4 straipsnyje, 8 straipsnio 1 dalyje ir 19 straipsnio 1 dalyje numatytos valdytojo atsakomybės taisyklės, gali būti taikomos tiek situacijoms, patenkančioms į nacionalinės teisės taikymo sritį, tiek situacijoms, patenkančioms į Sąjungos teisės taikymo sritį, todėl, remiantis šio sprendimo 42 punkte nurodyta jurisprudencija, yra neabejotinas suinteresuotumas, kad jos būtų aiškinamos vienodai.
- 52 Vadinas, Teisingumo Teismas turi jurisdikciją aiškinti E priedo (CUI) 4 straipsnį, 8 straipsnio 1 dalį ir 19 straipsnio 1 dalį.

### **Dėl prejudicinių klausimų**

#### ***Dėl pirmojo klausimo***

- 53 Atsižvelgiant į išvadas, padarytas nagrinėjant Teisingumo Teismo jurisdikciją, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti taip: Teisingumo Teismas, į kurį kreiptasi pagal SESV 267 straipsnio nuostatas, turi jurisdikciją aiškinti E priedo (CUI) 4 straipsnį, 8 straipsnio 1 dalies b punktą ir 19 straipsnio 1 dalį.

#### ***Dėl antrojo klausimo***

- 54 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punktas turi būti aiškinamas taip, kad infrastruktūros valdytojo atsakomybė už materialinę žalą apima ir geležinkelio įmonės patirtas išlaidas, susijusias su pakaitinių lokomotyvų nuoma apgadintų lokomotyvų remonto laikotarpiu.
- 55 Šiuo aspektu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punkte yra numatyta ir infrastruktūros valdytojo atsakomybė už išlaidas, kurios, nors ir neapima žalos, kuri pati yra materialinė, yra glaudžiai su ja susijusios.
- 56 Pagal suformuluotą jurisprudenciją tarptautinė sutartis, kaip antai COTIF, remiantis Sąjungai privaloma bendrąją tarptautine teise, kodifikuota 1969 m. gegužės 23 d. Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių teisės (Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys, 1155 t., p. 331) 31 straipsnyje, turi būti aiškinama laikantis geros valios principų, atsižvelgiant į joje vartojamų sąvokų įprastą reikšmę šių nuostatų kontekste, taip pat į sutarties dalyką ir tikslą (šiuo klausimu žr. 2021 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, 31 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 57 E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punkte nustatyta, kad infrastruktūros valdytojas atsako už materialinę žalą (kilnojamojo ir nekilnojamojo turto sunaikinimas ar sugadinimas).
- 58 Kadangi šia nuostata nustatoma objektyvi atsakomybė, taigi be infrastruktūros valdytojo kaltės, ji turi būti aiškinama siaurai.

- 59 Dėl pažodinio E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punkto aiškinimo pažymėtina, kad sąvokos „materialinė žala“, po kurios skliausteliuose daroma nuoroda į kilnojamojo ar nekilnojamojo turto sunaikinimą ar sugadinimą, vartojimas rodo, kad šio valdytojo atsakomybė apsiriboja žala, padaryta pačiam apgadintam turtui, ir neapima žalos, atsiradusios dėl to, kad šiuo turtu negalima naudotis.
- 60 Tokį aiškinimą patvirtina E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punkto kontekstas. Iš tiesų E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalyje išvardytos trys žalos rūšys, už kurias valdytojui tenka tokia atsakomybė be kaltės. Todėl šios atsakomybės apimtis yra aiškiai apibrėžta. Tai yra sveikatos sutrikdymas, nurodytas E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies a punkte, materialinė žala, nurodyta šio priedo 8 straipsnio 1 dalies b punkte, ir finansinė žala, nurodyta jo 8 straipsnio 1 dalies c punkte. Atsižvelgiant į tai, kad minėto 8 straipsnio 1 dalyje yra išskiriamos šios trys žalos rūšys, reikia konstatuoti, kad kiekviena iš šių kategorijų skiriasi nuo kitos, taigi valdytojo atsakomybė už E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytą materialinę žalą neapima finansinės žalos.
- 61 Šią išvadą patvirtina aiškinamoji ataskaita, kurioje dėl E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punkto nurodyta, kad šioje nuostatoje numatyta atsakomybė už materialinę žalą neapima atsakomybės už finansinę žalą.
- 62 Šiomis aplinkybėmis konkrečiau reikia pabrėžti, kad, kiek tai susiję su materialine žala, iš toje pačioje aiškinamojoje ataskaitoje pateiktų paaiškinimų dėl E priedo (CUI) 8 straipsnio matyti, kad E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punkte numatyta atsakomybė už žalą, patirtą dėl transporto priemonių, susijusi tik su žala, kurią vežėjas patiria „tiesiogiai“.
- 63 Taigi negalima atmesti to, kad kita žala gali būti kompensuojama pagal kitas nuostatas. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies c punkte numatyta, jog vežėjas atsako už finansinę žalą, atsiradusią dėl žalos, kurią vežėjas turi atlyginti pagal CIV vienodąsias taisykles ir CIM vienodąsias taisykles.
- 64 Be to, kaip nurodė generalinė advokatė išvados 111 punkte, E priedo (CUI) 8 straipsnio 4 dalis patvirtina, kad šio priedo 8 straipsnio 1 dalies b punkte numatytos valdytojo atsakomybės už materialinę žalą apimtį reikia aiškinti siaurai. Pagal šią nuostatą sutarties šalys gali susitarti dėl to, ar valdytojas atsako už žalą, padarytą vežėjui dėl vėlavimo arba veiklos sutrikimų, ir tokios atsakomybės apimties. Tai, be kita ko, gali būti žala, kurią patiria geležinkelio įmonė dėl to, kad negali naudotis apgadinta transporto priemone.
- 65 Šiuo atveju *Lokomotion Gesellschaft* prašo atlyginti dviejų lokomotyvų, kuriuos reikėjo išsinuomoti vietoj apgadintų lokomotyvų jų remonto laikotarpiu, nuomos išlaidas. Taigi ieškiniu pagrindinėje byloje prašoma ne atlyginti žalą, atsiradusią dėl lokomotyvams padarytos materialinės žalos, o atlyginti išlaidas, atsiradusias dėl *Lokomotion Gesellschaft* noro toliau nepertraukiamai teikti paslaugas. Išlaidos, patirtos siekiant pašalinti materialinės žalos padarinius, kaip antai lokomotyvų nuomos išlaidos, yra finansinė, o ne materialinė žala, kaip tai suprantama pagal E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punktą, ir, nepažeidžiant galimo kitų nuostatų taikymo, joms netaikoma infrastruktūros valdytojo atsakomybė be kaltės pagal šio 8 straipsnio 1 dalies b punktą.
- 66 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į antrąją klausimą reikia atsakyti taip: E priedo (CUI) 8 straipsnio 1 dalies b punktas turi būti aiškinamas taip, kad infrastruktūros valdytojo atsakomybė už materialinę žalą neapima geležinkelio įmonės patirtų išlaidų, susijusių su pakaitinių lokomotyvų nuoma apgadintų lokomotyvų remonto laikotarpiu.

### *Dėl trečiojo klausimo*

- 67 Trečiuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar E priedo (CUI) 4 straipsnis ir 19 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinami taip, kad sutarties šalys gali išplėsti savo atsakomybę, pateikdamos bendrą nuorodą į nacionalinę teisę, pagal kurią infrastruktūros valdytojo atsakomybės apimtis yra platesnė, tačiau ši atsakomybė priklauso nuo kaltės buvimo.
- 68 Remiantis E priedo (CUI) 4 straipsniu, jeigu vienodosiose taisyklėse nenumatyta kitaip, bet kokia nuostata, kuria tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypstama nuo vienodųjų taisyklių, yra niekinė. Vis dėlto jame nustatyta, kad sutarties šalys gali prisiimti didesnę atsakomybę ir didesnius įsipareigojimus, negu numatyta šiose taisyklėse, arba nustatyti maksimalų kompensacijos už materialinę žalą dydį.
- 69 Kaip nurodyta aiškinamojoje ataskaitoje dėl E priedo (CUI) 4 straipsnio, šiame straipsnyje numatyta, kad šio priedo nuostatos yra imperatyvaus pobūdžio ir turi viršenybę prieš nacionalinę teisę.
- 70 Todėl E priedo (CUI) nuostatos yra privalomos visais atvejais, kuriems taikomas šis priedas, ir tai, be kita ko, susiję su valdytojo atsakomybe, apibrėžta to priedo 8 straipsnio 1 dalyje.
- 71 Vis dėlto, kaip nurodyta aiškinamojoje ataskaitoje dėl šio 4 straipsnio, sutarties šalys gali išplėsti savo atsakomybę, kad ji apimtų situacijas, kurios dar nepatenka į E priedo (CUI) taikymo sritį. Todėl minėto priedo 8 straipsnio 1 dalies nuostatos turi būti suprantamos kaip imperatyvios tik tiek, kiek jose nustatoma minimali valdytojo atsakomybės apimtis.
- 72 Sutarties šalys gali susitarti dėl savo atsakomybės išplėtimo ir įtraukti tai į naudojimo sutartį. Naudodamosi laisve sudaryti sutartis šalys gali nuspręsti, ar jos pačios sutartyje suformuluos sąlygą, numatančią tokį atsakomybės išplėtimą, ar remsis nacionaline teise.
- 73 Šiuo aspektu, kaip pažymėjo generalinė advokatė išvados 127 punkte, E priedo (CUI) 4 straipsnis niekaip neapriboja pagal šį straipsnį turimos sutarties šalių teisės susitarti dėl savo atsakomybės išplėtimo. Be to, niekas nedraudžia sutarties šalies atsakomybės išplėtimą grįsti nuoroda į nacionalinės teisės normas.
- 74 E priedo (CUI) 4 straipsnyje numatytos atsakomybės išplėtimas, susijęs su situacijomis, kurioms šis priedas dar netaikomas, papildo minėto priedo 8 straipsnio 1 dalyje numatytą atsakomybę be kaltės.
- 75 Todėl pagal E priedo (CUI) 4 straipsnį nedraudžiama tai, kad pateikiant nuorodą į nacionalinę teisę, be E priedo (CUI) nustatytų atsakomybės taisyklių, būtų numatyta atsakomybės sistema, kuri skiriasi nuo atsakomybės be kaltės sistemos.
- 76 Šios išvados nepaneigia E priedo (CUI) 19 straipsnio 1 dalis, pagal kurią bet koks su atsakomybe susijęs ieškinys bet koku pagrindu gali būti pareikštas valdytojui ar vežėjui tik pagal E priedo (CUI) nustatytas sąlygas ir apribojimus. Kaip nurodyta aiškinamojoje ataskaitoje dėl šio 19 straipsnio, ši nuostata yra susijusi su sutarties šalių deliktine atsakomybe trečiųjų asmenų atžvilgiu, o ne su sutarties šalių atsakomybe už jų tarpusavio santykius.

- 77 Nagrinėjama atveju iš prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nurodytų faktinių aplinkybių matyti, kad šalys susitarė dėl į sutartį įtrauktų bendrųjų sąlygų. Šių bendrųjų sąlygų 20 punkte numatyta, kad sutarties šalių atsakomybę reglamentuoja teisės normos ir tarptautinė teisė, be kita ko, Bendrojo civilinio kodekso, Bendrovių kodekso ir Geležinkelių ir motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės įstatymo nuostatos. Šiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar dėl šio prašymo bent vienos iš sutarties šalių atsakomybė išplėsta nepažeidžiant kitos šalies teisių, kylančių iš E priedo (CUI) nuostatų.
- 78 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į trečiąją klausimą reikia atsakyti taip: E priedo (CUI) 4 straipsnis ir 19 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinami taip, kad sutarties šalys gali išplėsti savo atsakomybę, pateikdamos bendrą nuorodą į nacionalinę teisę, pagal kurią infrastruktūros valdytojo atsakomybės apimtis yra platesnė ir ši atsakomybė priklauso nuo kaltės buvimo.

### Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 79 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (penktoji kolegija) nusprendžia:

- 1. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, į kurį kreiptasi pagal SESV 267 straipsnio nuostatas, turi jurisdikciją aiškinti 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties, iš dalies pakeistos 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, E priedo „Vienodosios infrastruktūros naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutarties taisyklės (CUI)“ 4 straipsnį, 8 straipsnio 1 dalies b punktą ir 19 straipsnio 1 dalį.**
- 2. 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties, iš dalies pakeistos 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, E priedo 8 straipsnio 1 dalies b punktas turi būti aiškinamas taip, kad infrastruktūros valdytojo atsakomybė už materialinę žalą neapima geležinkelio įmonės patirtų išlaidų, susijusių su pakaitinių lokomotyvų nuoma apgadintų lokomotyvų remonto laikotarpiu.**
- 3. 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties, iš dalies pakeistos 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, E priedo 4 straipsnis ir 19 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinami taip, kad sutarties šalys gali išplėsti savo atsakomybę, pateikdamos bendrą nuorodą į nacionalinę teisę, pagal kurią infrastruktūros valdytojo atsakomybės apimtis yra platesnė ir ši atsakomybė priklauso nuo kaltės buvimo.**

Parašai.