

Wyrok Trybunału (piąta izba) z dnia 14 lipca 2022 r. (wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Oberster Gerichtshof – Austria) – ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft/Lokomotion Gesellschaft für Schientraktion mbH

(Sprawa C-500/20) ⁽¹⁾

[Odesłanie prejudycjalne – Umowy międzynarodowe – Transport kolejowy – Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) – Przepisy ujednoczone o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUI) – Artykuł 4 – Prawo wiążące – Artykuł 8 – Odpowiedzialność zarządzającego – Artykuł 19 – Inne roszczenia – Właściwość Trybunału – Uszkodzenie lokomotyw przewoźnika w wyniku wykolejenia – Najem lokomotyw zastępczych – Obowiązek zwrotu kosztów najmu przez zarządzającego infrastrukturą – Umowa przewidująca rozszerzenie odpowiedzialności stron w drodze odesłania do prawa krajowego]

(2022/C 340/11)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Oberster Gerichtshof

Strony w postępowaniu głównym

Strona wnosząca zażalenie: ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Druga strona postępowania zażaleniowego: Lokomotion Gesellschaft für Schientraktion mbH

Sentencja

- 1) Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, do którego zwrócono się na podstawie art. 267 TFUE, jest właściwy do dokonania wykładni art. 4, art. 8 § 1 lit. b) i art. 19 § 1 załącznika E do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r., zatytułowanego „Przepisy ujednoczone o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUI)”.
- 2) Artykuł 8 § 1 lit. b) załącznika E do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r., należy interpretować w ten sposób, że zakres odpowiedzialności zarządzającego infrastrukturą za szkody materialne nie obejmuje kosztów poniesionych przez przedsiębiorstwo kolejowe w związku z wzięciem w najem lokomotyw zastępczych na okres naprawy uszkodzonych lokomotyw.
- 3) Artykuł 4 i art. 19 § 1 załącznika E do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r., należy interpretować w ten sposób, że strony umowy mogą rozszerzyć swą odpowiedzialność poprzez ogólne odesłanie do prawa krajowego, na mocy którego zakres odpowiedzialności zarządzającego infrastrukturą jest szerszy, a odpowiedzialność ta zostaje uzależniona od istnienia winy.

⁽¹⁾ Dz.U. C 19 z 18.1.2021.