

Υπόθεση C-500/20**Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως****Ημερομηνία καταθέσεως:**

6 Οκτωβρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Oberster Gerichtshof (Αυστρία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

6 Αυγούστου 2020

Ενάγουσα και αναιρεσίβλητη:

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

Εναγομένη και αναιρεσείουσα:

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία) [ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ] στη διαφορά μεταξύ της ενάγουσας Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, [ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ] Μόναχο, Γερμανία, [ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ] και της εναγομένης ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, [ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ] Βιέννη [ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ], με αντικείμενο την καταβολή 639 110 ευρώ πλέον τόκων και εξόδων, στο πλαίσιο της διαδικασίας επί της αναιρέσεως της εναγομένης κατά της αποφάσεως του Oberlandesgericht Wien (εφετείου Βιέννης) ως δικαστηρίου εφέσεων της 29ης Ιουλίου 2019, [ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ] με την οποία, κατόπιν εφέσεως της ενάγουσας, εξαφανίσθηκε η περατώνουσα εν μέρει τη δίκη απόφαση του Handelsgericht Wien (εμποροδικείου Βιέννης) της 1ης Απριλίου 2019 [ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ], εξέδωσε την ακόλουθη

Διάταξη

I. Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατ' εφαρμογή του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, τα ακόλουθα ερωτήματα προς έκδοση προδικαστικής αποφάσεως: [σελ. 2 του πρωτοτύπου]

1. Είναι το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αρμόδιο για την ερμηνεία των Ενιαίων Κανόνων για τη χρήση της υποδομής στις διεθνείς σιδηροδρομικές

μεταφορές («CUI»¹ – Προσάρτημα Ε στη Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές [«COTIF»]);

2. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα:

Έχει το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', των CUI την έννοια ότι, στη ρυθμιζόμενη στην εν λόγω διάταξη ευθύνη του διαχειριστή της υποδομής για υλικές ζημιές εμπίπτουν και οι δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται ο μεταφορέας επειδή, λόγω βλάβης της δικής του σιδηροδρομικής μηχανής, πρέπει να μισθώσει άλλες μηχανές προς αντικατάσταση της δικής του;

3. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα και αρνητικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα:

Έχουν τα άρθρα 4 και 19, παράγραφος 1, των CUI την έννοια ότι οι συμβαλλόμενοι μπορούν εγκύρως να διευρύνουν την ευθύνη τους με γενική παραπομπή στο εθνικό δίκαιο εάν, με τον τρόπο αυτό, το εύρος της ευθύνης είναι μεν μεγαλύτερο, πλην όμως –κατά παρέκκλιση από την ανεξαρτήτως πταίσματος ευθύνη σύμφωνα με τους CUI– προϋπόθεση για τη στοιχειοθέτηση της ευθύνης είναι η ύπαρξη πταίσματος;

II. [ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ] [Αναστολή της διαδικασίας]

Σκεπτικό:

1. Α. Ιστορικό

2. Η ενάγουσα είναι ιδιωτική σιδηροδρομική επιχείρηση με έδρα τη Γερμανία. Διαθέτει στους πελάτες της, ιδίως, σιδηροδρομικές μηχανές για την [σελ. 3 του πρωτοτύπου] εκτέλεση μεταφορών άνευ συνοδείας και άλλων ειδών μεταφορών.
3. Η εναγομένη είναι αυστριακή επιχείρηση σιδηροδρομικών υποδομών και διαχειρίζεται, μεταξύ άλλων, την υποδομή στη ζώνη του σιδηροδρομικού σταθμού Kufstein στην Αυστρία.
4. Οι αντίδικοι συνομολόγησαν τον Δεκέμβριο του 2014 σύμβαση για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής της εναγομένης για διεθνείς μεταφορές, σύμφωνα με την οποία η ενάγουσα δικαιούται να χρησιμοποιεί έναντι τιμήματος τη σιδηροδρομική υποδομή που παρέχει η εναγομένη βάσει της εκάστοτε συμφωνίας για τις γραμμές δρομολογίου. Τμήμα της συμβάσεως αυτής είναι οι Γενικοί Όροι Συναλλαγών για τη σύμβαση χρήσεως υποδομής της εναγομένης (στο εξής: ΓΟΣ).
5. Το σημείο 20 των ως άνω ΓΟΣ προβλέπει, στο πρώτο εδάφιο, με τον τίτλο «Ευθύνη», τα εξής:

«Τα συμβαλλόμενα μέρη ευθύνονται σύμφωνα με τις νομοθετικές διατάξεις και τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου, ιδίως αυτές του Allgemeines Bürgerliches

¹ Contract of use of infrastructure in international rail traffic.

Gesetzbuch (αυστριακού Αστικού Κώδικα, στο εξής: ABGB), του Unternehmensgesetzbuch (Κώδικα Εταιρειών, στο εξής: UGB), του Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (νόμου περί ευθύνης σιδηροδρομικών και μηχανοκίνητων οχημάτων – EKHG) και των CUI, εφόσον οι εν λόγω ΓΟΣ δεν περιλαμβάνουν ρυθμίσεις αποκλίνουσες από τους ανωτέρω κανόνες».

6. Το σημείο 34 των ΓΟΣ περιέχει διάταξη κατά την οποία η σύμβαση υπόκειται στο αυστριακό δίκαιο, με την εξαίρεση των κανόνων παραπομπής του Internationales Privatrechtsgesetz (αυστριακού νόμου για το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο) καθώς και των εμπορικών διατάξεων του ΟΗΕ.
7. Στις 15 Ιουλίου 2015 εκτροχιάστηκε στον σταθμό Kufstein συρμός αποτελούμενος από έξι σιδηροδρομικές μηχανές της ενάγουσας, γεγονός που είχε ως συνέπεια ότι δύο σιδηροδρομικές μηχανές της ενάγουσας υπέστησαν ζημιές. Οι σιδηροδρομικές μηχανές που υπέστησαν ζημιές δεν μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια των επισκευών, οπότε η ενάγουσα μίσθωσε δύο [σελ. 4 του πρωτοτύπου] άλλες σιδηροδρομικές μηχανές σε αντικατάσταση των δικών της. Η μίσθωση αυτή προκάλεσε έξοδα στην ενάγουσα.
8. **Β. Ισχυρισμοί και επιχειρήματα των διαδίκων**
9. Η ενάγουσα ζητεί –καθόσον τούτο ασκεί επιρροή στην αναιρετική διαδικασία ενώπιον του Oberster Gerichtshof– από την εναγομένη ποσό 629 110 ευρώ πλέον τόκων και εξόδων για τις δαπάνες μισθώσεως των σιδηροδρομικών μηχανών που αντικατέστησαν τις δικές της λόγω του ατυχήματος. Κατά την ενάγουσα, το ατύχημα οφειλόταν σε (διεξοδικότερα εκτεθέν) ελάττωμα της διατεθείσας από την εναγομένη σιδηροδρομικής υποδομής. Η εναγομένη παρέβη παρανόμως και υπαιτίως τις ρυθμιζόμενες στις σιδηροδρομικού δικαίου διατάξεις υποχρεώσεις της για κατασκευή, έλεγχο, συντήρηση, αποκατάσταση και επισκευή των γραμμών σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες. Οι δαπάνες μισθώσεως μηχανών αντικαταστάσεως πρέπει να θεωρηθούν ως υλικές ζημιές υπό την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', των CUI.
10. Η εναγομένη αντιτάσσει συναφώς ότι η σιδηροδρομική υποδομή δεν ήταν ελαττωματική. Αιτία του ατυχήματος ήταν ένα τραβηγμένο και υπερφορτωμένο ήδη πριν από τον εκτροχιασμό άγκιστρο ζεύξης της εκτροχιασμένης σιδηροδρομικής μηχανής, για το οποίο την ευθύνη φέρει η ενάγουσα. Η εναγομένη διατείνεται ότι πρόκειται για αμιγώς περιουσιακή ζημία, η οποία δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο αποζημιώσεως σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διατάξεις των CUI.
11. **Γ. Η μέχρι τούδε διαδικασία**
12. Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο με την περατώνουσα εν μέρει τη διαδικασία απόφαση απέρριψε το αίτημα αποζημιώσεως ύψους 629 110 ευρώ πλέον τόκων και εξόδων. Έκρινε ότι οι εφαρμοστέοι Ενιαίοι Κανόνες για τη χρήση της υποδομής στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (CUI) αντικαθιστούν, σύμφωνα με το άρθρο 19, παράγραφος 1, ως ενιαίο καθεστώς ευθύνης, το σύνολο

των λοιπών εθνικών ρυθμίσεων ευθύνης. Ο ορισμός της «υλικής ζημίας» στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', των CUI περιορίζεται [σελ. 5 του πρωτοτύπου] στην καταστροφή ή βλάβη κινητών και ακίνητων αγαθών. Οι προβαλλόμενες δαπάνες μισθώσεως αποτελούν όμως αμιγώς χρηματική ζημία, η οποία δεν καλύπτεται ούτε από το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', ούτε από το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', των CUI και, κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο αποζημιώσεως. Το σημείο 20 των ΓΟΣ δεν συνιστά συμφωνία κατά το άρθρο 8, παράγραφος 4, των CUI, από την οποία να απορρέει ευθύνη της εναγομένης σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες.

13. Το **εφετείο** εξαφάνισε την περατώνουσα εν μέρει τη διαδικασία απόφαση του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου και τη μεταρρύθμισε με νέα απόφαση μετά τη συμπλήρωση της διαδικασίας. Έκρινε ότι ο χρησιμοποιούμενος στη διάταξη περί ευθύνης του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', των CUI όρος «υλική ζημία» πρέπει να ερμηνευθεί ευρέως και ότι καλύπτει και «παρεπόμενη υλική ζημία», όπως οι εν προκειμένω προβαλλόμενες δαπάνες μισθώσεως.
14. Το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο) καλείται να αποφανθεί επί της αναιρέσεως την οποία άσκησε η εναγομένη, εφεσείουσα και νυν αναιρεσίβλητη κατά της αποφάσεως του εφετείου που εξαφάνισε την απόφαση του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου.
15. Το Oberster Gerichtshof αποφάσισε να αναστείλει την αναιρετική διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης κρίσιμα για την απόφαση επί της διαφοράς ερωτήματα σχετικά με το ενωσιακό δίκαιο.
16. **Δ. Το εφαρμοστέο διεθνές δίκαιο**

Η Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980 (COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) περιλαμβάνει επτά προσαρτήματα, τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της Συμβάσεως, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται οι Ενιαίοι Κανόνες για τη χρήση της υποδομής στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (CUI· προσάρτημα Ε στη Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές [σελ. 6 του πρωτοτύπου] [COTIF]). Οι κρίσιμες στην παρούσα περίπτωση διατάξεις των CUI έχουν ως εξής²:

«Άρθρο 4 – Αναγκαστικό Δίκαιο

Εκτός αντίθετης ρήτρας στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, κάθε όρος ο οποίος άμεσα ή έμμεσα θα παρέκκλινε από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, είναι άκυρος και ανίσχυρος. Η ακυρότητα τέτοιων όρων δεν επιφέρει την ακυρότητα των άλλων διατάξεων του συμβολαίου μεταφοράς. Παρ' όλα αυτά, ένας μεταφορέας δύναται να αναλάβει μία ευθύνη και υποχρεώσεις μεγαλύτερες από αυτές που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

² ΣτΜ.: Ελληνικό κείμενο: Νόμος 3646/2008 – ΦΕΚ 36/Α'/29.2.2008

(...)

Άρθρο 8 – Ευθύνη του διαχειριστή

§ 1 Ο διαχειριστής είναι υπεύθυνος:

α) για σωματικές βλάβες (θάνατος, τραυματισμοί ή οποιαδήποτε άλλη προσβολή της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας),

β) για υλικές ζημιές (καταστροφή ή βλάβη κινητών και ακίνητων αγαθών),

γ) για χρηματικές ζημιές που απορρέουν από την αποζημίωση που οφείλει ο μεταφορέας δυνάμει των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV και των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM,

που προκλήθηκαν στον μεταφορέα ή στους βοηθούς του κατά τη χρήση της υποδομής και οι οποίες έχουν την αιτία τους στην υποδομή.

(...)

[§ 4] Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν εάν και σε ποιο βαθμό ο διαχειριστής είναι υπεύθυνος για τις ζημιές που προκλήθηκαν στον μεταφορέα από μία καθυστέρηση ή μία διαταραχή στην εκμετάλλευση.

(...)

Άρθρο 9 – Ευθύνη του μεταφορέα

(...)

Άρθρο 19 – Άλλες αξιώσεις

§ 1 Σε όλες τις περιπτώσεις που εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, κάθε αξίωση περί ευθύνης, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν δύναται να ασκηθεί κατά του διαχειριστή ή κατά του μεταφορέα [σελ. 7 του πρωτοτύπου] παρά μόνον εντός των όρων και των περιορισμών αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

(...)

17. Ε. Εθνικό δίκαιο

18. Τα άρθρα 1293 επ. του ABGB ρυθμίζουν την αδικοπρακτική ευθύνη λόγω πταίσματος του ζημιώσαντος. Σε συμβατικές σχέσεις –όπως στην παρούσα περίπτωση– στον οφειλέτη απόκειται να αποδείξει ότι η μη εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων δεν οφείλεται σε πταίσμα του (άρθρο 1298 ABGB). Ο οφειλέτης ευθύνεται για το πταίσμα των προστηθέντων του (βοηθών εκπληρώσεως) (άρθρο 1313a ABGB). Υπό τη (μη ακόμη διαπιστωθείσα) προϋπόθεση ότι πταίσμα καταλογίζεται στην εναγομένη, οι προβαλλόμενες

δαπάνες μισθώσεως για τις χρησιμοποιηθείσες προς αντικατάσταση σιδηροδρομικές μηχανές θα πρέπει, κατά το εθνικό δίκαιο, να αποζημιωθούν.

19. **ΣΤ. Λόγοι δικαιολογούντες την υποβολή προδικαστικών ερωτημάτων**
20. 1. Επί του πρώτου ερωτήματος:
21. Κατά το άρθρο 1 της Συμφωνίας της 3ης Ιουνίου 1999 μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διακυβερνητικής Οργάνωσης περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βίλνιους, η Ένωση προσχώρησε στην προαναφερθείσα σύμβαση υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην εν λόγω συμφωνία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 38 της σύμβασης (ΕΕ 2013, L 51, σ. 8).
22. Η συμφωνία αυτή εγκρίθηκε δυνάμει του άρθρου 1 της απόφασης του Συμβουλίου της 16ης Ιουνίου 2011, για την υπογραφή και τη σύναψη της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διακυβερνητικής Οργάνωσης περί των διεθνών [σελ. 8 του πρωτοτύπου] σιδηροδρομικών μεταφορών σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη σύμβαση περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999 εξ ονόματος της Ένωσης (ΕΕ 2013, L 51, σ. 1).
23. Σύμφωνα με το παράρτημα Ι (Δήλωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την άσκηση αρμοδιοτήτων) της προαναφερθείσας απόφασης του Συμβουλίου, στον σιδηροδρομικό τομέα, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει, μαζί με τα κράτη μέλη της Ένωσης, συντρέχουσα («επιμερισμένη») αρμοδιότητα, δυνάμει των άρθρων 90 και 91 σε συνδυασμό με το άρθρο 100, παράγραφος 1, και τα άρθρα 171 και 172 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Δυνάμει της ενωσιακής νομοθεσίας, η Ένωση έχει αποκλειστική αρμοδιότητα σε θέματα σιδηροδρομικών μεταφορών στις περιπτώσεις όπου η σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βίλνιους της 3ης Ιουνίου 1999 (στο εξής: η Σύμβαση), ή οι νομικές πράξεις που εγκρίθηκαν σύμφωνα με αυτήν δύνανται να έχουν αντίκτυπο στους υφιστάμενους ενωσιακούς κανόνες ή να μεταβάλλουν το πεδίο εφαρμογής τους. Όσον αφορά τα θέματα που διέπονται από τη σύμβαση και στα οποία η Ένωση έχει αποκλειστική αρμοδιότητα, τα κράτη μέλη δεν έχουν καμία αρμοδιότητα. Στις περιπτώσεις που υφίστανται ενωσιακοί κανόνες αλλά δεν επηρεάζονται από τη σύμβαση ή νομικές πράξεις που εγκρίθηκαν σύμφωνα με αυτήν, η Ένωση έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη, σε θέματα που αφορούν τη σύμβαση (ΕΕ 2013, L 51, σ. 3).
24. Πρόκειται, επομένως, για μικτή σύμβαση, ως προς την οποία δεν προκύπτει από τη δήλωση της [σελ. 9 του πρωτοτύπου] Ευρωπαϊκής Ένωσης με απόλυτη

σαφήνεια σε ποιους τομείς της COTIF η Ένωση έχει αποκλειστική αρμοδιότητα και σε ποιους έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη.

25. Σύμφωνα με τις απόψεις που διατυπώνονται στη θεωρία, η αρμοδιότητα του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο αιτήσεων προδικαστικής αποφάσεως σχετικά με μικτές συμβάσεις θεωρείται ασαφής [ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ]. Βεβαίως, στη συγκεκριμένη περίπτωση υφίσταται γενική αρμοδιότητα, διότι η Ένωση –τουλάχιστον σύμφωνα με σχετική δήλωσή της– είναι, κατ' αρχήν, αρμόδια σε όλους τους τομείς της συμβάσεως. Ασάφειες υπάρχουν μόνο σε σχέση με το εύρος της αποκλειστικής αρμοδιότητας. Εντούτοις, λαμβανομένων υπόψη των αμφιβολιών που έχουν διατυπωθεί στη θεωρία, δεν είναι απολύτως σαφές αν το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην παρούσα υπόθεση είναι όντως αρμόδιο. Από την απόφασή του στην υπόθεση C-261/15, Demey, EU:C:2016:709, δεν μπορεί να συναχθεί κανένα στοιχείο συναφώς. Πράγματι, στην απόφαση εκείνη το Δικαστήριο ερμήνευσε μεν την CIV (προσάρτημα Α στην COTIF), η εφαρμογή της όμως επιβαλλόταν από τον κανονισμό (ΕΚ) 1371/2007, οπότε δεν υφίστατο καμία αμφιβολία ως προς την ύπαρξη νομικής πράξεως του ενωσιακού δικαίου και, επομένως, πράξεως οργάνου της Ένωσης υπό την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ. Δεν ισχύει κάτι παρεμφερές για τους CUI.
26. 2. Επί του δευτέρου ερωτήματος:
27. Οι δαπάνες μισθώσεως των σιδηροδρομικών μηχανών που χρησιμοποιήθηκαν προς αντικατάσταση άλλων οι οποίες μισθώθηκαν συνεπεία της ζημίας των μηχανών της ενάγουσας δεν συνιστούν βεβαίως αφεαυτών «ολική ζημία», συνιστάμενη στην «καταστροφή ή βλάβη κινητών και ακίνητων αγαθών» (άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', των CUI). [Σελ. 10 του πρωτοτύπου] Πάντως, οι δαπάνες αυτές συνδέονται με τη ζημία των σιδηροδρομικών μηχανών της ενάγουσας τόσο στενά, ώστε θα μπορούσαν να θεωρηθούν –όπως έκρινε το εφετείο– ως «παρεπόμενες υλικές ζημιές». Κατά συνέπεια, δεν είναι σαφές αν οι επίμαχες δαπάνες μισθώσεως μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο αποζημιώσεως σύμφωνα με τις παρατεθείσες διατάξεις.
28. 3. Επί του τρίτου ερωτήματος:
29. Εάν το Δικαστήριο κρίνει ότι οι προβαλλόμενες δαπάνες μισθώσεως δεν καλύπτονται από το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', των CUI, τίθεται το τρίτο ερώτημα. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο ερώτημα αυτό, πρέπει στην παρούσα διαδικασία να εξεταστεί η αδικοπρακτική ευθύνη κατά τον ABGB. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, η αγωγή είναι νόμω αβάσιμη. Συναφώς, καθοριστική σημασία έχει αν:
30. (α) η γενική παραπομπή σε εθνική νομοθεσία μπορεί να ερμηνευθεί ως αντίθετη ρήτρα υπό την έννοια του άρθρου 4 των CUI και αν
31. (β) στην περίπτωση αυτή πρέπει πράγματι να θεωρηθεί ως «ανάληψη μεγαλύτερης ευθύνης» υπό την έννοια του άρθρου 4 των CUI το γεγονός ότι η

νομοθεσία αυτή είναι αυστηρότερη από την εν λόγω σύμβαση σε σχέση με το έρεισμα της ευθύνης (εν προκειμένω λόγω της προϋποθέσεως του πταίσματος), σε περίπτωση όμως υφιστάμενης ευθύνης προβλέπει ευρύτερες αξιώσεις.

32. Στο δεύτερο από τα ερωτήματα αυτά θα μπορούσε, κατά το αιτούν δικαστήριο, να δοθεί καταφατική απάντηση μόνον εάν κατά την εκτίμηση της «ανάληψης μεγαλύτερης ευθύνης» δεν θα ήταν δυνατόν να ληφθεί ως έρεισμα η νομοθεσία αυτή καθεαυτή, αλλά το αποτέλεσμα της εφαρμογής της στην ατομική περίπτωση. Το κατά πόσον ισχύει αυτό δεν μπορεί να συναχθεί με σαφήνεια από το άρθρο 4 των CUI.
33. **Z. [ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ] [εθνική διαδικασία] [σελ. 11 του προτοτύπου]**

Oberster Gerichtshof,
Βιέννη, 6 Αυγούστου 2020
[ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ]