

**Causa C-500/20****Domanda di pronuncia pregiudiziale****Data di deposito:**

6 ottobre 2020

**Giudice del rinvio:**

Oberster Gerichtshof (Austria)

**Data della decisione di rinvio:**

6 agosto 2020

**Ricorrente in primo grado e resistente in cassazione:**

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

**Resistente in primo grado e ricorrente in cassazione:**

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

---

L'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria), (omissis) nella causa promossa dalla ricorrente Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, (omissis) Monaco di Baviera, Germania, (omissis) contro la resistente ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, (omissis) Vienna (omissis), per EUR 639 100 oltre a interessi e spese, nell'ambito del procedimento avente ad oggetto il ricorso della resistente contro la decisione del 29 luglio 2019 (omissis) dell'Oberlandesgericht Wien (Tribunale superiore del Land di Vienna, Austria), in qualità di giudice d'appello, con la quale, a seguito dell'impugnazione della ricorrente, è stata annullata la sentenza parziale dell'Handelsgericht Wien (Tribunale di commercio di Vienna, Austria) del 1° aprile 2019, (omissis) ha adottato la seguente

**O r d i n a n z a**

I. Vengono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali ai sensi dell'articolo 267 TFUE: **[Or. 2]**

1) Se la Corte di giustizia dell'Unione europea sia competente per l'interpretazione delle regole uniformi sull'utilizzazione delle infrastrutture nel

trasporto ferroviario internazionale [CUI; allegato E alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF)].

2) In caso di risposta affermativa alla prima questione:

Se l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), delle CUI debba essere interpretato nel senso che rientrano nella responsabilità del gestore per danni materiali ivi disciplinata anche le spese che il trasportatore deve sostenere per il fatto che, a causa dei danni subiti dalle sue locomotive, debba noleggiare altre locomotive.

3) In caso di risposta affermativa alla prima questione e di risposta negativa alla seconda questione:

Se gli articoli 4 e 19, paragrafo 1, delle CUI debbano essere interpretati nel senso che le parti contrattuali possano efficacemente estendere la loro responsabilità rinviando in generale al diritto nazionale, qualora in base a quest'ultimo la portata della responsabilità sia più ampia ma, in deroga alla responsabilità oggettiva prevista dalle CUI, detta responsabilità presupponga che vi sia colpa.

II. (omissis) [Sospensione del procedimento]

#### Motivazione

##### 1. A. Fatti

2. La ricorrente è un'impresa privata di trasporto su rotaia avente sede in Germania. Essa mette a disposizione dei suoi clienti, in particolare, locomotive per [Or. 3] la realizzazione del trasporto combinato non accompagnato e di altri tipi di trasporto.
3. La resistente è una società austriaca di gestione di infrastrutture ferroviarie e gestisce, tra l'altro, l'infrastruttura relativa alle rotaie nell'area della stazione di Kufstein in Austria.
4. A dicembre 2014 le parti stipulavano un contratto per l'utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria della resistente per il trasporto internazionale, secondo cui la ricorrente è autorizzata a utilizzare, a titolo oneroso, l'infrastruttura ferroviaria predisposta dalla resistente in conformità del corrispondente accordo sulle linee ferroviarie. Sono parte integrante del contratto in oggetto le condizioni commerciali generali relative al contratto di utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria della resistente (in prosieguito: le «condizioni generali»).
5. Il punto 20 di dette condizioni stabilisce, al paragrafo 1, intitolato «Responsabilità»:

*«Le parti contrattuali sono responsabili in conformità delle disposizioni legislative e internazionali, in particolare dell'Allgemeines Bürgerlichen Gesetzbuch [codice civile generale (ABGB)], dell'Unternehmensgesetzbuch [codice di commercio (UGB)], dell'Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz [legge in materia di responsabilità civile risultante dalla*

*circolazione di autoveicoli e dal trasporto ferroviario (EKHG)] e delle CUI, salvo prescrizioni diverse contenute nelle presenti condizioni generali».*

6. Il punto 34 delle condizioni generali riporta l'accordo secondo cui il contratto è soggetto al diritto austriaco, ad eccezione delle norme di rinvio del diritto internazionale privato e della convenzione delle Nazioni Unite sulla vendita internazionale di merci.
7. In data 15 luglio 2015, presso la stazione di Kufstein, un locomotore formato da sei locomotive della ricorrente deragliava e nell'incidente venivano danneggiate due locomotive della ricorrente. Le locomotive danneggiate non erano utilizzabili per tutta la durata della riparazione, per cui la ricorrente noleggiava altre due locomotive [Or. 4] in sostituzione. In tal modo essa sopportava le relative spese.
8. **B. Argomenti delle parti**
9. La **ricorrente** chiede alla resistente – per quanto rileva nell'ambito del ricorso dinanzi all'Oberster Gerichtshof – EUR 639 110 oltre a interessi e spese, per i costi di noleggio sostenuti per le locomotive sostitutive nolleggiate a causa dell'incidente. L'incidente sarebbe riconducibile a un difetto (più dettagliatamente descritto) dell'infrastruttura ferroviaria messa a disposizione dalla resistente. La resistente avrebbe compiuto un illecito colposo venendo meno ai suoi obblighi previsti dalla normativa in materia ferroviaria relativi a una corretta esecuzione di produzione, verifica, manutenzione, ripristino e riparazione delle rotaie. Le spese di noleggio sostitutivo dovrebbero essere considerate come danni materiali ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), delle CUI.
10. Al riguardo, la **resistente** obietta che l'infrastruttura ferroviaria non era difettosa. La causa dell'incidente risiederebbe in un gancio di trazione della locomotiva deragliata estratto, che già prima dell'incidente era eccessivamente sollecitato; la colpa di tale situazione sarebbe imputabile alla ricorrente. Secondo la resistente viene fatta valere una pura perdita patrimoniale, non rimborsabile ai sensi delle disposizioni applicabili delle CUI.
11. **C. Procedimento**
12. Il **giudice di primo grado** respingeva con sentenza parziale il risarcimento richiesto per EUR 629 110 oltre a interessi e spese. Secondo la tesi giuridica da esso sostenuta, le vigenti regole uniformi sull'utilizzazione delle infrastrutture nel trasporto ferroviario internazionale (CUI) subentrano ai sensi del loro articolo 19, paragrafo 1, quale unico regime di responsabilità, a qualsiasi altro regime nazionale in materia di responsabilità. La definizione di «danno materiale» di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), delle CUI sarebbe limitata alla [Or. 5] distruzione o al danneggiamento di beni mobili o immobili. Le spese di noleggio fatte valere costituirebbero tuttavia un puro danno patrimoniale che non rientrerebbe né nell'ambito di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), né in quello dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), delle CUI, e pertanto non sarebbe rimborsabile. Il punto 20 delle CUI non rappresenterebbe un accordo ai

sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, delle CUI dal quale derivi una responsabilità della resistente sulla base della normativa nazionale.

13. Il **giudice d'appello** annullava la sentenza parziale del giudice di primo grado e rinviava a quest'ultimo la causa per una nuova decisione dopo l'integrazione del procedimento. Esso sosteneva la tesi secondo cui la nozione di «danni materiali» utilizzata nella disposizione in materia di responsabilità di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), delle CUI dovrebbe essere intesa in senso ampio e comprendere anche un «danno materiale derivato», quali le spese di noleggio rivendicate nella specie.
14. L'Oberster Gerichtshof è chiamato a decidere sul ricorso proposto dalla resistente contro la sentenza di annullamento emanata dal giudice d'appello.
15. L'Oberster Gerichtshof ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte di giustizia dell'Unione europea questioni di diritto dell'Unione dirimenti per la causa.
16. **D. Diritto internazionale applicabile**

La Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980 (COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) contiene sette allegati che formano parte integrante della convenzione, tra cui le regole uniformi sull'utilizzazione delle infrastrutture nel trasporto ferroviario internazionale [CUI; allegato E alla Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia [Or. 6] (COTIF)]. Le disposizioni delle CUI rilevanti nella presente fattispecie dispongono quanto segue:

*«Articolo 4 – Norme imperative*

*Salvo quanto espressamente consentito ai sensi delle presenti regole uniformi, qualsiasi accordo che deroghi direttamente o indirettamente a queste regole uniformi è nullo e privo di efficacia giuridica. La nullità di detti accordi non comporta la nullità delle restanti disposizioni del contratto. A prescindere da ciò, la parti contrattuali possono estendere le rispettive responsabilità e gli obblighi derivanti dalle presenti regole uniformi, oppure limitare la responsabilità per danni materiali in base all'entità degli stessi.*

(...)

*Articolo 8 - Responsabilità del gestore*

*§ 1 Il gestore risponde per*

- a) *danni alla persona (morte, lesioni o altro pregiudizio all'integrità fisica o mentale);*
- b) *danni materiali (distruzione o danneggiamento di beni mobili e immobili);*

*c) danni patrimoniali derivanti dal fatto che il trasportatore deve versare risarcimenti ai sensi delle regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) e alle regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci (CIM);*

*che il trasportatore o i suoi collaboratori abbiano subito durante l'utilizzazione dell'infrastruttura e che siano stati causati da quest'ultima.*

(...)

*§ 4 Le parti contrattuali possono stipulare accordi per definire se e in che misura il gestore risponda dei danni provocati al trasportatore da ritardi o anomalie di funzionamento.*

(...)

*Articolo 9 - Responsabilità del trasportatore*

(...)

*Articolo 19 - Altri diritti*

*§ 1 In tutti i casi in cui si applicano le presenti regole uniformi, non può essere esercitata un'azione per responsabilità, svolta a qualsiasi titolo, contro il gestore o contro il trasportatore, [Or. 7] se non alle condizioni e nei limiti di queste regole uniformi.*

(...).».

**17. E. Diritto nazionale**

18. Gli articoli 1293 e segg. dell'ABGB disciplinano una responsabilità per risarcimento danni derivante da colpa dell'autore del danno. Nei rapporti contrattuali – come nella specie – incombe al debitore l'onere di dimostrare di non avere colpa per il mancato adempimento degli obblighi contrattuali (articolo 1298 dell'ABGB). Il debitore deve fare da garante per le colpe dei suoi agenti (articolo 1313a dell'ABGB). Con la presunzione di una colpa (non ancora certa) imputabile alla resistente, le spese di noleggio rivendicate per le locomotive sostitutive sono rimborsabili ai sensi del diritto nazionale.

**19. F. Motivazione delle questioni pregiudiziali**

20. 1. Sulla prima questione

21. Ai sensi dell'articolo 1 dell'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia di adesione dell'Unione europea alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999,

l'Unione aderisce alla convenzione alle condizioni indicate in detto accordo, conformemente all'articolo 38 della convenzione (GU 2013, L 51, pag. 8).

22. Tale accordo è stato approvato a nome dell'Unione ai sensi dell'articolo 1 della decisione del Consiglio, del 16 giugno 2011, concernente la firma e la conclusione dell'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali [Or. 8] per ferrovia di adesione dell'Unione europea alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 (GU 2013, L 51, pag. 1).
23. In conformità dell'allegato I (Dichiarazione dell'Unione europea riguardante l'esercizio delle competenze) della citata decisione del Consiglio, nel settore ferroviario l'Unione europea dispone della competenza concorrente con gli Stati membri dell'Unione a norma degli articoli 90 e 91, in combinato disposto con l'articolo 100, paragrafo 1 e gli articoli 171 e 172 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). In forza del diritto dell'Unione, l'Unione ha acquisito la competenza esclusiva su questioni in materia di trasporti ferroviari, con riguardo alle quali la convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 («convenzione»), o gli strumenti giuridici adottati in virtù di questa possono incidere o modificare la portata delle norme dell'Unione in vigore. Nelle materie disciplinate dalla convenzione che sono di competenza esclusiva dell'Unione, gli Stati membri non hanno alcuna competenza. Nei casi in cui esistono norme dell'Unione sulle quali non incidono la convenzione o gli strumenti giuridici adottati in virtù di questa, l'Unione dispone della competenza concorrente con gli Stati membri nelle materie connesse alla convenzione (GU 2013, L 51, pag. 3).
24. Si tratta dunque di una convenzione mista, laddove dalla dichiarazione [Or. 9] dell'Unione europea non emerge con chiarezza in quali settori della COTIF l'Unione abbia una competenza esclusiva e in quali una competenza concorrente con gli Stati membri.
25. In dottrina, la competenza della Corte di giustizia dell'Unione europea per le domande di pronuncia pregiudiziale in materia di convenzioni miste è definita come poco chiara (omissis). Nella specie si riscontra in effetti una competenza pressoché completa, in quanto l'Unione, perlomeno sulla base della dichiarazione da essa rilasciata, è competente in linea di principio per tutte le materie oggetto della convenzione; permangono ambiguità con riguardo unicamente alla portata della competenza esclusiva. Tuttavia, alla luce dei dubbi espressi nella dottrina, non emerge in tutta evidenza se la Corte sia effettivamente competente nella specie. Dalla sentenza pronunciata nella causa C-261/15, Demey, non si possono trarre conclusioni in tal senso. Infatti, in detta causa la Corte ha interpretato le regole uniformi CIV (allegato A alla COTIF), la cui applicazione tuttavia è stata disposta dal regolamento (CE) n. 1371/2007, per cui non si rilevano dubbi sulla sussistenza di uno strumento giuridico dell'Unione e quindi di un atto compiuto da

un organo dell'Unione ai sensi dell'articolo 267 TFUE. Non si può affermare lo stesso per le regole uniformi in oggetto, le CUI.

26. 2. Sulla seconda questione
27. Le spese di noleggio relative alle locomotive sostitutive nolggiate a seguito dell'incidente non costituiscono, di per sé, «danni materiali» che comportino «distruzione o danneggiamento di beni mobili e immobili» [articolo 8, paragrafo 1, lettera b), delle CUI]. [Or. 10] Tuttavia, tali spese presentano un nesso così stretto con il danneggiamento delle locomotive da poterle considerare – come il giudice d'appello – «danni materiali derivati». Pertanto non è chiaro se le spese di noleggio rivendicate siano rimborsabili ai sensi della citata disposizione.
28. 3. Sulla terza questione
29. Qualora la Corte decidesse che le spese di noleggio di cui si chiede il rimborso rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), delle CUI, si pone la terza questione. In caso di risposta affermativa alla stessa, nel presente procedimento occorre esaminare la responsabilità per colpa ai sensi dell'ABGB. In caso di risposta negativa a tale questione, il diritto non sussiste. Pertanto, riveste fondamentale importanza stabilire se:
30. (a) il rinvio generale a un corpus legislativo nazionale possa, in assoluto, essere inteso come accordo derogatorio ai sensi dell'articolo 4 delle CUI, e
31. (b) se, in tal caso, debba effettivamente essere considerata quale «estensione» della responsabilità ai sensi dell'articolo 4 delle CUI, la circostanza che detto corpus legislativo sia, di fatto, in riferimento al fondamento della responsabilità (nella specie a causa del criterio relativo alla colpa), più restrittivo rispetto alla convenzione in esame, ma preveda diritti più ampi nei casi di sussistente responsabilità.
32. A parere del giudice del rinvio, si potrebbe rispondere in senso affermativo alla seconda delle suddette questioni solo se, in sede di valutazione dell'«estensione» della responsabilità, non si facesse riferimento al corpus legislativo in quanto tale, ma al risultato della sua applicazione nel singolo caso. Non si riesce ad evincere chiaramente dall'articolo 4 delle CUI se ciò avvenga.
33. **G.** (omissis) [procedimento nazionale] [Or. 11]

Oberster Gerichtshof,  
Vienna, 6 agosto 2020  
(omissis)