

Cauza C-500/20**Cerere de decizie preliminară****Data depunerii:**

6 octombrie 2020

Instanța de trimitere:

Oberster Gerichtshof (Austria)

Data deciziei de trimitere:

6 august 2020

Reclamantă și intimată:

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH

Pârâtă și recurentă:

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria) a pronunțat *[omissis]* în cauza reclamantei Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, *[omissis]* München, Germania, *[omissis]* împotriva pârâtei ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, *[omissis]* Viena *[omissis]* având ca obiect suma de 639 110 euro plus dobânzi și cheltuieli, în procedura privind recursul formulat de pârâtă împotriva deciziei pronunțate de Oberlandesgericht Wien (Tribunalul Regional Superior din Viena) în calitate de instanță de apel la data de 29 iulie 2019, *[omissis]* prin care ca urmare a apelului formulat de reclamantă s-a anulat hotărârea interlocutorie pronunțată de Handelsgericht Wien (Tribunalul Comercial din Viena) la data de 1 aprilie 2019 *[omissis]*, *[omissis]* următoarea

O r d o n a n ț ă

:

I. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarele întrebări preliminare: **[Or. 2]**

1. Curtea de Justiție a Uniunii Europene este competentă pentru interpretarea Regulilor uniforme privind utilizarea infrastructurii în traficul internațional

feroviar (CUI; Apendicele E la Convenția privind transporturile internaționale feroviare [COTIF])?

2. În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare:

Articolul 8 alineatul 1 litera b) CUI trebuie interpretat în sensul că răspunderea gestionarului pentru pagube materiale, care face obiectul acestei dispoziții, include și costurile suportate de transportator ca urmare a faptului că datorită pagubelor suferite de locomotivele sale este nevoit să închirieze alte locomotive de înlocuire?

3. În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare și al unui răspuns negativ la a doua întrebare:

Articolul 4 și articolul 19 alineatul 1 CUI trebuie interpretate în sensul că părțile contractuale își pot extinde efectiv răspunderea printr-o trimitere generală la legislația națională, dacă în urma acestei trimiteri se extinde sfera răspunderii, însă - prin derogare de la răspunderea obiectivă prevăzută de CUI - condiția pentru răspundere este existența unei culpe?

II. *[omissis]* [suspendarea procedurii]

M o t i v a r e:

1. **A. Situația de fapt**

2. Reclamanta este o întreprindere privată de transport feroviar cu sediul în Germania. Aceasta pune la dispoziția clienților săi în special locomotive pentru [Or. 3] efectuarea de transporturi combinate neînsoțite și alte tipuri de transporturi.
3. Pârâta este o întreprindere austriacă de infrastructură feroviară și operează, printre altele, infrastructura de cale ferată în zona gării Kufstein din Austria.
4. Părțile aflate în litigiu au încheiat în decembrie 2014 un contract privind utilizarea infrastructurii de cale ferată a pârâtei pentru transportul internațional, pe baza căruia reclamanta are dreptul de a utiliza infrastructura de cale ferată pusă la dispoziție de pârâtă în schimbul unei remunerații potrivit acordului corespunzător privind trasele. Termenii și condițiile generale ale pârâtei privind contractul de utilizare a infrastructurii (denumite în continuare „TCG”) fac parte integrantă din contractul menționat.
5. Punctul 20 primul paragraf din acestea prevede la titlul „Răspundere”:

„Partenerii contractuali își asumă răspunderea conform prevederilor legale și dispozițiilor internaționale, în special cele ale Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch [Codul civil general] (ABGB), ale Unternehmensgesetzbuch [Codul comercial] (UGB), ale Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz [Legea privind răspunderea civilă în transportul feroviar și rutier] (EKHG) și ale CUI, dacă în aceste TCG nu sunt incluse reglementări contrare”.

6. Punctul 34 din TCG prevede că respectivul contract este guvernat de dreptul austriac, cu excepția normelor de trimitere ale IPRG [Legea austriacă privind dreptul internațional privat], precum și a Convenției Națiunilor Unite asupra contractelor de vânzare internațională de mărfuri.
7. La 15 iulie 2015, în gara Kufstein a deraiat o garnitură de locomotive formată din șase locomotive aparținând reclamantei, două dintre locomotivele reclamantei fiind avariate. Locomotivele avariate nu au fost funcționale pe perioada reparației, motiv pentru care reclamanta a închiriat două **[Or. 4]** locomotive de înlocuire. Acest lucru a generat costuri reclamantei.
8. **B. Argumentele părților**
9. **Reclamanta** solicită de la pârâtă – în măsura în care acest aspect este relevant în procedura de recurs în fața Oberster Gerichtshof - suma de 629 110 euro plus dobânzi și cheltuieli reprezentând costurile închirierii locomotivelor pentru înlocuirea locomotivelor avariate în accident. Accidentul s-ar fi produs ca urmare a unor deficiențe (prezentate în detaliu) ale infrastructurii de cale ferată puse la dispoziție de pârâtă. Pârâta ar fi încălcat în mod ilicit și culpabil obligațiile sale prevăzute de normele din domeniul transportului feroviar privind construcția, verificarea, întreținerea, reabilitarea și repararea corespunzătoare a căii ferate. Costurile echipamentelor de schimb închiriate ar trebui considerate pagube materiale în sensul prevăzut de articolul 8 alineatul 1 litera b) CUI.
10. **Pârâta** argumentează însă că infrastructura de cale ferată nu ar fi prezentat deficiențe. Cauza accidentului ar fi fost desprinderea unui cârlig de remorcare de la locomotiva deraiată, care fusese suprasolicitat chiar înainte de deraiere, motiv pentru care vina ar reveni reclamantei. Pârâta invocă doar un prejudiciu patrimonial, care însă nu poate fi compensat potrivit prevederilor legale aplicabile ale CUI.
11. **C. Procedura desfășurată până în prezent**
12. **Instanța de prim grad** a respins prin hotărârea interlocutorie cererea privind quantumul de 629 110 euro plus dobânzi și cheltuieli. Aceasta a considerat că Regulile uniforme privind utilizarea infrastructurii în traficul internațional feroviar (CUI) aplicabile înlocuiesc, potrivit articolului său 19 alineatul 1, ca regim unic de răspundere, toate celelalte prevederi naționale privind răspunderea. Definiția unei „pagube materiale”, potrivit articolului 8 alineatul 1 litera b) CUI, ar fi limitată la **[Or. 5]** distrugerea sau deteriorarea bunurilor mobile sau imobile. Costurile de închiriere invocate ar fi însă doar un prejudiciu patrimonial, care nu este prevăzut nici de articolul 8 alineatul 1 litera b) CUI, nici de articolul 8 alineatul 1 litera c) CUI și din acest motiv nu pot face obiectul unei despăgubiri. Punctul 20 din TCG nu reprezintă o convenție în sensul prevăzut de articolul 8 alineatul 4 CUI, din care să rezulte răspunderea pârâtei în temeiul legislației naționale.
13. **Instanța de apel** a anulat hotărârea interlocutorie a instanței de prim grad și a trimis acesteia cauza spre rejudecare după completarea procedurii. Aceasta a

considerat că termenul de „pagube materiale” utilizat în prevederea privind răspunderea din articolul 8 alineatul 1 litera b) CUI trebuie înțeles în sens larg și include și „pagubele materiale derivate”, cum ar fi costurile de închiriere pretinse în cauza de față.

14. Oberster Gerichtshof trebuie să se pronunțe asupra recursului formulat de pârâtă împotriva hotărârii de anulare pronunțate de instanța de apel.
15. Oberster Gerichtshof a decis să suspende procedura de recurs și să adreseze Curții de Justiție a Uniunii Europene întrebări de drept al Uniunii esențiale pentru soluționarea cauzei.
16. **D. Dreptul internațional aplicabil**

Convenția privind transporturile internaționale feroviare din 9 mai 1980 (COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) conține șapte apendice, care fac parte integrantă din convenție, printre care și Regulile uniforme privind utilizarea infrastructurii în traficul internațional feroviar (CUI; Apendicele E la Convenția privind transporturile internaționale feroviare [Or. 6] [COTIF]). Prevederile CUI relevante în cazul de față sunt următoarele:

„Articolul 4: Drept imperativ

Dacă nu se prevede altfel în prezentele reguli uniforme, orice stipulare care ar constitui, direct sau indirect, o derogare de la prezentele reguli uniforme este nulă și neavenită. Nulitatea unor astfel de stipulări nu va trage după sine nulitatea altor prevederi ale contractului. Cu toate acestea, părțile la contract își pot asuma răspunderi mai mari și obligații mai împovărătoare decât cele prevăzute în prezentele reguli uniforme sau pot stabili o valoare maximă a despăgubirii pentru pagubele sau prejudiciile materiale.

[...]

Articolul 8: Răspunderea gestionarului

(1) Gestionarul răspunde pentru:

- a) *pagubele corporale (deces, vătămare corporală sau orice alt prejudiciu al integrității fizice ori psihice);*
- b) *pagubele materiale (distrugere sau avariere a unor bunuri mobile ori imobile);*
- c) *pagubele pecuniare rezultate din daune-interese datorate de transportator în virtutea Regulilor uniforme CIV și Regulilor uniforme CIM,*

provocate transportatorului sau auxiliarilor acestuia în timpul utilizării infrastructurii și care își au originea în infrastructură.

...

(4) Părțile la contract pot conveni dacă și în ce măsură gestionarul răspunde pentru pagubele provocate transportatorului datorită întârzierii sau unei perturbări în exploatare.

[...]

Articolul 9: Răspunderea transportatorului

[...]

Articolul 19: Alte acțiuni în justiție

(1) În toate cazurile în care se aplică prezentele reguli uniforme, orice acțiune în justiție privind răspunderea poate fi introdusă împotriva gestionarului sau a transportatorului, [Or. 7] indiferent de temeiul acesteia, numai în condițiile și limitările acestor reguli uniforme.

[...]"

17. E. Legislația națională

18. Articolele 1293 și următoarele din ABGB reglementează răspunderea pentru daune compensatorii în cazul culpei părții responsabile. În raporturile contractuale - ca și în această speță - partea considerată culpabilă trebuie să prezinte dovezi privind inexistența culpei în ceea ce privește neîndeplinirea obligațiilor sale contractuale (articolul 1298 ABGB). Partea considerată culpabilă trebuie să răspundă pentru culpa agenților săi (articolul 1313a ABGB). În condiția (care nu a fost încă stabilită) a existenței unei culpe care poate fi atribuită părâtei, costurile pretinse de închiriere a locomotivelor de schimb pot fi rambursate pe baza legislației naționale.

19. F. Motivarea întrebărilor preliminare

20. 1. Cu privire la prima întrebare:

21. Potrivit articolului 1 din Acordul între Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare privind aderarea Uniunii Europene la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999, Uniunea a aderat la convenția menționată în condițiile prevăzute în acest acord potrivit articolului 38 din convenție (JO 2013, L 51, p. 8).

22. Acest acord a fost aprobat în numele Uniunii potrivit articolului 1 din Decizia Consiliului din 16 iunie 2011 privind semnarea și încheierea Acordului între Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile [Or. 8] Internaționale Feroviare privind aderarea Uniunii Europene la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum

- a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999 (JO 2013, L 51, p. 1).
23. Potrivit anexei I (Declarația Uniunii Europene în ceea ce privește exercitarea competențelor) la decizia menționată a Consiliului, în domeniul feroviar Uniunea Europeană își exercită competența partajată cu statele membre în temeiul articolelor 90 și 91 coroborate cu articolul 100 alineatul (1) și cu articolele 171 și 172 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) împreună cu statele membre ale Uniunii. În temeiul dreptului Uniunii, Uniunii i s-a conferit competență exclusivă în materie de transporturi feroviare, materie în care Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999 (denumită în continuare „convenția”), sau instrumentele juridice adoptate în temeiul acesteia pot afecta sau modifica domeniul de aplicare a normelor în vigoare ale Uniunii. În chestiunile reglementate de convenție în care Uniunea deține competență exclusivă, statele membre nu au nicio competență. În cazul în care există norme ale Uniunii, dar nu sunt afectate de convenție sau de instrumentele juridice adoptate în temeiul acesteia, Uniunea și statele membre dețin competență partajată în chestiuni reglementate de convenție (JO 2013, L 51, p. 3).
 24. Așadar, este vorba de un acord mixt, întrucât din declarația [Or. 9] Uniunii Europene nu reiese cu claritate absolută în ce domenii ale COTIF Uniunea își asumă competența exclusivă și în ce domenii împarte competența cu statele membre.
 25. În doctrină, competența Curții de Justiție a Uniunii Europene pentru cererile de decizie preliminară privind acordurile mixte este considerată neclară [omissis]. Astfel, în speță se sugerează o competență deplină, întrucât Uniunea este - cel puțin potrivit declarației sale - în principiu competentă în toate domeniile convenției; există ambiguități doar în ceea ce privește domeniul de aplicare al competenței exclusive. Cu toate acestea, având în vedere îndoielile din doctrină, nu este foarte clar dacă Curtea de Justiție a Uniunii Europene este competentă efectiv în speță. Din hotărârea pronunțată în cauza C-261/15, *Demey*, nu se poate trage nicio concluzie în acest sens. Astfel, în hotărârea respectivă Curtea de Justiție a interpretat CIV (Apendicele A la COTIF), dar aplicarea sa a fost dispusă prin Regulamentul (CE) nr. 1371/2007, astfel încât nu a existat nicio îndoială privind existența unui act normativ al dreptului Uniunii și astfel cu privire la actele unui organ în sensul articolului 267 TFUE. O astfel de reglementare nu se aplică pentru CUI.
 26. 2. Cu privire la a doua întrebare:
 27. Costurile pentru închirierea locomotivelor de înlocuire închiriate ca urmare a avarierii locomotivelor nu reprezintă astfel în sine „pagube materiale” care constau în „distrugere sau avariere a unor bunuri mobile ori imobile” [articolul 8 alineatul 1 litera b) CUI]. [Or. 10] Aceste costuri sunt însă atât de strâns legate de

avarierea locomotivelor reclamantei, încât ar putea fi considerate – astfel cum a considerat și instanța de apel – „pagube materiale derivate”. De aceea nu este clar dacă în baza prevederii citate costurile de închiriere care fac obiectul litigiului pot fi rambursate.

28. 3. Cu privire la a treia întrebare:
29. În cazul în care Curtea de Justiție consideră că pentru costurile de închiriere care fac obiectul litigiului nu se aplică prevederile articolului 8 alineatul 1 litera b) CUI, se formulează a treia întrebare. Dacă răspunsul la această întrebare este afirmativ, în prezenta procedură se va verifica răspunderea bazată pe culpă potrivit ABGB. Dacă răspunsul este negativ, acțiunea nu este justificată. Astfel, este de o importanță capitală dacă
30. (a) trimiterea generală la o prevedere legislativă națională poate fi înțeleasă într-adevăr ca o derogare în sensul articolului 4 CUI și
31. (b) dacă în acest caz se poate considera ca fiind o „extindere” a răspunderii în sensul prevăzut de articolul 4 CUI, dacă această prevedere legislativă este chiar mai strictă în ceea ce privește baza răspunderii (în cazul de față datorită cerinței privind culpa) decât această convenție, dar în cazul existenței culpei prevede și alte acțiuni.
32. La cea de a doua întrebare s-ar putea răspunde afirmativ în opinia instanței de trimitere doar dacă evaluarea „extinderii” răspunderii nu s-ar baza pe prevederea legislativă ca atare, ci pe rezultatul aplicării acesteia în cazul individual. Din articolul 4 CUI nu reiese clar dacă această situație se aplică în cazul de față.
33. **G.** [omissis] [procedura națională] [**Or. 11**]

Oberster Gerichtshof,
Viena, 6 august 2020
[omissis]