



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

26. september 2013*

Määrus (EÜ) nr 1371/2007 — Rongireisijate õigused ja kohustused — Artikkel 17 —
Piletihinna hüvitamine hilinemise korral — Vältamine vääramatute jõu korral — Lubatavus —
Artikli 30 lõike 1 esimene lõik — Määruse täitmise eest vastutava siseriikliku organi pädevus —
Võimalus kohustada raudtee-ettevõtjat muutma reisijatele hüvitise maksmise korda

Kohtuasjas C-509/11,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Verwaltungsgerichtshof'i (Austria) 8. septembri 2011. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 30. septembril 2011, menetluses, mille algatas

ÖBB-Personenverkehr AG,

menetluses osalesid:

Schienen-Control Kommission,

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja president A. Tizzano, kohtunikud M. Berger, A. Borg Barthet (ettekandja), E. Levits ja J.-J. Kasel,

kohtujurist: N. Jääskinen,

kohtusekretär: ametnik A. Impellizzeri,

arvestades kirjalikus menetluses ja 22. novembri 2012. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke seisukohti, mille esitasid:

- ÖBB-Personenverkehr AG, esindaja: *Rechtsanwalt* A. Egger,
- Schienen-Control Kommission, esindajad: G. Hellwagner, N. Schadler ja G. Redl,
- Austria valitsus, esindaja: C. Pesendorfer,
- Saksamaa valitsus, esindajad: T. Henze ja J. Kemper,
- Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* W. Ferrante,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

— Rootsi valitsus, esindaja: A. Falk,

— Euroopa Komisjon, esindajad: G. Braun ja H. Støvlbæk,

olles 14. märtsi 2013. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L 315, lk 14) artikleid 17 ja 30.
- 2 Kõnealune taotlus on esitatud kaebuse raames, mille esitas ÖBB-Personenverkehr AG (edaspidi „ÖBB-Personenverkehr“) Schienen-Control Kommissiooni (raudteevõrgu kontrollikomisjon, edaspidi „Kommission“) 6. detsembri 2010. aasta otsuse peale, mis käsitleb rongireisijatele ÖBB-Personenverkehrs poolt hüvitiste maksmise korda.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

- 3 23. juunil 2011 Bernis (Šveits) allkirjastatud Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsiooni vaheline leping Euroopa Liidu ühinemise kohta 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga (COTIF), mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga (edaspidi „COTIF“), jõustus selle artikli 9 kohaselt 1. juulil 2011.
- 4 Kõnealuse lepingu artikkel 2 sätestab:

„Ilma et see piiraks konventsiooni eesmärki hõlbustada, parandada ja arendada rahvusvahelist raudteetransporti ning ilma et see piiraks selle täielikku kohaldamist konventsiooni teiste liikmesriikide suhtes, kohaldavad liitu kuuluvad konventsiooni liikmesriigid omavahelistes suhetes liidu eeskirju ja seetõttu mitte konventsioonist tulenevaid eeskirju, välja arvatud juhul, kui konkreetse juhtumi suhtes kohaldamiseks puudub kehtiv liidu eeskiri.”

Liidu õigus

- 5 Määruse nr 1371/2007 põhjendustes 1–3 on nähtud ette:
 - „(1) Ühise transpordipoliitika raames on oluline tagada rongireisijate kasutajaõigused ning parandada raudtee reisijateveo teenuste kvaliteeti ja tõhusust, et aidata suurendada raudteeveo osakaalu võrreldes teiste transpordiliikidega.
 - (2) Komisjoni teatises „Tarbijapoliitika strateegia aastateks 2002–2006” [...] seatakse eesmärgiks kõrgetasemelise tarbijakaitse saavutamine transpordi alal [EÜ] artikli 153 lõike 2 kohaselt.
 - (3) Kuna rongireisija on veolepingu nõrgem osapool, tuleb reisija vastavaid õigusi kaitsta.”

6 Määruse põhjendustes 6, 13 ja 14 on märgitud:

„(6) Rongireisijate õiguste tugevdamine peaks tuginema olemasolevale sellekohasele rahvusvahelise õiguse süsteemile, mis sisaldub [COTIF-i] lisas A – reisijate ja pagasi rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsed eeskirjad (CIV) [(edaspidi „CIV ühtsed eeskirjad”)]. Kuid soovitatav on laiendada käesoleva määruse reguleerimisala ja kaitsta mitte ainult rahvusvahelisi, vaid ka riigisiseseid reisijaid.

[...]

(13) Suuremad õigused hüvitisele ja abile hilinemise, ühendusreisist mahajäämise või rahvusvahelise teenuse tühistamise korral peaks muutma rahvusvahelise rongireisijateturu motiveeritumaks reisijate kasuks.

(14) On soovitatav, et käesolev määrus looks reisijate jaoks raudtee-ettevõtja vastutusega seotud hüvitistesüsteemi hilinemise korral samadel alustel nagu COTIF-iga sätestatud rahvusvaheline süsteem ja eriti selle CIV lisa reisijate õiguste kohta.”

7 Määruse nr 1371/2007 põhjenduste 22 ja 23 kohaselt:

„(22) Liikmesriigid peaksid kehtestama karistused käesoleva määruse rikkumise eest ja tagama nende karistuste rakendamise. Karistused, mille hulka võib kuuluda ka asjaomasele isikule hüvitise maksmine, peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

(23) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt ühenduse raudteede arendamist ja reisijate õiguste kehtestamist ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seetõttu on neid parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas [EÜ] artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.”

8 Määruse nr 1371/2007 artikkel 3 sätestab:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. „raudtee-ettevõtja” – raudtee-ettevõtja [direktiivis 2001/14/EÜ] määratletud tähenduses ning igasugune avaliku või erasektori ettevõtja, kelle tegevuseks on raudtee kauba- ja/või reisijateveo teenuste osutamine tingimusel, et ettevõtja tagab ka veduriteenuse; mõiste hõlmab ka üksnes veduriteenust osutavaid ettevõtjaid;

[...]

8. „veoleping” – tasulist või tasuta vedu käsitlev leping raudtee-ettevõtja või piletimüüja ja reisija vahel ühe või mitme veoteenuse osutamiseks;

[...]

16. „üldised veotingimused” – vedaja tingimused üldtingimuste või igas liikmesriigis seaduslikult kehtivate tariifide kujul, mis saavad veolepingu sõlmimisel selle lahutamatuks osaks;

[...]”.

9 Määruse artikli 6 kohaselt:

„1. Käesoleva määruse alusel reisijate ees võetud kohustusi ei või piirata ega nendest loobuda, eelkõige veolepingusse märgitava mööndus- või piirava klausliga.

2. Raudtee-ettevõtja võib pakkuda reisijatele soodsamaid lepingutingimusi kui käesolevas määruses kehtestatud miinimumnõuded.”

10 Mainitud määruse artikkel 11 näeb ette:

„Kui käesoleva peatüki sätetest ei tulene teisiti ja piiramata siseriikliku õigusega reisijatele ette nähtud täiendavat hüvitist, reguleeritakse raudtee-ettevõtja vastutust reisijate ja nende pagasi eest I lisa IV jaotise I, III ja IV peatükiga ning VI ja VII jaotisega.”

11 Sama määruse artikkel 15 sätestab:

„Kui käesoleva peatüki sätetest ei tulene teisiti, reguleeritakse raudtee-ettevõtjate vastutust hilineamise, ühendusreisist mahajäämise ja reisi tühistamise eest I lisa IV jaotise II peatükiga.”

12 Määruse nr 1371/2007 artikli 17 kohaselt:

„1. Kaotamata õigust transpordile, võib reisija hilineamise korral taotleda raudtee-ettevõtjalt hüvitist nende hilineviste eest piletil märgitud lähte- ja sihtkoha vahel, mille puhul piletit pole hüvitatud vastavalt artiklile 16. Hilineviste eest makstavad miinimumhüvitised on järgmised:

- a) 25% pileti hinnast 60- kuni 119-minutilise hilineamise korral;
- b) 50% pileti hinnast 120-minutilise või enama hilineamise korral.

Reisikaardi või perioodipiletiga reisijad, kes kogevad selle kehtivuse ajal korduvaid hilinevise või tühistamise, võivad taotleda piisavat hüvitist vastavalt raudtee-ettevõtja hüvitiste korrale. Selles korras sätestatakse hilinevise kindlaksmääramise ja hüvitise arvestamise kriteeriumid.

Hilinevise korral makstava hüvitise arvutamisel võetakse arvesse hind, mille reisija hilinevise teenuse eest tegelikult tasus.

Kui veoleping on sõlmitud edasi-tagasi sõidu eest, võetakse edasi- või tagasisuunal hilinevise korral makstava hüvitise arvutamisel arvesse pool pileti eest makstud hinnast. Samal viisil täishinnaga võrdeliselt arvutatakse hüvitis mis tahes teisel kujul veolepinguga ja järjestikuseid reisieppe võimaldava hilinevise teenuse eest.

Hilinevise aja arvutamisel ei võeta arvesse hilinevise, mille kohta raudtee-ettevõtja saab tõestada, et see toimus väljaspool territooriume, kus kohaldatakse Euroopa Ühenduse asutamislepingut.

2. Pileti hinna hüvitis makstakse ühe kuu jooksul pärast hüvitisetaotluse esitamist. Hüvitist võib tasuda tšekkide ja/või teiste teenustega, kui tingimused on paindlikud (eelkõige seoses kehtivusaja ja sihtkohaga). Reisija nõudmisel makstakse hüvitist rahas.

3. Pileti hinna hüvitisest ei või maha arvata tehingukulud, sealhulgas lõive, telefonikõnede maksumust või marke. Raudtee-ettevõtjad võivad määrata alammäärad, millest madalamaid hüvitussummasid ei maksta. Selline alammäär ei ületa 4 [eurot].

4. Reisijal ei ole mingit õigust hüvitisele, kui teda teavitati hilinevise enne, kui ta ostis pileti, või kui saabumisaeg teise rongiga jätkamise või marsruudi muutmise tõttu hilineb vähem kui 60 minutit.”

13 Kõnealuse määruse artikli 18 lõiked 1–3 näevad ette:

„1. Saabumise või väljumise hilinemise korral teavitab raudtee-ettevõtja või jaamaülem reisijaid olukorrast ning arvestuslikust väljumis- ja saabumisaajast niipea, kui see teave on kättesaadav.

2. Lõikes 1 osutatud hilinemise korral rohkem kui 60 minutit pakutakse reisijatele tasuta:

- a) einet ja karastusjooke ootamisajale vastaval hulgal, kui need on rongis või jaamas kättesaadavad või neid on võimalik mõistlikul viisil muretseda;
- b) hotelli või muud majutust ning transporti raudteejaama ja majutuskoha vahel, kui on vajalik üks või mitu ööbimist või kui on vajalik lisaööbimine, kui see on füüsiliselt võimalik;
- c) kui rong on raudteel blokeeritud, siis transporti rongist raudteejaama, teise võimalikku lähtekohta või veeteenuse sihtkohta, kui see on füüsiliselt võimalik.

3. Kui raudteeveeteenust ei saa enam jätkata, korraldab raudtee-ettevõtja reisijatele võimalikult kiiresti alternatiivse veeteenuse.

[...]”.

14 Kõnealuse määruse artikkel 30 sätestab:

„1. Iga liikmesriik määrab organi või organid, kes vastutavad käesoleva määruse täitmise eest. Vajadusel võtab iga organ vajalikud meetmed reisijate õiguste järgimise tagamiseks.

Iga organ on organisatsiooniliselt, rahastamisotsuste osas, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast, maksustavast organist, jaotavast organist või raudtee-ettevõtjast.

Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesolevas lõikes sätestatud korras määratud organist või organitest ning selle või nende vastutusalast.

2. Iga reisija võib esitada kaebusi käesoleva määruse väidetava rikkumise kohta igale lõike 1 alusel määratud asjaomasele organile või muule liikmesriigi määratud asjaomasele organile.”

15 Sama määruse artikkel 32 näeb ette:

„Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse sätete rikkumise korral kohaldatavaid karistusi käsitlevad eeskirjad ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Ettenähtud karistused on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid edastavad need eeskirjad ja meetmed komisjonile 3. juuniks 2010, samuti edastavad liikmesriigid komisjonile viivitamatult kõik neid eeskirju ja meetmeid puudutavad hilisemad muudatused.”

16 Määruse nr 1371/2007 I lisa sisaldab väljavõtet CIV ühtsetest eeskirjadest.

17 Kõnealuste eeskirjade IV jaotise II peatükis pealkirjaga „Vastutus sõiduplaanist mittekinnipidamisel” sisalduv selle peatüki ainuke artikkel 32 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Vedaja vastutab reisijale tekitatud kahju eest, mis tuleneb sellest, et rongi käigust ärajäämise, hilinemise või reisija hilinemise tõttu ümberistumisele ei saa reisi samal päeval jätkata või et antud asjaoludel ei ole samal päeval jätkamine mõeldav. Reisijale hüvitatakse mõistlikud kulud, mis on seotud tema ööbimisega ja teda ootavate isikute informeerimisega.

2. Vedaja vabaneb vastutusest, kui rongi käigust ärajäämise, hilinemise või reisija ümberistumisele hilinemise tingis mõni järgnevatest põhjustest:

- a) raudtee majandamisega mitte seotud asjaolud, mida vedaja kõigi antud olukorras vajalike abinõude rakendamisele vaatamata ei suutnud vältida ning mille tagajärgi ta ei saanud ära hoida;
- b) reisija enda süü;
- c) kolmanda isiku tegevus, mida vedaja kõigi antud olukorras vajalike abinõude rakendamisele vaatamata ei suutnud vältida ning mille tagajärgi ta ei saanud ära hoida; teist ettevõtet, kes kasutab sama raudteefrastruktuuri, ei loeta kolmandaks isikuks; regressiõigus jääb puutumata.

3. Siseriiklik õigus määrab kindlaks, kas ja millises ulatuses peab vedaja hüvitama teistsugused kahjud, kui on ette nähtud lõikes 1. Käesolev säte ei piira artikli 44 kohaldamist.”

Austria õigus

- 18 Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen'i (föderaalseadus, mis käsitleb raudteed, raudteeveeremit ja raudteeliiklust; *BGBL* 60/1975), mida on muudetud (*BGBL* I, 25/2010; edaspidi „raudteeseadus”) § 22a lõige 1 sätestab:

„Põhi- ja seotud kõrvalliinidel raudteeveoteenuste osutamise hinnakiri peab sisaldama ka hüvitiste korda, et kohaldada piletihinna hüvitamist käsitlevaid õigusnorme vastavalt [föderaalseaduse, millega rakendatakse määrus nr 1371/2007], §-le 2 ja määruse nr 1371/2007 [...] artiklile 17.”

- 19 Raudteeseaduse § 78b lõike 2 kohaselt:

„[Kommission] peab omal algatusel:

[...]

2. Osaliselt või täielikult tühistama määruse nr 1371/2007 alusel vastu võetud hüvitiste korra, kui raudtee-ettevõtja ei ole seda kindlaks määranud määruse nr 1371/2007 artiklis 17 sätestatud kriteeriume järgides.”
- 20 Raudteeseaduse § 167 punkt 1 näeb ette, et isik, kes ei avalda hüvitiste korda vastavalt selle seaduse § 22a lõikele 1, paneb toime väärteo ja teda karistatakse selle eest rahatrahviga kuni 2180 eurot.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 21 ÖBB-Personenverkehr on raudtee-ettevõtja määruse nr 1371/2007 artikli 3 lõike 1 tähenduses.
- 22 Arvestades, et piletihinna hüvitamise kord, mida kõnealune raudtee-ettevõtja kasutab reisijatega sõlmitud veolepingutes, ei ole määruse nr 1371/2007 artikliga 17 kooskõlas, kohustas Kommission 6. detsembri 2010. aasta otsusega ÖBB-Personenverkehr'i asjaomast korda muutma.
- 23 Konkreetsemalt kohustas Kommission kustutama tingimuse, mille kohaselt ei hüvitata ega tagastata hilinemisest põhjustatud kulusid järgmistel juhtudel:

— reisija enda süü;

- kolmanda isiku tegevus, mida vedaja kõigi antud olukorras vajalike abinõude rakendamisele vaatamata ei suutnud vältida ning mille tagajärgi ta ei saanud ära hoida;
- raudtee majandamisega mitteseotud asjaolud, mida vedaja kõigi antud olukorras vajalike abinõude rakendamisele vaatamata ei suutnud vältida ning mille tagajärgi ta ei saanud ära hoida;
- liikluspiirangud streigi tõttu, kui reisijat oli sellest nõuetekohaselt teavitatud, ja
- kui hilinemise põhjustas veoteenus, mis ei ole veolepingu osa.

24 ÖBB-Personenverkehr esitas selle otsuse peale kaebuse Verwaltungsgerichtshofile.

25 Kõnealune ettevõtja väidab esiteks, et Kommissionil ei ole õigust teha ettekirjutusi lepingu üldtingimuste muutmise kohta ja teiseks, et määrusest nr 1371/2007 tulenevalt vabanevad raudtee-ettevõtjad reisijatele hüvitise maksmise kohustusest, kui hilinemise põhjustas vääramatu jõud. Selles osas väidab ÖBB-Personenverkehr eelkõige, et määruse artikkel 15 viitab CIV ühtsete eeskirjade artiklile 32, mistõttu on viimati mainitud sättes nimetatud vastutusest vabanemise alused kohaldatavad ka kõnealuse määruse artikli 17 raames.

26 Kommission väidab seevastu, et raudtee-ettevõtjale tehtud ettekirjutus kohaldada teatud hüvitamiskorda või hoiduda kohaldamast veotingimusi, mis piiravad määruses nr 1371/2007 sätestatud reisijate õigusi, võib otseselt tugineda määruse artikli 30 lõikele 1. Lisaks väidab ta, et määruse artiklil 17 on ammendav laad. Järelikult raudtee-ettevõtja, kes vastavalt kõnealuse määruse artikli 6 lõikes 1 sätestatule ei tohi piirata oma kohustusi ega lubada endale reisijate suhtes erandeid, ei tohi seda teha ka kõnealuse artikli 17 raames, kaasa arvatud vääramatu jõu puhul.

27 Neil asjaoludel otsustas Verwaltungsgerichtshof menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas [määruse nr 1371/2007] artikli 30 lõike 1 esimest lõiku tuleb tõlgendada nii, et viidatud määruse täitmise eest vastutavaks määratud siseriiklik organ võib teha raudtee-ettevõtjale, kelle piletihinna hüvitamise kord ei vasta nimetatud määruse artiklis 17 sätestatud kriteeriumidele, asjaomase raudtee-ettevõtja hüvitiste korra konkreetse sisu kohta siduvaid ettekirjutusi ka juhul, kui siseriikliku õiguse kohaselt on tal üksnes võimalus kõnealune hüvitiste kord kehtetuks tunnistada?
2. Kas määruse nr 1371/2007 artiklit 17 tuleb tõlgendada nii, et raudtee-ettevõtja võib jätta piletihinna hüvitamise kohustuse vääramatu jõu korral täitmata, kui ta kohaldab analoogia alusel kas vastutuse välistamise tingimusi, mis on sätestatud [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruses (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. novembri 2010. aasta määruses (EL) nr 1177/2010, mis käsitleb meritsi ja siseveeteedel reisijate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 (ELT L 334, lk 1), ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määruses (EL) nr 181/2011, mis käsitleb bussisõitjate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 (ELT L 55, lk 1)], või tugineb ka piletihinna hüvitamise osas vastutusest vabanemise tingimustele, mis on sätestatud [CIV ühtsete eeskirjade] artikli 32 lõikes 2?”

Eelotsuse küsimused

Teine küsimus

- 28 Teise küsimusega, millele tuleb vastata esimesena, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 1371/2007 artiklit 17 tuleb tõlgendada nii, et raudtee-ettevõtjal on õigus lisada veolepingu üldtingimustesse klausel, mille kohaselt ta vabaneb piletihinna hüvitamise kohustusest hilinemise korral, juhul kui hilinemise tingis vääramatu jõud või üks CIV ühtsete eeskirjade artikli 32 lõikes 2 nimetatud põhjustest.
- 29 Kõigepealt olgu meenutatud, et määruse nr 1371/2007 artikli 17 lõige 1 näeb ette transpordipileti hinna alusel arvestatud miinimumhüvitised, mida reisijad võivad raudtee-ettevõtjalt hilinemise korral nõuda.
- 30 Kõnealuse määruse artikli 17 lõike 4 kohaselt ei ole reisijatel siiski mingit õigust hüvitisele, kui neid teavitati hilinemisest enne pileti ostmist või kui saabumisaeg hilineb vähem kui 60 minutit. Lisaks sellele täpsustab määruse artikli 17 lõike 1 viimane lõik, et hilinemise aja arvutamisel ei võeta arvesse hilinemist, mille kohta raudtee-ettevõtja saab tõestada, et see toimus väljaspool territooriumi, kus kohaldatakse EÜ asutamislepingut.
- 31 Samas ei näe määruse nr 1371/2007 ükski sätte ette, et raudtee-ettevõtjad vabanevad määruse artikli 17 lõikes 1 sätestatud hüvitamiskohustusest juhul, kui hilinemise tingis vääramatu jõud.
- 32 Määruse nr 1371/2007 artikkel 15 näeb aga ette, et kui määruse artiklitest 16–18 ei tulene teisiti, reguleeritakse raudtee-ettevõtjate vastutust hilinemise, ühendusreisist mahajäämise ja reisi tühistamise eest CIV ühtsete eeskirjade artikliga 32.
- 33 Nagu nähtub määruse nr 1371/2007 põhjendusest 14, on liidu seadusandja pidanud soovitavaks, et hilinemise korral reisijatele hüvitiste maksmise kord põhineks samadel alustel nagu COTIF-iga sätestatud rahvusvaheline süsteem, mille hulka kuuluvad ka CIV ühtsed eeskirjad.
- 34 Kõnealuste ühtsete eeskirjade artikli 32 kohaselt vastutab vedaja reisijale tekitatud kahju eest, mis tuleneb sellest, et rongi käigust ärajäämise, hilinemise või reisija hilinemise tõttu ümberistumisele ei saa reisi samal päeval jätkata. Rongireisijal on sel juhul õigus nõuda selliste mõistlike kulude hüvitamist, mis on seotud tema ööbimisega ja teda ootavate isikute informeerimisega.
- 35 Selles sättes viidatud vedaja vastutusest vabanemise alused on ette nähtud CIV ühtsete eeskirjade artikli 32 lõikes 2.
- 36 Seda arvestades küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus esiteks, kas kõnealuse artikli 32 lõikes 2 viidatud asjaoludel on raudtee-ettevõtjal õigus vabaneda oma kohustusest maksta reisijale hüvitist vastavalt määruse nr 1371/2007 artiklile 17.
- 37 Selles osas tuleb märkida, et CIV ühtsete eeskirjade artikkel 32 käsitleb rongireisijate õigust saada hüvitist rongi hilinemise või ärajäämise tõttu tekkinud kahju eest.
- 38 Seevastu määruse nr 1371/2007 artiklis 17 ette nähtud hüvitise – niivõrd, kui see arvutatakse transpordipileti hinna alusel – eesmärk on kompenseerida reisija poolt tasutud pileti hind teenuse eest, mida lõpuks veolepingule vastavalt ei osutatud. Lisaks, erinevalt kõnealuste ühtsete eeskirjade artikli 32 lõikes 1 viidatud vastutuse korrast, mis eeldab kantud kahju individuaalset hindamist, on tegemist kindlamääralise ja standardse rahalise hüvitise liigiga.

- 39 Seega, kuna eespool nimetatud sätete eesmärk ja rakendamise viisid on erinevad, ei saa määruse nr 1371/2007 artikli 17 kohaselt liidu seadusandja poolt ette nähtud hüvitiste korda samastada raudteevedaja vastutuse korraga vastavalt CIV ühtsete eeskirjade artikli 32 lõikele 1.
- 40 Määruse nr 1371/2007 artiklit 15 arvestades järeldub, et rongireisijatele hüvitise maksmine kõnealuse määruse artikli 17 alusel ei takista neil muu hulgas esitada hüvitamisnõudeid mainitud ühtsete eeskirjade artikli 32 lõike 1 alusel või lähtudes nende eeskirjade artikli 32 lõikest 3, kohaldatava siseriikliku õiguse alusel.
- 41 See tõlgendus on pealegi kooskõlas reisijate rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsete eeskirjade (CIV) seletuskirjaga, mis asub dokumendis pealkirjaga „Keskbüroo aruanne rahvusvahelise raudteevedude konventsiooni (COTIF) 9. mai 1980. aasta redaktsiooni kohta ja viiendal peaassambleel 1. jaanuaril 2011 vastu võetud tekstide seletuskirjad”, mille kohaselt „reisijateveo hiline mine kujutab endast tüüpilist veolepingu mittekohase täitmise juhtumit[, mis] paljudes õigussüsteemides õigustab [...]hinna alandamist, s.o [antud juhul] veotasu vähendamist”.
- 42 Eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et CIV ühtsete eeskirjade artikli 32 lõikes 2 sätestatud vedaja vastutusest vabanemise aluseid ei saa pidada kohaldatavaks määruse nr 1371/2007 artikli 17 raames.
- 43 Seda tõlgendust toetavad määruse nr 1371/2007 ettevalmistavad materjalid, millest nähtub, et kuigi liidu seadusandja otsustas sätted raudtee-ettevõtjate vastutuse kohta hiline mine, puuduvate ümberistumiste ja ärajäämistest eest seada samale reale CIV ühtsete eeskirjade vastavate peatükkidega, pidas ta lisaks sellele vajalikuks näha kõnealuses määruses ette erisätted, mis reguleerivad tagasimakset ja marsruudi muutmist, pileti hinna hüvitist ning kohustust anda reisijatele hiline mine korral abi.
- 44 Nagu aga näitab asjaolu, et Euroopa Liidu Nõukogu lükkas tagasi muudatuse, mille võttis vastu Euroopa Parlament teisel lugemisel ja millega sooviti täpsustada, et kõnealuste eeskirjade artikli 32 lõige 2 on kohaldatav ka sätete suhtes, mis sisalduvad määruse nr 1371/2007 artiklites 16 ja 17, keeldus liidu seadusandja teadlikult sätestamast, et raudtee-ettevõtjad vabaneksid oma kohustusest maksta hiline mine korral pileti hinna hüvitist kõnealuse artikli 32 lõikes 2 viidatud asjaoludel.
- 45 Nii toimides asus liidu seadusandja seisukohale, et selle hinna hüvitamine, mida maksti veoteenuse eest, mida ei osutatud vastavalt veolepingule, on raudteeveoettevõtja kohustus, kaasa arvatud juhul, kui hiline mine tingis üks CIV ühtsete eeskirjade artikli 32 lõikes 2 loetletud põhjustest.
- 46 Teiseks küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas vedaja vastutusest vabastamise põhjendused, mis on ette nähtud määrustes nr 261/2004, nr 1177/2010 ja nr 181/2011, mis käsitlevad vastavalt reisijate vedu lennuki, laeva ja bussiga, on analoogia alusel kohaldatavad raudteetranspordis.
- 47 Selles osas tuleb meenutada, et erinevate transpordiliikide sektoris tegutsevate ettevõtjate olukord ei ole võrreldav, kuna eelkõige toimimisviisi, kättesaadavuse tingimusi ja teenindusvõrkude jaotust arvesse võttes ei ole erinevad transpordivahendid kasutustingimuste osas üksteise vastu vahetatavad. Neil asjaoludel sai liidu seadusandja kehtestada eeskirjad, mis näevad ette tarbijate kaitse taseme, mis on asjaomaste transpordisektorite lõikes erinev (31. jaanuari 2013. aasta otsus kohtuasjas C-12/11: McDonagh, punktid 56 ja 57).
- 48 Järelikult ei ole teiste transpordiliikide suhtes kehtivate liidu õigusnormidega ette nähtud vabastuse alused analoogia põhjal raudteetranspordi suhtes kohaldatavad.
- 49 Samuti ei saa nõustuda argumentidega, vastavalt millele tuleb liidu õiguse üldpõhimõtet vääramatute jõe kohta kohaldada sellistel asjaoludel, nagu on kõne all põhikohtuasjas, mille tagajärjel on raudteeveoettevõtjal õigus keelduda maksmast asjaomastele reisijatele pileti hinna hüvitist hiline mine korral, mille tingis vääramatute jõud.

- 50 Nimelt ei ole vääramatut jõudu ega ühtegi muud samaväärset asjaolu mainitud määruse nr 1371/2007 artiklis 17 ega üheski muus selle sättes, mis oleks kõnealuse artikli tõlgendamisel asjakohane.
- 51 Seda arvestades seaks määruse nr 1371/2007 artikli 17 teistsugune tõlgendus ohtu rongireisijate õiguste kaitse peamise eesmärgi, mida selle määrusega taotletakse ja mida on määruse põhjendustes 1–3 meenutatud.
- 52 Kõikidest eeltoodud kaalutlustest lähtuvalt tuleb teisele küsimusele vastata, et määruse nr 1371/2007 artiklit 17 tuleb tõlgendada nii, et raudtee-ettevõtjal ei ole õigust lisada veolepingu üldtingimustesse klauslit, mille kohaselt ta vabaneb piletihinna hüvitamise kohustusest hilinemise korral juhul, kui hilinemise tingis vääramatu jõud või üks CIV ühtsete eeskirjade artikli 32 lõikes 2 nimetatud põhjustest.

Esimene küsimus

- 53 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 1371/2007 artikli 30 lõike 1 esimest lõiku tuleb tõlgendada nii, et kõnealuse määruse täitmise eest vastutavaks määratud siseriiklik organ võib vastava siseriikliku sätte puudumisel teha raudtee-ettevõtjale, kelle piletihinna hüvitamise kord ei vasta määruse artiklis 17 sätestatud kriteeriumidele, asjaomase hüvitiste korra konkreetse sisu kohta siduvaid ettekirjutusi.
- 54 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab nimelt, et raudteeseaduse § 78b lõige 2, mille kohaselt peab Komisioon tunnistama määruse nr 1371/2007 artikliga 17 vastuolus oleva hüvitamiskorra tühiseks, ei võimalda tagada seda, et rongireisijate õigusi järgitaks igas olukorras.
- 55 Nimelt, kui asjaomase hüvitamiskorra tühiseks tunnistamisele ei järgne vajalikke muudatuste tegemist, et viia see kord kooskõlla määruse nr 1371/2007 artikli 17 lõike 1 teise lõiguga, ei ole võimalik tagada, et rongireisijate suhtes kehtiks kõnealuses sättes ettenähtud hüvitamise tingimused.
- 56 Neil asjaoludel tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtu esimest küsimust mõista nii, et sellega soovitakse sisuliselt teada, kas Komisioonil, võttes arves, et tal on Austria õiguse kohaselt piiratud pädevus, on õigus tugineda otse määruse nr 1371/2007 artikli 30 lõikele 1, et võtta meetmeid, mille eesmärk on tagada rongireisijate õiguste kaitse.
- 57 Selles osas tuleb meenutada, et oma olemuse ja ülesande tõttu ühenduse õiguse allikate süsteemis on määruse sätetel üldreeglina siseriiklikes õiguskordades vahetu mõju, ilma et siseriiklikel võimudel oleks vaja rakendusmeetmeid võtta (28. oktoobri 2010. aasta otsus kohtuasjas C-367/09: SGS Belgium jt, EKL 2010, lk I-10761, punkt 32 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 58 Siiski võib määruste teatavate sätete puhul nende rakendamiseks olla vajalik, et liikmesriigid võtaksid rakendusmeetmed (eespool viidatud kohtuotsus SGS Belgium, punkt 33).
- 59 Antud juhul näeb määruse nr 1371/2007 artikli 30 lõige 1 ette, et siseriiklik organ, kes vastutab kõnealuse määruse täitmise eest, peab võtma vajalikud meetmed reisijate õiguste järgimise tagamiseks.
- 60 Sellest hoolimata tuleb tõdeda, et liidu seadusandja ei ole määratlenud konkreetseid meetmeid, mida kõnealune organ peab saama võtta.
- 61 Lisaks tuleb märkida, et vastavalt määruse nr 1371/2007 artikli 30 lõike 1 kolmandale lõigule on liikmesriigid kohustatud teavitama komisjoni selle organi vastutusalast.
- 62 Eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et määruse nr 1371/2007 artikli 30 lõike 1 kohaldamiseks peavad liikmesriigid võtma rakendusmeetmed, millega määratletakse siseriikliku kontrolliorgani pädevus.

- 63 Seega, vastupidi Komisjoni väidetule ei saa määruse nr 1371/2007 artikli 30 lõiget 1 tõlgendada õigusliku alusena, mis lubab siseriiklikel organitel teha raudtee-ettevõtja hüvitiste korda puudutavate lepingutingimuste konkreetse sisu kohta siduvaid ettekirjutusi.
- 64 Säilib tõsiasi, et ELL artikli 4 lõike 3 kohaselt peavad kõik liikmesriikide ametivõimud, kaasa arvatud kohtud oma pädevuse piires võtma asjakohased meetmed, et tagada määrusest nr 1371/2007 tulenevate kohustuste täitmine. Tagamaks kõnealuse määruse täielikku mõju ja nende õiguste kaitset, mida ta üksikisikutele annab, peavad mainitud ametivõimud tõlgendama ja kohaldama siseriiklikku õigust niivõrd, kui see on võimalik kõnealuse määruse teksti ja eesmärgi arvestades, et saavutada selle määrusega kavandatud tulemus.
- 65 Antud juhul, võttes arvesse määruse nr 1371/2007 põhjendustes 1–3 loetletud eesmärke, tuleb Austria õiguse asjakohaseid sätteid, kaasa arvatud neid, mis reguleerivad kõnealuse määruse rikkumise eest määratavaid sanktsioone, tõlgendada ja kohaldada nii, et see vastaks rongireisijate kaitse kõrge taseme nõudele ja nii, et viimastele antud õigused oleks tagatud.
- 66 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimese küsimusele vastata, et määruse nr 1371/2007 artikli 30 lõike 1 esimest lõiku tuleb tõlgendada nii, et kõnealuse määruse täitmise eest vastutavaks määratud siseriiklik organ ei või vastava siseriikliku sätte puudumisel teha raudtee-ettevõtjale, kelle piletihinna hüvitamise kord ei vasta määruse artiklis 17 sätestatud kriteeriumidele, asjaomase hüvitiste korra konkreetse sisu kohta siduvaid ettekirjutusi.

Kohtukulud

- 67 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamise seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

- 1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta artikli 30 lõike 1 esimest lõiku tuleb tõlgendada nii, et kõnealuse määruse täitmise eest vastutavaks määratud siseriiklik organ ei või vastava siseriikliku sätte puudumisel teha raudtee-ettevõtjale, kelle piletihinna hüvitamise kord ei vasta määruse artiklis 17 sätestatud kriteeriumidele, asjaomase hüvitiste korra konkreetse sisu kohta siduvaid ettekirjutusi.**
- 2. Määruse nr 1371/2007 artiklit 17 tuleb tõlgendada nii, et raudtee-ettevõtjal ei ole õigust lisada veolepingu üldtingimustesse klauslit, mille kohaselt ta vabaneb piletihinna hüvitamise kohustusest hilinemise korral juhul, kui hilinemise tingis vääramatu jõud või üks 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni, mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga, reisijate ja pagasi rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsete eeskirjade artikli 32 lõikes 2 nimetatud põhjustest.**

Allkirjad