

## Дело C-500/20

## Преюдициално запитване

## Дата на постъпване в Съда:

6 октомври 2020 г.

## Запитваща юрисдикция:

Oberster Gerichtshof (Австрия)

## Дата на акта за преюдициално запитване:

6 август 2020 г.

## Ищец и ответник по касационната жалба:

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

## Ответник и касатор:

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

По дело със страни Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, [...] Мюнхен, Германия, ищец, [...] и ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, [...] Виена, ответник, [...] за сумата от 639 110 EUR ведно с лихви и разноси, в производството по жалбата на ответника срещу определение от 29 юли 2019 г. на Oberlandesgericht Wien (Висш областен съд, Виена, Австрия) като въззивна инстанция, [...] с което въз основа на жалба на ищеца е отменено частично решение от 1 април 2019 г. [...] на Handelsgericht Wien (Търговски съд Виена, Австрия), [...] Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия)

## о п р е д е л и:

I. На основание на член 267 ДФЕС поставя на Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси: **[ориг. 2]**

1. Има ли Съдът на Европейския съюз компетентност да тълкува Единните правила за договора за използване на инфраструктурата в международно железопътно съобщение (CUI; притурка Е към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF)?

2. При утвърдителен отговор на първия въпрос:

Трябва ли член 8, параграф 1, буква b) от CUI да се тълкува в смисъл, че в

обхвата на предвидената там отговорност на управителя за имуществени вреди попадат и разходите, които възникват за превозвача от това, че поради повреждането на локомотивите му той трябва да ги замести, като наеме други локомотиви?

3. При утвърдителен отговор на първия въпрос и отрицателен отговор на втория въпрос:

Трябва ли член 4 и член 19, параграф 1 от CUI да се тълкуват в смисъл, че страните по договора реално могат да поемат по-тежка отговорност с бланкетно препращане към националното право, ако съгласно това право действително обхватът на отговорността е по-широк, но — в отклонение от обективната отговорност съгласно CUI — вината е предпоставка за отговорността?

II. [...] [спиране на производството]

М о т и в и:

### 1. Фактическа обстановка

2. Ищецът е частно железопътно предприятие със седалище в Германия. Поспециално той предоставя на клиентите си локомотиви за [ориг. 3] извършване на непридружаван комбиниран транспорт и други видове транспорт.
3. Ответникът е австрийско дружество за железопътна инфраструктура и управлява по-специално железопътната инфраструктура в района на гара Куфщайн, Австрия.
4. През декември 2014 г. страните по делото сключват договор за използване на железопътната инфраструктура на ответника за международно съобщение, съгласно който ищецът има право да използва предоставената от ответника железопътна инфраструктура срещу заплащането на възнаграждение съгласно съответното споразумение за влакови маршрути. Част от този договор са Общите условия към договора за използване на инфраструктурата на ответника (наричани по-нататък „ОУ“).
5. Точка 20, параграф 1 със заглавие „Отговорност“ гласи:

*„Освен ако в настоящите ОУ не е предвидено друго, отговорността на страните по договора се урежда съгласно разпоредбите на националното законодателство и на международното частно право, и по-специално съгласно Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Общ граждански кодекс, наричан по-нататък „ABGB“), Unternehmensgesetzbuch (Дружествен кодекс, наричан по-нататък „UGB“), Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (Закон за гражданската отговорност при използване на железопътни и моторни превозни средства, наричан по-нататък „EKHG“) и на CUI.“*

6. В точка 34 от ОУ е уговорено, че към договора се прилага австрийското право с изключение на стълкновителните норми на Bundesgesetz über das internationale Privatrecht (Федерален закон за международното частно право, наричан по-нататък „IPRG“) и на Конвенцията на Организацията на обединените нации относно договорите за международна продажба на стоки (наричана по-нататък „CISG“).
7. На 15 юли 2015 г. влакова композиция на ищеца, състояща се от шест локомотива, дерайлира на гара Куфщайн, в резултат на което два от локомотивите на ищеца са повредени. Докато трае ремонтът, повредените локомотиви не са били в оперативно състояние, поради което ищецът наема два **[ориг. 4]** локомотива, за да ги замести. Това води до разходи за ищеца.

## 2. Доводи на страните

9. **Ищецът** претендира от ответника — доколкото това е релевантно в производството по обжалване пред Oberster Gerichtshof (Върховен съд) — сумата от 629 110 EUR ведно с лихви и разноски за наем на локомотивите, които са наети с цел да заместят повредените поради произшествието локомотиви. Произшествието се дължало на (описан по-подробно) недостатък на предоставената от ответника железопътна инфраструктура. Ответникът нарушил виновно и противоправно своите предвидени в правото в областта на железопътния транспорт задължения за надлежното производство, проверка, сервиз, поддръжка и ремонт на релсите. Разходите за наем с цел заместване следвало да се разглеждат като имуществени вреди по смисъла на член 8, параграф 1, буква b) от CUI.
10. В това отношение **ответникът** възразява, че железопътната инфраструктура нямала недостатъци. Причината за произшествието била извадена теглична кука на дерайлирания локомотив, която била пренапрегната по вина на ищеца още преди дерайлирането. Ответникът твърди, че са възникнали чисто финансови вреди, които не подлежат на възстановяване съгласно приложимите нормативни разпоредби на CUI.

## 3. Досегашното производство

12. С частично решение първоинстанционният съд отхвърля иска в размер на 629 110 EUR ведно с лихви и разноски. Той застъпва правното становище, че като единствен режим на отговорността приложимите Единни правила за договора за използване на инфраструктурата в международно железопътно съобщение (CUI) заместват съгласно член 19, параграф 1 от тези единни правила всички други национални режими на отговорността. Според него определението на „имуществени вреди“ в член 8, параграф 1, буква b) от CUI се ограничава до **[ориг. 5]** разрушаването или повреждането на движимо и недвижимо имущество. Претендираните разходи за наем обаче са чисто финансови вреди, които не попадат в обхвата нито на член 8, § 1, буква b), нито на член 8, параграф 1, буква c) от CUI и по тази причина не

подлежат на обезщетяване. Точка 20 от ОУ не представлява споразумение съгласно член 8, параграф 4 от CUI, от което произтича отговорност на ответника съгласно националното законодателство.

13. **Въззивният съд** отменя частичното решение на първоинстанционния съд и връща делото за ново разглеждане и постановяване на решение. Той приема, че използваното в член 8, параграф 1, буква б) от CUI понятие „имуществени вреди“ следва да се тълкува разширително и обхваща и „производна имуществена вреда“ като претендираните в случая разходи за наем.
14. Oberster Gerichtshof (Върховен съд) трябва да се произнесе по жалбата на ответника срещу отменителното решение на въззивния съд.
15. Oberster Gerichtshof (Върховен съд) решава да спре производството по обжалване и да отправи до Съда на Европейския съюз въпроси от правото на Съюза, които имат съществено значение за решаването на спора.

#### 4. Приложимото международното право

Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г. (COTIF — Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) съдържа седем притурки, които са неразделна част от Конвенцията, в това число Единните правила за договора за използване на инфраструктурата в международно железопътно съобщение (CUI; притурка Е към Конвенцията за международни железопътни превози **[ориг. 6]** (COTIF). Релевантните в случая разпоредби от CUI гласят следното:

*„Член 4 — Обвързващи норми*

*Освен при противоположна клауза в настоящите единни правила е нищожна и без правни последици всяка постановка, която пряко или косвено би се отклонявала от тези единни правила. Нищожността на такива постановки не води до нищожност на другите разпоредби на договора. Независимо от това страните по договора могат да поемат отговорност и задължения, по-тежки от предвидените в настоящите Единни правила, или да определят максимален размер на обезщетение за имуществени вреди.*

[...]

*Член 8 — Отговорност на управителя*

*§ 1. Управителят е отговорен:*

*а) за телесните вреди (смърт, наранявания или всякакво друго увреждане на физическата или психическа цялост),*

*b) за имуществените вреди (разрушаване или повреждане на движимо и недвижимо имущество),*

*c) за финансовите вреди вследствие на обезщетения, дължими от превозвача в съответствие с Единните правила CIV и Единните правила CIM,*

*причинени на превозвача или на неговите помощници по време на използването на инфраструктурата и произтичащи от инфраструктурата.*

[...]

*§ 4. Страните по договора могат да се споразумеят дали и в каква степен управителят е отговорен за вредите, причинени на превозвача от забавяне или от смущения в експлоатацията.*

[...]

*Член 9 — Отговорност на превозвача*

[...]

*Член 19 — Други иски*

*§ 1. Във всички случаи, в които се прилагат настоящите Единни правила, всеки иск за отговорност, на каквото и да било основание, може да бъде предявен срещу управителя или срещу превозвача [ориг. 7] само при условията и ограниченията на тези единни правила.*

[...]“.

## **5. Националното право**

16. Член 1293 и сл. от ABGB уреждат отговорността за обезщетение за вреди по вина на лицето, което ги е причинило. При договорни отношения — както в настоящия случай — длъжникът трябва да докаже, че няма вина за неизпълнението на неговите договорни задължения (член 1298 от ABGB). Длъжникът носи отговорност за виновното поведение на своя законен представител и на лицата, които ползва за изпълнението на договора (член 1313а от ABGB). При условие че ответникът има вина (което още не е установено), претендираните разходи за наем на заместващите локомотиви ще подлежат на възстановяване съгласно националното право.

## **6. Мотиви на преюдициалното запитване**

17. По първия въпрос:

18. Съгласно член 1 от Споразумението от 3 юни 1999 година между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс, Съюзът се е присъединил към Конвенцията съгласно реда и условията, установени в това споразумение, в съответствие с член 38 от Конвенцията (ОВ L 51, 2013 г., стр. 8).
19. Съгласно член 1 от Решение на Съвета от 16 юни 2011 година за подписване и сключване на Споразумение между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г., това споразумение се одобрява от името на Съюза (ОВ L 51, 2013 г., стр. 1). **[ориг. 8]**
20. Съгласно приложение I (Декларация на Европейския съюз относно упражняването на компетентността) към посоченото решение на Съвета в железопътния сектор Европейският съюз упражнява споделена компетентност с държавите членки на Съюза съгласно членове 90 и 91, във връзка с член 100, параграф 1 и членове 171 и 172 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Съгласно правото на Съюза, Съюзът има изключителна компетентност по въпроси на железопътния транспорт, във връзка с които Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. (наричана по-нататък „Конвенцията“), или приети съгласно нея правни инструменти, може да засегнат или променят обхвата на тези съществуващи правила на Съюза. По въпросите от приложното поле на Конвенцията, по отношение на които Съюзът има изключителна компетентност, държавите членки нямат компетентност. Когато съществуват правила на Съюза, които обаче не са засегнати от Конвенцията или приетите съгласно нея правни инструменти, Съюзът споделя с държавите членки компетентността по въпросите, свързани с Конвенцията (ОВ L 51, 2013 г., стр. 3).
21. Следователно става дума за смесено споразумение, като Декларацията на **[ориг. 9]** Европейския съюз не изяснява напълно въпроса в кои области на COTIF Съюзът има изключителна компетентност и в кои споделя компетентността с държавите членки.
22. В доктрината компетентността на Съда на Европейския съюз досежно преюдициални запитвания по смесени споразумения се определя като неясна [...]. Действително в конкретния случай изглежда, че е налице широка компетентност, тъй като Съюзът — поне според приетата от него декларация — по принцип е компетентен за всички области на Конвенцията; неясноти съществуват само във връзка с обхвата на изключителната компетентност. Предвид съмненията в доктрината обаче, не е напълно ясно

дали Съдът на Европейския съюз реално е компетентен в настоящия случай. От решение от 21 септември 2016 г. *Demey* (C-261/15, EU:C:2016:709) не могат да бъдат направени изводи в това отношение. Това е така, тъй като в посоченото решение Съдът тълкува CIV (Притурка А към СОТIF); неговото прилагане обаче е уредено в Регламент (ЕО) № 1371/2007, така че не имало съмнение за наличието на акт на правото на Съюза, и следователно на акт на институцията по смисъла на член 267 ДФЕС. Същото не се отнася за CUI.

23. 2. По втория въпрос:

24. Наистина, разходите за наем на наетите в резултат на повреждането на локомотивите заместващи локомотиви, сами по себе си не представляват „имуществена вреда“, състояща се в „разрушаване или повреждане на движимо и недвижимо имущество“ (член 8, § 1, буква б) от CUI. [ориг. 10] Тези разходи обаче са толкова тясно свързани с повреждането на локомотивите на ищеца, че могат — както прави въззивният съд — да се разглеждат като производна имуществена вреда. Следователно не е изяснен въпросът дали претендираните разходи за наем подлежат на възстановяване съгласно цитираната разпоредба.

25. 3. По третия въпрос:

26. Ако Съдът приеме, че претендираните разходи за наем не попадат в обхвата на член 8, § 1, буква б) от CUI, възниква третият въпрос. При утвърдителен отговор на този въпрос, трябва да бъде разгледана отговорността за виновно неизпълнение съгласно ABGB. При отрицателен отговор на този въпрос, искът не може да бъде уважен. Ето защо решаващо значение има дали

27. (а) бланкетното препращане към националното законодателство изобщо може да се счита за отклоняваща се постановка по смисъла на член 4 от CUI, и

28. (б) ако това законодателство е по-строго по отношение на основанието за отговорността (в случая поради изискването за вина), отколкото тази конвенция, но предвижда допълнителни искове в случай на съществуваща отговорност, дали в настоящия случай това фактически може да се разглежда като поемане на „по-тежка“ отговорност по смисъла на член 4 от CUI.

29. Според запитващата юрисдикция на втория от тези въпроси може да се отговори утвърдително само ако преценката за поемането на „по-тежка“ отговорност се основава не на законодателството като такова, а на резултата от прилагането му в конкретния случай. Дали това е така обаче не е еднозначно ясно от член 4 от CUI.

**7. [...]национално производство] [ориг. 11]**

Oberster Gerichtshof,  
Wien (Върховен съд, Виена, Австрия), 6 август 2020 г.  
[...]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ