



## Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2022. gada 14. jūlijā\*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Starptautiskie nolīgumi – Dzelzceļa pārvadājumi – Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) – Vienveida noteikumi attiecībā uz līgumu par infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē (*CUI*) – 4. pants – Saistošais tiesību akts – 8. pants – Pārvaldītāja atbildība – 19. pants – Citas darbības – Tiesas kompetence – Bojājumi pārvadātāja lokomotīvēm pēc noiešanas no sliedēm – Aizstājošu lokomotīvu noma – Infrastruktūras pārvaldītāja pienākums atlīdzināt nomas izmaksas – Līgums, kurā paredzēta pušu atbildības paplašināšana, atsaucoties uz valsts tiesībām

Lietā C-500/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) iesniedza ar 2020. gada 6. augusta lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 6. oktobrī, tiesvedībā

***ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft***

pret

***Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH,***

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs J. Regans [*E. Regan*], tiesneši I. Jarukaitis [*I. Jarukaitis*] (referents), M. Ilešičs [*M. Ilešič*], D. Gracijs [*D. Gratsias*] un Z. Čehi [*Z. Csehi*],

ģenerālvokāte: T. Čapeta [*T. Čapeta*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

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

\* Tiesvedības valoda – vācu.

– Eiropas Komisijas vārdā – *W. Mölls*, *C. Vignone* un *G. Wilms*, pārstāvji,  
noklausījusies ģenerālvokātes secinājumus 2022. gada 3. februāra tiesas sēdē,  
pasludina šo spriedumu.

### Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 1980. gada 9. maija Konvenciju par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (turpmāk tekstā – “*COTIF*”), un it īpaši *COTIF* E papildinājuma “Vienveida noteikumi attiecībā uz līgumu par infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē (*CUI*)” (turpmāk tekstā – “E papildinājums (*CUI*)”) 4. pantu, 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu un 19. panta 1. punktu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp Austrijas uzņēmumu *ÖBB-Infrastruktur AG*, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, un *Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH* (turpmāk tekstā – “*Lokomotion Gesellschaft*”), Vācijas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, saistībā ar prasību par zaudējumu atlīdzību pēc negadījuma, kas notika uz *ÖBB-Infrastruktur* pārvaldītās dzelzceļa līnijas.

### Atbilstošās tiesību normas

#### *Starptautiskās tiesības*

#### *COTIF*

- 3 *COTIF* stājās spēkā 2006. gada 1. jūlijā. Starptautiskajā dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijā (*OTIF*) ietilpst 49 valstis – *COTIF* dalībvalstis, to skaitā visas Eiropas Savienības dalībvalstis, izņemot Kipras Republiku un Maltas Republiku.
- 4 Saskaņā ar *COTIF* 2. panta 1. punktu *OTIF* mērķis ir visādā ziņā veicināt, pilnveidot un atvieglot starptautisko dzelzceļa satiksmi, izveidojot vienotu likumu sistēmu dažādās tiesību jomās saistībā ar starptautisko dzelzceļa satiksmi, kā, piemēram, līguma par infrastruktūras izmantošanu jomā.
- 5 Atbilstoši *COTIF* 6. panta “Vienveida noteikumi” 1. punktam:

“Ciktāl nav izdarītas atrunas saskaņā ar 42. panta 1. punkta pirmo teikumu, starptautiskā dzelzceļa satiksme un dzelzceļa materiālu izmantošana starptautiskajā satiksmē ir veicama saskaņā ar:

[..]

- e) “Vienveida noteikumiem attiecībā uz līgumu par infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē” (*CUI*), kas veido [..] E papildinājumu [(*CUI*)];

[..].”

6 E papildinājuma (CUI) 4. pantā ir paredzēts:

“Ja šie Vienveida noteikumi neparedz citādi, jebkuri noteikumi, kuri tieši vai netieši ir pretrunā šiem Vienveida noteikumiem, uzskatāmi par spēkā neesošiem. Šo noteikumu atcelšana nenozīmē citu līguma noteikumu atcelšanu. Neraugoties uz to, līguma puses var uzņemties lielāku atbildību un lielākas saistības par tām, ko paredz Vienveida noteikumi, vai noteikt maksimālo kompensācijas apjomu īpašuma zaudējuma vai bojājuma gadījumā.”

7 E papildinājuma (CUI) 8. pantā ir noteikts:

“1. Pārvaldītājs ir atbildīgs par:

- a) personisku zaudējumu vai kaitējumu [fizisku kaitējumu] (nāvi, ievainojumu vai citu fizisku vai garīgu kaitējumu),
- b) īpašuma zaudējumu vai tam nodarītu kaitējumu [mantisku zaudējumu] (kustama vai nekustama īpašuma sagraušanu vai bojājumu),
- c) katru ar naudas sodu sodāmu kaitējumu [finansiālu zaudējumu no zaudējumu atlīdzības], kas jāapmaksā pārvaldītājam saskaņā ar [...] Vienveida noteikumiem [attiecībā uz pasažieru un bagāžas starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgumu (CIV)] un [...] Vienveida noteikumiem [attiecībā uz kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgumu (CIM)],

kas nodarīts pārvaldītājam vai tā palīgiem infrastruktūras izmantošanas laikā un kas radies konkrētajā infrastruktūrā.

[..]

4. Līguma puses var vienoties par to, vai un kādā mērā pārvaldītājs ir atbildīgs par pārvaldītājam nodarīto zaudējumu vai kaitējumu, ko izsaukusi viņa darbību aizkavēšana vai pārtraukšana.”

8 E papildinājuma (CUI) 19. panta 1. punkts ir formulēts šādi:

“Visos gadījumos, kad piemērojami Vienveida noteikumi, jebkura darbība attiecībā uz atbildību neatkarīgi no tās pamatojuma var tikt vērsta pret pārvaldītāju vai pārvaldītāju tikai, ievērojot šajos Vienveida noteikumos minētos nosacījumus un ierobežojumus.”

*E papildinājuma (CUI) paskaidrojuma ziņojums*

9 OTIF Ģenerālās asamblejas izstrādātajā E papildinājuma (CUI) 2015. gada 30. septembra paskaidrojuma ziņojumā (AG 12/13 Add.8) (turpmāk tekstā – “paskaidrojuma ziņojums”) attiecībā uz E papildinājuma (CUI) 4. pantu ir norādīts:

“1. Principā [Vienveida noteikumi] CUI ir imperatīvi un pārāki par valsts tiesībām. Formulējums atbilst [Vienveida noteikumu] CIM 5. panta formulējumam.

2. Attiecībā uz izmantošanas līguma ekonomiskajiem nosacījumiem pastāv līgumslēgšanas brīvība.

3 Pēdējais teikums, kas ir pārņemts no [Vienveida noteikumu] *CIM* 5. panta, ļauj līgumslēdzējām pusēm paplašināt savu atbildību. [..]”

10 Attiecībā uz E papildinājuma (*CUI*) 8. pantu šajā paskaidrojuma ziņojumā ir teikts:

“1. 1. punktā ir noteikts pārvaldītāja objektīvās (neatkarīgi no vainas) atbildības princips. Personai, kas cietusi zaudējumus (pārvaldātājs vai tā palīgs), ir jāpierāda zaudējumu cēlonis (neatbilstoša pārvaldība vai infrastruktūras nepilnība) un tā apmērs; turklāt tai ir jāsniedz pierādījumi, ka zaudējumi ir nodarīti infrastruktūras izmantošanas laikā. [..]”

2. 1. punkta b) apakšpunktā ir precizēts, ka atbildība par mantiskiem zaudējumiem neietver atbildību par (tikai) finansiālu zaudējumu. Izņēmums atbilstoši 1. panta c) apakšpunktam attiecas uz finansiālu zaudējumu, kas izriet no tā, ka pārvaldītājam jāmaksā zaudējumu atlīdzība saskaņā ar [Vienveida noteikumiem] *CIV* un [Vienveida noteikumiem] *CIM*. Zaudējumi, kas nodarīti ar transportlīdzekļiem, ir mantisks zaudējums, kas rodas tieši pārvaldītājam, pat ja šie transportlīdzekļi atbilstoši civiltiesībām nav tā īpašums, bet atrodas tā rīcībā saskaņā ar līgumu atbilstoši [Vienveida noteikumiem attiecībā uz līgumu par ritekļu izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē (*CUV*)].“

11 Minētajā paskaidrojuma ziņojumā attiecībā uz E papildinājuma (*CUI*) 19. pantu ir precizēts:

“Šī panta mērķis, ierobežojot trešo personu ārpuslīgumiskās tiesības, ir aizsargāt tiesisko atbildības sistēmu attiecībā uz līgumiskajām tiesībām no jebkādam izmaiņām gadījumos, kad šīs trešās personas pretējā gadījumā varētu neierobežoti ārpuslīgumiski vērsties pret līguma pusi. [..]”

[Neoficiāls tulkojums]

#### *Pievienošanās nolīgums*

12 Nolīgums starp Eiropas Savienību un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos *COTIF*, kas parakstīts 2011. gada 23. jūnijā Bernē (OV 2013, L 51, 8. lpp.; turpmāk tekstā – “Pievienošanās nolīgums”), saskaņā ar tā 9. pantu stājās spēkā 2011. gada 1. jūlijā.

13 Pievienošanās nolīguma 2. pantā ir noteikts:

“Neskarot [*COTIF*] mērķi un nolūku sekmēt, uzlabot un veicināt starptautiskus dzelzceļa pārvadājumus un neskarot tās piemērošanu kopumā pārējām [*COTIF*] dalībniecēm, [*COTIF*] dalībnieces, kas ir Savienības dalībvalstis, savās savstarpējās attiecībās piemēro Savienības noteikumus un tādēļ nepiemēro noteikumus, kas izriet no [*COTIF*], izņemot tad, ja nepastāv tādi Savienības noteikumi, kuri reglamentē konkrēto attiecīgo jautājumu.”

14 Saskaņā ar Pievienošanās nolīguma 7. pantu:

“Savienības kompetences jomu vispārīgi izklāsta rakstiskā paziņojumā, ko Savienība sniedz šā nolīguma noslēgšanas dienā. Savienība šo paziņojumu vajadzības gadījumā var grozīt, paziņojot par to *OTIF*. Minētais paziņojums neaizstāj un nekādā veidā neierobežo jautājumus, uz kuriem var attiecināt paziņojumus par Savienības kompetenci, kuri jāsniedz pirms *OTIF* lēmumu pieņemšanas oficiālā balsošanā vai citādi.”

## Savienības tiesības

### Lēmums 2013/103/ES

- 15 Pievienošanās nolīgums tika apstiprināts Savienības vārdā ar Padomes Lēmumu 2013/103/ES (2011. gada 16. jūnijs) par to, lai noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanās 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (OV 2013, L 51, 1. lpp.).
- 16 Lēmuma 2013/103 I pielikumā ir ietverts paziņojums par Savienības kompetences īstenošanu, ko tā sniedza, parakstot pievienošanās nolīgumu.
- 17 Savienības paziņojumā ir paredzēts:

“Saskaņā ar [LESD] 90. un 91. pantu saistībā ar 100. panta 1. punktu un 171. pantu, un 172. pantu dzelzceļa nozarē Eiropas Savienībai [...] un Savienības dalībvalstīm [...] ir dalīta kompetence.

[..]

Pamatojoties uz [LESD 91. un 171. pantu], Savienība ir pieņēmusi ievērojamu skaitu dzelzceļa transportam piemērojamu tiesību aktu.

Saskaņā ar Savienības tiesībām Savienībai ir piešķirta ekskluzīva kompetence ar dzelzceļa transportu saistītos jautājumos, ja [*COTIF*] vai saskaņā ar šo konvenciju pieņemti tiesību akti var ietekmēt šos spēkā esošos Savienības noteikumus vai mainīt to darbības jomu.

Dalībvalstīm nav kompetences jautājumos, kurus reglamentē [*COTIF*] un attiecībā uz kuriem Savienībai ir ekskluzīva kompetence.

Ja [*COTIF*] vai saskaņā ar to pieņemti tiesību akti neietekmē spēkā esošus Savienības noteikumus, Savienībai un tās dalībvalstīm ar [*COTIF*] saistītos jautājumos ir dalīta kompetence.

Šā pielikuma papildinājumā ir iekļauts to attiecīgo Savienības tiesību aktu saraksts, kuri ir spēkā nolīguma noslēgšanas dienā. Savienības kompetences joma saskaņā ar šiem dokumentiem jāvērtē saistībā ar katra dokumenta konkrētajiem noteikumiem, jo īpaši ievērojot, cik lielā mērā ar šiem tiesību aktiem paredz kopīgus noteikumus. Savienības kompetence nepārtraukti attīstās. Saskaņā ar Līgumu par Eiropas Savienību un [LESD] Savienības kompetentās iestādes var pieņemt lēmumus, kas nosaka Savienības kompetences apjomu. Tādēļ Savienība patur tiesības šo paziņojumu attiecīgi grozīt, taču tas nav uzskatāms par priekšnoteikumu, lai tā īstenotu savu kompetenci attiecībā uz jautājumiem, ko reglamentē [*COTIF*].”

*Direktīva 2012/34/ES*

18 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV 2012, L 343, 32. lpp.), 1.–3. apsvērumā ir noteikts:

- “(1) Padomes Direktīva 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību [OV 1991, L 237, 25. lpp.], Padomes Direktīva 95/18/EK (1995. gada 19. jūnijs) par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu [OV 1995, L 143, 70. lpp.] un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu [OV 2001, L 75, 29. lpp.] ir būtiski grozītas. Tā kā ir vajadzīgi turpmāki grozījumi, minētās direktīvas skaidrības labad būtu jāpārstrādā un jāapvieno vienā tiesību aktā.
- (2) Lielāka Savienības pārvadājumu nozares integrācija ir būtisks iekšējā tirgus izveides elements, un dzelzceļi ir ļoti svarīga Savienības pārvadājumu nozares daļa, nozarei tiecoties panākt ilgtspējīgu mobilitāti.
- (3) Būtu jāuzlabo dzelzceļa sistēmas efektivitāte, lai to integrētu konkurētspējīgā tirgū, vienlaicīgi ņemot vērā dzelzceļa īpatnības.”

19 Direktīvas 2012/34 1. pantā “Priekšmets un darbības joma” ir paredzēts:

“1. Ar šo direktīvu paredz:

- a) noteikumus, kas piemērojami attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību un uz tādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu dzelzceļa pārvadājumu darbību, kas veic vai kas veiks uzņēmējdarbību dalībvalstī, kā noteikts II nodaļā;

[..].”

20 Direktīvas 2012/34 3. panta “Definīcijas” 1. un 2. punktā ir paredzēts:

“Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums, kam ir piešķirta licence saskaņā ar šo direktīvu un kā galvenais saimnieciskās darbības veids ir pakalpojumu sniegšana attiecībā uz kravas un/vai pasažieru pārvadāšanu pa dzelzceļu ar noteikumu, ka uzņēmums nodrošina vilci; šī definīcija ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina tikai vilci;
- 2) “infrastruktūras pārvaldītājs” ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas konkrēti atbild īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi, pārvaldību un uzturēšanu, tostarp par satiksmes pārvaldību un kustības vadības un signalizācijas sistēmu; infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas visā tīklā vai tīkla daļā var uzticēt veikt dažādām iestādēm vai uzņēmumiem.”

21 Direktīvas 2012/34 IV nodaļas, kurā ietverts 26.–57. pants, nosaukums ir “Maksas piemērošana par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadale”. Saskaņā ar tās 28. pantu “Līgumi starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem”:

“Ikviens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas iesaistīts dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā, saskaņā ar publiskajām vai privāttiesībām slēdz nepieciešamos līgumus ar izmantojamās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem. Šādus līgumus reglamentējošie noteikumi saskaņā ar šo direktīvu ir nediskriminējoši un pārredzami.”

### **Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi**

22 *Lokomotion Gesellschaft* ir privāts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kura juridiskā adrese ir Vācijā. Tā savu klientu rīcībā nodod lokomotīves dažāda veida pārvadājumu veikšanu.

23 *ÖBB-Infrastruktur* ir Austrijas uzņēmums, kas pārvalda dzelzceļa transporta infrastruktūru un tostarp dzelzceļa infrastruktūru Kufšteinā [*Kufstein*] dzelzceļa stacijas teritorijā Austrijā.

24 2014. gada decembrī šie uzņēmumi noslēdza līgumu par *ÖBB-Infrastruktur* dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu starptautiskajai satiksmei, saskaņā ar kuru *Lokomotion Gesellschaft* ir tiesības izmantot šo dzelzceļa infrastruktūru par atlīdzību, kas noteikta saskaņā ar līgumu par attiecīgajiem vilcienu ceļiem.

25 Infrastruktūras izmantošanas līguma vispārējie darījumu noteikumi (turpmāk tekstā – “vispārējie darījumu noteikumi”) ir šī līguma neatņemama sastāvdaļa. Šo vispārējo darījumu noteikumu 20. punktā paredzēts, ka līguma pušu atbildība ir noteikta tiesību aktos un starptautiskajās tiesībās, it īpaši *Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch* (Civillkodekss), *Unternehmensgesetzbuch* (Sabiedrību kodekss), *Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz* (Likums par civiltiesisko atbildību saistībā ar dzelzceļa transportu un mehāniskajiem transportlīdzekļiem) un E papildinājumā (*CUII*), ja vien tie nav pretrunā vispārējiem darījumu noteikumiem.

26 Atbilstoši vispārējo darījumu noteikumu 34. punktam līgumam ir piemērojamas Austrijas tiesības, izņemot noteikumus, kuros ir atsauce uz *Internationales Privatrechtsgesetz* (Austrijas likums par starptautiskajām privāttiesībām) un Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvenciju par starptautiskajiem preču pirkuma-pārdevuma līgumiem, kas parakstīta Vīnē 1980. gada 11. aprīlī.

27 2015. gada 15. jūlijā Kufšteinā dzelzceļa stacijā no sliedēm nogāja *Lokomotion Gesellschaft* piederošs lokomotīvu vilciens, kas sastāvēja no sešām lokomotīvēm, kā rezultātā divas no šīm lokomotīvēm tika bojātas. Tās remonta laikā nevarēja izmantot, un līdz ar to *Lokomotion Gesellschaft* nomāja divas aizstājošas lokomotīves. Tā cēla prasību pret *ÖBB-Infrastruktur* pirmās instances tiesā, lai tiktu atlīdzināta šī nomas maksa 629 110 EUR, pieskaitot procentus un izmaksas.

28 *Lokomotion Gesellschaft* uzskata, pirmkārt, ka negadījums notika *ÖBB-Infrastruktur* pārvaldītās dzelzceļa infrastruktūras defekta dēļ. Pēdējā minētā prettiesiski un vainojami neesot pildījusi savus dzelzceļa tiesiskajā regulējumā paredzētos sliežu ražošanas, kontroles, apkopes, atjaunošanas un uzturēšanas pienākumus. Otrkārt, rezerves lokomotīvu nomas izmaksas esot uzskatāmas par “mantisku zaudējumu” E papildinājuma (*CUII*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē.

- 29 *ÖBB-Infrastruktur* apgalvo, ka dzelzceļa infrastruktūrai defekti nepiemīt. Tā uzskata, ka negadījumu izraisīja no sliedēm nogājušās lokomotīves sakabes āķis, kas esot bijis pārslogots jau pirms sastāvs nogāja no sliedēm, kas nozīmē, ka vainojama ir *Lokomotion Gesellschaft*. Turklāt ciestie zaudējumi esot tikai finansiāls zaudējums, par kuru *Lokomotion Gesellschaft* nevarot saņemt atlīdzību saskaņā ar piemērojamajiem E papildinājuma (*CUI*) noteikumiem.
- 30 Pirmās instances tiesa ar starpspriedumu noraidīja *Lokomotion Gesellschaft* prasību, uzskatot, ka E papildinājums (*CUI*) saskaņā ar tā 19. panta 1. punktu kā vienotas atbildības sistēma aizstāj visas pārējās valstu atbildības sistēmas. Tā norādīja, ka saskaņā ar E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta definīciju “mantisks zaudējums” ir attiecināms tikai uz kustama vai nekustama īpašuma iznīcināšanu vai bojāšanu. Pamatlietā pieprasītās nomas izmaksas esot tikai finansiāls zaudējums, uz kuru neattiecas ne E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta, ne 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta noteikumi, un tādēļ tos nevarot atlīdzināt. Šī tiesa turklāt uzskatīja, ka vispārējo darījumu noteikumu 20. punkts nav vienošanās starp pusēm E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 4. punkta izpratnē, no kuras izrietot *ÖBB-Infrastruktur* atbildība saskaņā ar valsts tiesību normām.
- 31 Apelācijas tiesa atcēla šo starpspriedumu un nodeva *Lokomotion Gesellschaft* prasību pirmajai instancei jauna nolēmuma pieņemšanai. Šajā ziņā tā uzskatīja, ka E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā ietvertais jēdziens “mantisks zaudējums” ir jāinterpretē plaši kā tāds, kas aptver arī *ÖBB-Infrastruktur* pieprasīto “atvasināto mantisko zaudējumu”, piemēram, nomas maksu bojāto lokomotīvju aizvietošanai.
- 32 *ÖBB-Infrastruktur* pārsūdzēja iesniedzējtiesā *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) apelācijas tiesas atcelšanas lēmumu.
- 33 Vispirms – iesniedzējtiesa uzskata, ka, tā kā nolīgums starp Savienību un *OTIF* par Savienības pievienošanos *COTIF* ir jaukts nolīgums, *COTIF* jomas, kurās Savienībai ir ekskluzīva kompetence un kurās tai un tās dalībvalstīm ir dalīta kompetence, no Savienības paziņojuma skaidri neizriet. Tā norāda, ka Tiesas kompetence, ņemot vērā šo paziņojumu, šķiet, attiecas uz visām *COTIF* jomām.
- 34 Tomēr, ņemot vērā doktrīnā paustās neskaidrības par Tiesas kompetenci izskatīt lūgumus sniegt prejudiciālu nolēmumu par jauktiem nolīgumiem, iesniedzējtiesai ir šaubas par šādas kompetences esamību pamatlietā.
- 35 Turpinājumā – šī tiesa uzskata, ka pamatlietā aplūkotās lokomotīvju nomas izmaksas pašas par sevi nav “mantisks zaudējums”, kas izpaužas kā kustama vai nekustama īpašuma iznīcināšana vai bojāšana E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē. Tomēr, tā kā šie izdevumi ir cieši saistīti ar šādu zaudējumu, tā jautā, vai tos varētu uzskatīt par atvasinātu mantisku zaudējumu.
- 36 Visbeidzot, ja Tiesa uzskatītu, ka uz attiecīgajām lokomotīvju nomas izmaksām neattiecas iepriekšminētais noteikums, iesniedzējtiesas skatījumā būtu jānosaka, vai vispārēju atsauci uz valsts tiesību normām kopumā var saprast kā noteikumu, kas paredz atkāpi no Vienveida noteikumiem E papildinājuma (*CUI*) 4. panta izpratnē un šajā gadījumā, vai šāda atsauce faktiski ir jāuzskata par atbildības apjoma paplašināšanu 4. panta izpratnē, jo šie tiesību akti attiecībā uz atbildības iestāšanās nosacījumiem, it īpaši nosacījumu par vainas esamību, ir stingrāki nekā *COTIF*.



37 Šādos apstākļos *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Vai [Tiesas] kompetencē ir interpretēt [E papildinājuma (CUI)]?”

2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša:

Vai [(E papildinājuma (CUI)) 8. panta 1. punkta b) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā noteiktā pārvaldītāja atbildība par īpašuma zaudējumu vai tam nodarītu kaitējumu aptver arī izmaksas, kas pārvaldītājam rodas tad, ja tas bojājumu dēļ savas lokomotīves ir spiests aizvietot ar nomātām lokomotīvēm?”

3) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša un atbilde uz otro jautājumu ir noliedzīga:

Vai [E papildinājuma (CUI)] 4. pants un 19. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka, vispārēji atsaucoties uz valsts tiesībām, līguma puses var efektīvi paplašināt savu atbildību, ja tā rezultātā atbildības apjoms gan ir plašāks, taču, atkāpjoties no [E papildinājumā (CUI)] paredzētās atbildības neatkarīgi no vainas, vainas esamība tomēr ir nosacījums atbildības pastāvēšanai?”

### Par Tiesas kompetenci

38 Saskaņā ar LESD 267. pantu Tiesas kompetencē ir interpretēt Savienības iestāžu un struktūru aktus.

39 No pastāvīgās judikatūras izriet, ka nolīgums, ko Padome noslēgusi saskaņā ar LESD 217. un 218. pantu, attiecībā uz Savienību ir vienas no tās iestādēm pieņemts akts, ka šāda nolīguma normas veido neatņemamu Savienības tiesību sistēmas daļu no tā stāšanās spēkā brīža un ka šīs tiesību sistēmas ietvaros Tiesas kompetencē ir sniegt prejudiciālu nolēmumu par šī nolīguma interpretāciju (spriedumi, 1974. gada 30. aprīlis, *Haegeman*, 181/73, EU:C:1974:41, 3.–6. punkts, un, 2021. gada 2. septembris, Moldāvijas Republika, C-741/19, EU:C:2021:655, 23. punkts).

40 Attiecībā uz jauktajiem nolīgumiem, ko Savienība un tās dalībvalstis ir noslēgušas saskaņā ar dalīto kompetenci, Tiesas kompetencē atbilstoši LESD 267. pantam ir noteikt to pienākumu, kurus uzņēmusies Savienība, un to, kuri paliek vienīgi dalībvalstu kompetencē, sadalījumu, kā arī šajā nolūkā interpretēt šāda nolīguma noteikumus (pēc analogijas skat. spriedumus, 2000. gada 14. decembris, *Dior u.c.*, C-300/98 un C-392/98, EU:C:2000:688, 33. punkts, kā arī 2011. gada 8. marts, *Lesoochranárske zoskupenie*, C-240/09, EU:C:2011:125, 31. punkts).

41 Pēc tam – Tiesas kompetencē ir interpretēt jaukta nolīguma noteikumus, kas attiecas uz pienākumiem, kurus uzņēmusies Savienība, ja tie ietilpst jomā, kurā Savienība ir īstenojusi savu kompetenci (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2011. gada 8. marts, *Lesoochranárske zoskupenie*, C-240/09, EU:C:2011:125, 32. un 34. punkts).

42 Tāpat no pastāvīgās judikatūras izriet, ka tad, ja starptautiska nolīguma norma var būt piemērojama gan situācijām, uz kurām attiecas valsts tiesības, gan situācijām, uz kurām attiecas Savienības tiesības, pastāv zināma interese, lai, nepieļaujot atšķirīgas interpretācijas nākotnē, šī tiesību norma tiktu interpretēta vienveidīgi, neatkarīgi no apstākļiem, kādos tā jāpiemēro (šajā ziņā skat. spriedumu, 2021. gada 2. septembris, Moldāvijas Republika, C-741/19, EU:C:2021:655, 29. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 43 Tikai Tiesa, sadarbojoties ar dalībvalstu tiesām saskaņā ar LESD 267. pantu, var nodrošināt šādu vienveidīgu interpretāciju (pēc analogijas skat. spriedumu, 2000. gada 14. decembris, Dior u.c., C-300/98 un C-392/98, EU:C:2000:688, 38. punkts).
- 44 Šajā gadījumā no *COTIF* 2. panta izriet, ka *OTIF* mērķis ir “visādā ziņā veicināt, pilnveidot un atvieglot starptautisko dzelzceļa satiksmi”, tostarp izveidojot vienotu tiesību aktu sistēmu dažādās tiesību jomās saistībā ar minēto satiksmi (spriedums, 2017. gada 5. decembris, Vācija/Padome, C-600/14, EU:C:2017:935, 54. punkts).
- 45 Šajā kontekstā E papildinājumā (*CUI*) reglamentēti dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas līgumi (*CUI*) pārvadājumiem, ieskaitot šādu līgumu formu un pamatnoteikumus. It īpaši E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punktā, 4. pantā un 19. panta 1. punktā, par kuriem Tiesai tiek uzdots jautājums, tostarp ir paredzēti noteikumi par infrastruktūras pārvaldītāja atbildību. Tādējādi šis papildinājums attiecas uz līgumtiesībām saistībā ar starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem. Taču šīs tiesību normas it īpaši var attiekties uz tiesisko režīmu, kas ir piemērojams līgumiem starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un izmantotās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem.
- 46 Šis jautājums ietilpst jomā, proti, transporta jomā, kurā, kā izriet no LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunkta, Savienībai ir dalīta kompetence, kuru tā ir īstenojusi, pieņemot Direktīvu 2012/34.
- 47 Šajā ziņā, lai gan šajā direktīvā nav ietverti noteikumi, kas būtu salīdzināmi ar tiem, kuri minēti E papildinājumā (*CUI*), tomēr – kā izriet no tās 1. apsvēruma – tajā ir pārstrādātas Direktīvas 91/440, 95/18 un 2001/14, kas skaidri minētas Savienības paziņojuma papildinājumā kā instrumenti, ar kuriem Savienība īsteno dalīto kompetenci ar dalībvalstīm transporta jomā.
- 48 Turklāt šīs direktīvas 2. un 3. apsvērumā ir uzsvērtas Savienības pārvadājuma nozares lielāka integrācija un dzelzceļa sistēmas efektivitātes uzlabošana, vienlaikus ņemot vērā dzelzceļa īpatnības.
- 49 Šajā ziņā Direktīvas 2012/34 1. pantā tostarp ir norādīts, ka ar to it īpaši paredz noteikumus, kas piemērojami attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību un uz tādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu dzelzceļa pārvadājumu darbību, kas veic vai kas veiks uzņēmējdarbību dalībvalstī, kā arī principus un procedūras, kas piemērojamas attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali, kā noteikts tās IV nodaļā. Tādējādi šīs direktīvas 3. panta 1. un 2. punktā ir definēti jēdzieni “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” un “infrastruktūras pārvaldītājs”. Turklāt minētās direktīvas 28. pantā, kas ietilpst tās IV nodaļā, ir atsauce uz līgumiem starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, norādot, ka šiem līgumiem ir jābūt nediskriminējošiem un pārredzamiem.
- 50 Konkrētāk – ir jākonstatē, ka Direktīvas 2012/34 28. pantā paredzētais diskriminācijas aizliegums ir piemērojams visiem noteikumiem, kas piemērojami līgumiskajās attiecībās starp infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, tostarp noteikumiem, kas piemērojami atbildības jomā.
- 51 Līdz ar to ir jāsecina, ka E papildinājumā (*CUI*) minētās normas un it īpaši šī papildinājuma 4. pantā, 8. panta 1. punktā un 19. panta 1. punktā paredzētie noteikumi par pārvaldītāja atbildību var tikt piemēroti gan situācijās, uz kurām attiecas valsts tiesības, gan situācijās, uz kurām attiecas Savienības tiesības, un ka tādējādi atbilstoši šī sprieduma 42. punktā atgādinātajai judikatūrai ir zināma interese, lai tās tiktu interpretētas vienveidīgi.

- 52 Tādējādi Tiesas kompetencē ir interpretēt E papildinājuma (*CUI*) 4. pantu, 8. panta 1. punktu un 19. panta 1. punktu.

### Par prejudiciālajiem jautājumiem

#### *Par pirmo jautājumu*

- 53 Ņemot vērā konstatējumus, kas izdarīti, izvērtējot Tiesas kompetenci, uz pirmo jautājumu ir jāatbild tādējādi, ka Tiesas kompetencē atbilstoši LESD 267. pantam ir interpretēt E papildinājuma (*CUI*) 4. pantu, 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu un 19. panta 1. punktu.

#### *Par otro jautājumu*

- 54 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka infrastruktūras pārvaldītāja atbildība par mantisko zaudējumu ietver arī izdevumus, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam radušies saistībā ar aizstājošo lokomotīvu nomu laikā, kad tiek remontētas bojātās lokomotīves.
- 55 Šajā ziņā iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā ir paredzēta arī infrastruktūras pārvaldītāja atbildība par izdevumiem, kas gan paši nesedz mantisko zaudējumu, bet ir cieši saistīti ar to.
- 56 Kā izriet no pastāvīgās judikatūras, tāds starptautisks līgums kā *COTIF* ir jāinterpretē godprātīgi, saskaņā ar parasto nozīmi, kāda piešķirama līguma noteikumiem kopumā, ņemot vērā tā priekšmetu un mērķi, atbilstoši vispārīgajām starptautiskajām tiesībām, kas ir saistošas Savienībai, kā tas ir kodificēts 1969. gada 23. maija Vīnes Konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām (*Recueil des traités des Nations unies*, 1155. sēj., 331. lpp.) 31. pantā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2021. gada 12. maijs, *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, 31. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 57 E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā ir noteikts, ka infrastruktūras pārvaldītājs atbild par mantisku zaudējumu (kustamā un nekustamā īpašuma iznīcināšana vai bojāšana).
- 58 Tā kā šī tiesību norma nosaka objektīvo atbildību, kas tāpat nav atkarīga no infrastruktūras pārvaldītāja vainas, tā ir jāinterpretē šauri.
- 59 Runājot par E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta gramatisko interpretāciju, jēdziena “mantisku zaudējumu” – kam iekavās seko atsauce uz kustamā vai nekustamā īpašuma iznīcināšanu vai bojāšanu – izmantošana pierāda, ka šī pārvaldītāja atbildība attiecas tikai uz zaudējumu, kas nodarīts bojātās mantas būtībai, un neattiecas uz zaudējumu, kas izriet no šīs mantas nepieejamības.
- 60 Šādu interpretāciju apstiprina konteksts, kādā iekļaujas E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunkts. E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punktā ir uzskaitīti trīs zaudējumu veidi, par kuriem pārvaldītājam ir šāda objektīva atbildība. Līdz ar to šīs atbildības apjoms ir skaidri noteikts. Tie ir E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētais fiziskais kaitējums, šī papildinājuma 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētais mantiskais zaudējums, kā

arī minētā papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētais finansiālais zaudējums. Ņemot vērā minētā 8. panta 1. punktā veikto nošķiršanu starp šiem trīs zaudējumu veidiem, ir jāuzskata, ka katrs no šiem veidiem izslēdz viens otru un ka tādējādi it īpaši pārvaldītāja atbildība par E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā minēto mantisko zaudējumu neietver finansiālos zaudējumus.

- 61 Šo secinājumu apstiprina paskaidrojuma ziņojums, kurā attiecībā uz E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu ir norādīts, ka šajā tiesību normā paredzētā atbildība par mantisko zaudējumu neietver atbildību par finansiāliem zaudējumiem.
- 62 Šajā kontekstā it īpaši ir jāuzsver, ka attiecībā uz mantisko zaudējumu no šajā pašā paskaidrojuma ziņojumā sniegtajiem paskaidrojumiem par E papildinājuma (*CUI*) 8. pantu izriet, ka E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzētā atbildība par zaudējumiem, kas nodarīti ar transportlīdzekļiem, attiecas vienīgi uz zaudējumiem, kurus pārvadātājs cieš “tieši”.
- 63 Ņemot to vērā, nevar izslēgt, ka citi zaudējumi var tikt kompensēti saskaņā ar citām tiesību normām. Šajā ziņā ir jānorāda, ka E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir paredzēts, ka pārvaldītājs atbild par finansiālu zaudējumu, kas izriet no tā, ka zaudējumu atlīdzība ir jāmaksā pārvaldītājam saskaņā ar Vienveida noteikumiem *CIV* un Vienveida noteikumiem *CIM*.
- 64 Turklāt, kā ģenerāladvokāte ir norādījusi secinājumu 111. punktā, E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 4. punkts liecina par labu šaurai pārvaldītāja atbildības par mantisku zaudējumu apjoma interpretācijai saskaņā ar šī papildinājuma 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Līguma puses var vienoties par to, vai un kādā mērā pārvaldītājs ir atbildīgs par pārvadātājam nodarīto zaudējumu, ko izsaukusi viņa darbību aizkavēšana vai pārtraukšana. Tie it īpaši var būt zaudējumi, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nodarīti tādēļ, ka tam nav iespējams izmantot bojātu transportlīdzekli.
- 65 Šajā gadījumā *Lokomotion Gesellschaft* lūdz atlīdzināt nomas izmaksas par divām lokomotīvēm, kas bija jānomā, lai aizstātu bojātās lokomotīves to remonta laikā. Tādējādi prasība pamatlietā nav vērsta uz to, lai panāktu, ka tiek atlīdzināts zaudējums, kas radies no bojātajām lokomotīvēm radītā mantiskā zaudējuma, bet gan to izmaksu atlīdzināšanu, kas izriet no *Lokomotion Gesellschaft* vēlmes turpināt sniegt savus pakalpojumus bez pārtraukuma. Izdevumi, kas radušies, lai novērstu mantisko zaudējumu, piemēram, lokomotīvu nomas izmaksas, ir finansiāls, nevis mantisks zaudējums E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē un, neskarot citu noteikumu iespējamo piemērošanu, neietilpst infrastruktūras pārvaldītāja objektīvajā atbildībā saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu.
- 66 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz otro jautājumu ir jāatbild, ka E papildinājuma (*CUI*) 8. panta 1. punkta b) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka infrastruktūras pārvaldītāja atbildība par mantisko zaudējumu neietver izmaksas, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam radušās saistībā ar aizstājošo lokomotīvu nomu bojāto lokomotīvu remonta laikā.

### ***Par trešo jautājumu***

- 67 Ar trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai E papildinājuma (*CUI*) 4. pants un 19. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka līguma puses var paplašināt savu atbildības apjomu, vispārīgi atsaucoties uz valsts tiesībām, saskaņā ar kurām infrastruktūras pārvaldītāja atbildības apjoms ir plašāks, bet kurās šī atbildība ir atkarīga no vainas esamības.

- 68 Saskaņā ar E papildinājuma (*CUI*) 4. pantu, ja vien Vienveida noteikumos nav noteikts citādi, jebkurš noteikums, kas tieši vai netieši atkāpjas no Vienveida noteikumiem, nav spēkā. Tomēr tajā ir noteikts, ka līguma puses var uzņemties lielāku atbildību un lielākas saistības par tām, ko paredz šie Vienveida noteikumi, vai noteikt maksimālo kompensācijas par mantisku zaudējumu apmēru.
- 69 Kā norādīts paskaidrojuma ziņojumā par E papildinājuma (*CUI*) 4. pantu, šajā pantā ir paredzēts, ka šī papildinājuma noteikumiem ir imperatīvs raksturs un tiem ir prioritāte pār valsts tiesībām.
- 70 Tādējādi E papildinājuma (*CUI*) noteikumi ir saistoši visās situācijās, uz kurām attiecas šis papildinājums, un tas it īpaši attiecas uz pārvaldītāja atbildību, kas ir noteikta minētā papildinājuma 8. panta 1. punktā.
- 71 Tomēr, kā norādīts paskaidrojuma ziņojumā par 4. pantu, līguma puses var paplašināt savu atbildību uz situācijām, uz kurām E papildinājums (*CUI*) neattiecas. Līdz ar to minētā papildinājuma 8. panta 1. punkta noteikumi ir jāsaprot kā imperatīvi tikai, ciktāl tajos ir noteikts pārvaldītāja atbildības minimums.
- 72 Tādējādi līguma puses var vienoties par savas atbildības paplašināšanu un iekļaut to izmantošanas līgumā. Tā ir pušu līgumslēgšanas brīvība noteikt, vai tās izvēlas pašas formulēt līgumā noteikumu, kas paredz šādu savas atbildības paplašināšanu, vai arī tās izvēlas atsaukties uz valsts tiesībām.
- 73 Šajā ziņā, kā ģenerālvokāte ir uzsvērusi secinājumā 127. punktā, ar E papildinājuma (*CUI*) 4. pantu netiek ierobežota iespēja, kāda saskaņā ar šo noteikumu līguma pusēm ir vienoties par plašāku atbildību (apjomu). Tāpat nekas neliedz vienas līguma puses atbildības paplašināšanu veikt ar atsauci uz valsts tiesību normām.
- 74 Turklāt E papildinājuma (*CUI*) 4. pantā paredzētā atbildības paplašināšana attiecībā uz situācijām, uz kurām šis papildinājums neattiecas, ir papildinājums minētā papildinājuma 8. panta 1. punktā paredzētajai objektīvajai atbildībai.
- 75 Līdz ar to E papildinājuma (*CUI*) 4. pantam nav pretrunā tas, ka atsauce uz valsts tiesībām papildus E papildinājuma (*CUI*) atbildības noteikumiem paredz no objektīvās atbildības sistēmas atšķirīgu atbildības sistēmu.
- 76 Šo secinājumu neatspēko E papildinājuma (*CUI*) 19. panta 1. punkts, saskaņā ar kuru jebkādu atbildības prasību pret pārvaldītāju vai pārvaldītāju var celt tikai saskaņā ar E papildinājuma (*CUI*) nosacījumiem un ierobežojumiem. Kā norādīts paskaidrojuma ziņojumā par 19. pantu, šī tiesību norma attiecas uz līguma pušu ārpuslīgumisko atbildību attiecībā pret trešajām personām, nevis uz līguma pušu atbildību savstarpējās attiecībās.
- 77 Šajā gadījumā no iesniedzējtiesas izklāstītajiem faktiskajiem apstākļiem izriet, ka puses ir vienojušās par vispārējiem darījumu noteikumiem, kas ir iekļauti līgumā. Šo vispārējo darījumu noteikumu 20. punktā paredzēts, ka līguma pušu atbildība ir noteikta tiesību aktos un starptautiskajās tiesībās, it īpaši Civilt kodeksā, Sabiedrību kodeksā un Likumā par civiltiesisko atbildību saistībā ar dzelzceļa transportu un mehāniskajiem transportlīdzekļiem. Šādos apstākļos iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, vai šī atsauce rada vismaz vienas līguma puses atbildības paplašināšanu, neaizskarot tiesības, kas otrai pusei izriet no E papildinājuma (*CUI*) noteikumiem.

- 78 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz trešo jautājumu ir jāatbild, ka E papildinājuma (*CUU*) 4. pants un 19. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka līguma puses var paplašināt savu atbildību, vispārīgi atsaucoties uz valsts tiesībām, saskaņā ar kurām infrastruktūras pārvaldītāja atbildības apjoms ir plašāks un atbildība ir atkarīga no vainas esamības.

### Par tiesāšanās izdevumiem

- 79 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība izriet no tiesvedības, kas notiek iesniedzējtiesā, tāpēc tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospiež:

- 1) Eiropas Savienības Tiesas kompetencē atbilstoši LESD 267. pantam ir interpretēt 1980. gada 9. maija Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu, E papildinājuma “Vienveida noteikumi attiecībā uz līgumu par infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē (*CUU*)” 4. pantu, 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu un 19. panta 1. punktu.
- 2) 1980. gada 9. maija Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu, E papildinājuma 8. panta 1. punkta b) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka infrastruktūras pārvaldītāja atbildība par mantisko zaudējumu neietver izmaksas, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam radušās saistībā ar aizstājošo lokomotīvu nomu bojāto lokomotīvu remonta laikā.
- 3) 1980. gada 9. maija Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu, E papildinājuma 4. pants un 19. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka līguma puses var paplašināt savu atbildību, vispārīgi atsaucoties uz valsts tiesībām, saskaņā ar kurām infrastruktūras pārvaldītāja atbildības apjoms ir plašāks un atbildība ir atkarīga no vainas esamības.

[Paraksti]