

Processo C-500/20**Pedido de decisão prejudicial****Data de entrada:**

6 de outubro de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal, Áustria)

Data da decisão de reenvio:

6 de agosto de 2020

Demandante e recorrida:

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

Demandada e recorrente:

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

No processo que opõe a demandante Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, [omissis] Munique, Alemanha, [omissis] à demandada ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, [omissis] Viena [omissis], em que é pedido um montante de 639 110 euros, acrescido de juros e custas, o Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal, Áustria), no recurso interposto pela demandada do despacho de 29 de julho de 2019 [omissis] do Oberlandesgericht Wien (Tribunal Regional Superior de Viena, Áustria) que, em sede do recurso interposto pela demandante, anulou a sentença parcial do Handelsgericht Wien [Tribunal de Comércio de Viena, Áustria] de 1 de abril de 2019 [omissis], profere o presente

D e s p a c h o

I. Nos termos do artigo 267.º TFUE submetem-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia as seguintes questões, para decisão a título prejudicial:

1. O Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para interpretar as regras uniformes relativas à utilização da infraestrutura em tráfego internacional ferroviário [CUI; apêndice E da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF)]?

2. Em caso de resposta afirmativa à primeira questão:

Deve o artigo 8.º, n.º 1, alínea b), das CUI ser interpretado no sentido de que a responsabilidade do gestor pelos danos materiais, que é objeto dessa disposição, abrange igualmente as despesas em que o transportador incorreu ao alugar locomotivas de substituição que foram necessárias devido aos danos causados às suas locomotivas?

3. Em caso de resposta afirmativa à primeira questão e de resposta negativa à segunda questão:

Devem o artigo 4.º e o artigo 19.º, n.º 1, das CUI ser interpretados no sentido de que as partes no contrato podem validamente alargar a sua responsabilidade através de uma remissão geral para o direito nacional, segundo o qual o alcance da responsabilidade é mais amplo, mas, em derrogação à responsabilidade objetiva prevista nas CUI, a culpa é um requisito da constituição da responsabilidade?

II. [Omissis] [Suspensão da instância]

F u n d a m e n t a ç ã o:

1. **A. Matéria de facto**

2. A demandante é uma empresa privada de transporte ferroviário com sede na Alemanha. Coloca à disposição dos seus clientes locomotivas para a execução de transporte combinado não acompanhado e de outros tipos de transporte.
3. A demandada é uma empresa de infraestrutura ferroviária austríaca e explora, nomeadamente, a infraestrutura ferroviária na zona da estação de Kufstein na Áustria.
4. As partes no litígio celebraram, em dezembro de 2014, um contrato de utilização da infraestrutura ferroviária da demandada para o transporte internacional, nos termos do qual a demandante está autorizada a utilizar a infraestrutura ferroviária colocada à disposição pela demandada mediante remuneração fixada em conformidade com o correspondente acordo de ferrovia. As condições gerais do contrato de utilização da infraestrutura da demandada (a seguir «CGC») são parte integrante deste contrato.
5. Sob a epígrafe «Responsabilidade», o n.º 20, primeiro parágrafo, das CGC estabelece:

«A responsabilidade das partes no contrato é regida pelas disposições da lei e do direito internacional, em particular as do Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch (Código Civil, a seguir “ABGB”), do Unternehmensgesetzbuch (Código das Sociedades Comerciais, a seguir “UGB”), da Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (Lei relativa à Responsabilidade Civil dos Caminhos de Ferro e dos Veículos Rodoviários, a seguir “EKHG”) e das CUI, salvo disposição em contrário das presentes condições gerais.»

6. O n.º 34 das CGC estabelece que o contrato está sujeito ao direito austríaco, exceto no que respeita às disposições de reenvio da [Internationales Privatrechtsgesetz (Lei relativa ao Direito Internacional Privado)] e à [Convenção das Nações Unidas para a Venda Internacional de Mercadorias].
7. Em 15 de julho de 2015, um comboio, composto por seis locomotivas, da demandante descarrilou na estação de Kufstein, tendo duas locomotivas da demandante ficado danificadas. As locomotivas danificadas não estiveram operacionais durante o período da reparação, pelo que a demandante alugou duas locomotivas para as substituir. O que se consubstanciou em despesas para a demandante.
8. **B. Argumentos das partes**
9. A **demandante** pede – no âmbito do que é relevante no processo de recurso no Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal, Áustria) – à demandada o montante de 629 110 euros, a título de despesas de locação das locomotivas de substituição alugadas devido ao acidente. Segundo a demandante, o acidente deveu-se a um defeito (exposto mais detalhadamente) da infraestrutura ferroviária disponibilizada pela demandada. A demandada incumpriu, de forma ilegal e culposa, as suas obrigações de construção, de controlo, de manutenção, de conservação e de reparação dos carris previstas pela regulamentação ferroviária. As despesas de locação das locomotivas de substituição devem ser consideradas danos materiais na aceção do artigo 8.º, n.º 1, alínea b), das CUI.
10. A **demandada** contrapõe, a este respeito, a infraestrutura ferroviária não era defeituosa. Segundo esta, a causa do acidente foi um engate desconectado na locomotiva descarrilada, o qual já estava bastante usado antes do descarrilamento, pelo que a culpa cabe à demandante. A demandada alega que os danos sofridos são puramente pecuniários, os quais não são indemnizáveis nos termos das disposições aplicáveis das CUI.
11. **C. Tramitação processual antecedente**
12. Com a sua sentença parcial, o **órgão jurisdicional de primeira instância** negou provimento ao pedido de um montante de 629 110 euros, acrescido de juros e custas. Considerou que as Regras Uniformes relativas ao Contrato de Utilização da Infraestrutura em Tráfego Internacional Ferroviário (a seguir «CUI»), em conformidade com o seu artigo 19.º, n.º 1, substituem, como único regime de responsabilidade, todos os outros regimes nacionais de responsabilidade. Segundo a definição constante do artigo 8.º, n.º 1, alínea b), das CUI, os «danos materiais» limitam-se à destruição ou avaria de bens móveis e imóveis. Em seu entender, as despesas de locação pedidas constituem danos puramente pecuniários não abrangidos pelo artigo 8.º, n.º 1, alínea b), nem pelo artigo 8.º, n.º 1, alínea c), das CUI e que, como tal, não podem ser objeto de indemnização. O n.º 20 das CGC não constitui uma convenção na aceção do artigo 8.º, n.º 4, das CUI, da qual decorreria a responsabilidade da demandada nos termos das disposições nacionais.

13. O tribunal de segunda instância anulou a sentença parcial da primeira instância e remeteu-lhe o processo para que proferisse uma nova decisão após ter efetuado diligências complementares. Considerou que o conceito de «danos materiais» utilizado na disposição relativa à responsabilidade do artigo 8.º, n.º 1, alínea b), das CUI deve ser interpretada em sentido amplo e engloba igualmente «danos materiais derivados», como as despesas de locação pedidas no caso vertente.
14. O Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal) tem de proferir decisão sobre o recurso interposto pela demandada da decisão de anulação proferida pelo tribunal de segunda instância.
15. O Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia questões de direito da União essenciais para a resolução do processo.
16. **D. Direito internacional aplicável**

A Convenção Relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF) de 9 de maio de 1980 (*COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires*) contém sete apêndices, que são parte integrante dessa convenção, entre os quais as Regras Uniformes Relativas ao Contrato de Utilização da Infraestrutura em Tráfego Internacional Ferroviário [CUI, apêndice E à Convenção (COTIF)]. As disposições das CUI aplicáveis no caso vertente têm a seguinte redação:

«Artigo 4.º – *Direito vinculativo*

Salvo cláusula em contrário nas presentes Regras Uniformes, é nula e de efeito nulo qualquer estipulação que, direta ou indiretamente, derogue estas Regras Uniformes. A nulidade de tais estipulações não acarreta a nulidade de outras disposições do contrato de transporte. Não obstante, as Partes no contrato podem assumir responsabilidades e obrigações mais pesadas do que as previstas nas presentes Regras Uniformes ou fixar um montante máximo de indemnização para os danos materiais.

[...]

Artigo 8.º – *Responsabilidade do gestor*

1 – O gestor é responsável por:

- a) *Danos corporais (morte, ferimentos ou qualquer ofensa à integridade física ou psíquica);*
- b) *Danos materiais (destruição ou avaria de bens móveis e imóveis);*

c) Prejuízos pecuniários decorrentes de indemnização devida pelo transportador em virtude das Regras Uniformes CIV e das Regras Uniformes CIM;

causados ao transportador ou aos seus auxiliares durante a utilização da infraestrutura e cuja ocorrência teve origem na infraestrutura.

[...]

4 – As Partes no contrato podem convencionar se, e em que medida, o gestor é responsável pelos danos causados ao transportador por motivos de atraso ou de perturbação na exploração.

[...]

Artigo 9.º – Responsabilidade do transportador

[...]

Artigo 19.º – Outras ações

1 – Em todos os casos em que se apliquem as presentes Regras Uniformes, qualquer ação de responsabilidade, seja a que título for, só pode ser movida contra o gestor ou contra o transportador nas condições e dentro dos limites destas Regras.

[...]»

17. E. Disposições de direito nacional invocadas

18. Os §§ 1293 e seguintes do ABGB estabelecem um regime de responsabilidade pelos danos causados culposamente pelo autor. Em matéria contratual, como é o caso vertente, incumbe ao devedor provar que não teve culpa no não cumprimento das suas obrigações contratuais (§ 1298 do ABGB). O devedor responde pelo comportamento culposos dos seus auxiliares (§ 1313a do ABGB). Nos termos do direito nacional, se uma conduta culposa (ainda não provada) for imputável à demandada, as despesas de locação das locomotivas de substituição são indemnizáveis.

19. F. Fundamentação das questões prejudiciais

20. 1. Quanto à questão 1:

21. Nos termos do artigo 1.º do Acordo de 3 de junho de 1999 entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários sobre a Adesão da União Europeia à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de maio de 1980, na versão do Protocolo de Vilnius, a União aderiu à referida convenção nos termos e nas

condições enunciadas nesse acordo, em conformidade com o disposto no artigo 38.º da Convenção (JO 2013, L 51, p. 8).

22. Este acordo foi aprovado em nome da União por força do artigo 1.º da Decisão [2013/103/UE] do Conselho, de 16 de junho 2011, relativa à assinatura e celebração do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários sobre a Adesão da União Europeia à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Vilnius, de 3 de junho de 1999 (JO 2013, L 51, p. 1).
23. Segundo o anexo I (Declaração da União Europeia relativa ao exercício da competência) da referida decisão do Conselho, no setor ferroviário, a União Europeia exerce uma competência partilhada com os Estados-Membros da União por força dos artigos 90.º e 91.º, em conjugação com o artigo 100.º, n.º 1, e artigo 172.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). Nos termos do direito da União, a União tem competência exclusiva em matérias do domínio do transporte ferroviário em que a Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Vilnius, de 3 de junho de 1999 (a seguir denominada «a Convenção»), ou diplomas legais adotados em conformidade com ela, afetam ou alteram o alcance das regras em vigor da União. Nas matérias reguladas pela Convenção que são da competência exclusiva da União, os Estados-Membros não têm competência. Nos casos em que as regras vigentes da União não são afetadas pela Convenção, ou por diplomas legais adotados em conformidade com ela, a União partilha com os Estados-Membros a competência nas matérias relacionadas com a Convenção (JO 2013, L 51, p. 8).
24. Trata-se, pois, de um acordo misto, pelo qual a declaração da União Europeia não explicita com clareza absoluta em que domínios da COTIF a União assume uma competência exclusiva e em que domínios assume uma competência partilhada com os Estados-Membros.
25. Na doutrina, a questão da competência do Tribunal de Justiça da União Europeia em matéria de reenvios prejudiciais relativos a convenções mistas também não é clara [omissis]. É certo que, no caso vertente, se parece impor uma competência plena uma vez que a União, pelo menos segundo a sua declaração, é em princípio competente em todos os domínios da Convenção. O único aspeto menos claro é o do alcance da competência exclusiva. No entanto, tendo em conta as dúvidas expressas pela doutrina, não é possível determinar com certeza se o Tribunal de Justiça da União Europeia é efetivamente competente no caso vertente. Não é possível deduzir nada a este respeito do seu Acórdão no Processo C-261/15, *Demey*, uma vez que nesse processo o Tribunal de Justiça interpretou as CIV (apêndice A da COTIF), cuja aplicação é, contudo, regida pelo Regulamento (CE) n.º 1371/2007, pelo que não havia qualquer dúvida relativa à existência de um ato jurídico de direito da União e, portanto, de um ato de um órgão na aceção do artigo 267.º TFUE. Ora, não é esse o caso das CUI.

26. 2. Quanto à questão 2:
27. As despesas de locação das locomotivas de substituição alugadas como consequência da danificação das locomotivas não constituem em si mesmas «danos materiais» que consistem na «destruição ou avaria de bens móveis e imóveis» [artigo 8.º, n.º 1, alínea b), das CUI]. Contudo, essas despesas estão tão estreitamente ligadas aos danos causados às locomotivas da demandante que podem ser consideradas – como o foram pelo órgão jurisdicional de recurso – «danos materiais derivados». Como tal, não é claro se as despesas de locação pedidas são indemnizáveis ao abrigo da referida disposição.
28. 3. Quanto à terceira questão:
29. Caso o Tribunal de Justiça considere que as despesas de locação pedidas não estão abrangidas pelo artigo 8.º, n.º 1, alínea b), das CUI, coloca-se a terceira questão. Em caso de resposta afirmativa, será necessário analisar a questão da responsabilidade pela culpa nos termos do ABGB. Em caso de resposta negativa, o pedido não procede. Como tal, é de crucial importância saber se
30. (a) se pode verdadeiramente entender uma remissão geral para um diploma legislativo nacional como uma estipulação que derroga as regras uniformes na aceção do artigo 4.º das CUI, e
31. (b) nesse caso, se deve efetivamente considerar que se está perante uma «extensão» de responsabilidade na aceção do artigo 4.º das CUI, pelo facto de este diploma legislativo ser mais estrito do que essa convenção no que respeita ao fundamento da responsabilidade (no presente caso devido à exigência de culpa) mas prever, direitos mais abrangentes quando a responsabilidade é demonstrada.
32. Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, a segunda questão só parece poder receber uma resposta afirmativa se a apreciação da «extensão» da responsabilidade não se basear no quadro jurídico enquanto tal, mas no resultado da sua aplicação ao caso concreto. O artigo 4.º das CUI não permite determinar claramente se tal é efetivamente o caso.
33. G. [*Omissis*] [direito processual nacional]

Oberster Gerichtshof [Supremo Tribunal],
Viena, 6 de agosto de 2020
[*Omissis*]