



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2013. gada 26. septembrī*

Regula (EK) Nr. 1371/2007 — Dzelzceļa pasažieru tiesības un pienākumi — 17. pants — Biļešu cenas kompensācija kavēšanās gadījumā — Izslēgšana nepārvaramas varas gadījumā — Pieļaujamība — 30. panta 1. punkta pirmā daļa — Valsts struktūras, kurai ir jānodrošina šīs regulas izpilde, pilnvaras — Iespēja dzelzceļa pārvadātājam uzlikt pienākumu grozīt kompensācijas pasažieriem nosacījumus

Lieta C-509/11

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Verwaltungsgerichtshof* (Austrija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2011. gada 8. septembrī un kas Tiesā reģistrēts 2011. gada 30. septembrī, tiesvedībā

ÖBB-Personenverkehr AG,

piedaloties

Schienen-Control Kommission,

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs A. Ticano [*A. Tizzano*], tiesneši M. Bergere [*M. Berger*], E. Borgs Bartets [*A. Borg Barthet*] (referents), E. Levits un Ž. Ž. Kāzels [*J.-J. Kasel*],

ģenerāladvokāts N. Jēskinens [*N. Jääskinen*],

sekretāre A. Impellicēri [*A. Impellizzeri*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2012. gada 22. novembra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *ÖBB-Personenverkehr AG* vārdā – *A. Egger, Rechtsanwalt,*

— *Schienen-Control Kommission* vārdā – *G. Hellwagner* un *N. Schadler*, kā arī *G. Redl*, pārstāvji,

— Austrijas valdības vārdā – *C. Pesendorfer*, pārstāve,

— Vācijas valdības vārdā – *T. Henze* un *J. Kemper*, pārstāvji,

— Itālijas valdības vārdā – *G. Palmieri*, pārstāve, kurai palīdz *W. Ferrante, avvocato dello Stato,*

* Tiesvedības valoda – vācu.

— Zviedrijas valdības vārdā – *A. Falk*, pārstāve,

— Eiropas Komisijas vārdā – *G. Braun* un *H. Støvlbæk*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2013. gada 14. marta tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulas (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 315, 14. lpp.), 17. un 30. pantu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar prasību, ko cēlusi *ÖBB-Personenverkehr AG* (turpmāk tekstā – “*ÖBB-Personenverkehr*”) par *Schienen-Control Kommission* (Sliežu ceļu kontroles komisija, turpmāk tekstā – “*Kommission*”) 2010. gada 6. decembra lēmumu saistībā ar nosacījumiem, saskaņā ar kuriem *ÖBB-Personenverkehr* sniedz kompensācijas dzelzceļa pasažieriem.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskās tiesības

- 3 2011. gada 23. jūnijā Bernē (Šveice) parakstītais Nolīgums starp Eiropas Savienību un Starptautisko Dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (turpmāk tekstā – “*COTIF*”), saskaņā ar tā 9. pantu stājās spēkā 2011. gada 1. jūlijā.
- 4 Šī līguma 2. pantā noteikts:

“Neskarot konvencijas mērķi un nolūku sekmēt, uzlabot un veicināt starptautiskus dzelzceļa pārvadājumus un neskarot tās piemērošanu kopumā pārējām konvencijas dalībniecēm, konvencijas dalībnieces, kas ir Savienības dalībvalstis, savās savstarpējās attiecībās piemēro Savienības noteikumus un tādēļ nepiemēro noteikumus, kas izriet no šīs konvencijas, izņemot tad, ja nepastāv tādi Savienības noteikumi, kuri reglamentē konkrēto attiecīgo jautājumu.”

Savienības tiesības

- 5 Saskaņā ar Regulas Nr. 1371/2007 preambulas 1.–3. apsvērumu:
 - (1) Īstenojot kopējo transporta politiku, ir svarīgi nodrošināt dzelzceļa pasažieru tiesības un uzlabot kvalitāti un efektivitāti dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem starp dalībvalstīm, lai palīdzētu palielināt dzelzceļa pārvadājumu daļu attiecībā pret citiem pārvadājumu veidiem.
 - (2) Komisijas Paziņojumā “Patērētāju aizsardzības politikas stratēģija 2002.–2006. gadam” [..] ir noteikts mērķis sasniegt augstu patērētāju aizsardzības līmeni transporta jomā saskaņā ar [EKL] 153. panta 2. punktu.
 - (3) Ņemot vērā to, ka dzelzceļa pasažieris ir pārvadājuma līguma vājākā puse, pasažieru tiesības šajā ziņā būtu jāaizsargā.”

6 Minētās regulas preambulas 6., 13. un 14. apsvērumā ir paredzēts:

“(6) Nostiprinot dzelzceļa pasažieru tiesības, būtu jāņem vērā pastāvošā starptautisko tiesību sistēma šajā jomā, kas ir noteikta [COTIF] A papildinājumā – Vienotie noteikumi attiecībā uz pasažieru un bagāžas starptautisko dzelzceļa pārvadājuma līgumu (CIV) [(turpmāk tekstā – “CIV vienotie noteikumi”)]. Tomēr būtu vēlams paplašināt darbības jomu un aizsargāt ne tikai starptautiskos dzelzceļa pasažierus, bet arī pasažierus, kas izmanto vienas valsts dzelzceļa pakalpojumus.

[..]

(13) Nostiprinātām tiesībām uz kompensāciju un palīdzību, ja noticis starptautiska pakalpojuma kavējums, nokavēta pārsēšanās vai pakalpojums atcelts, būtu jāstimulē starptautiska dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus darbība pasažieru interesēs.

(14) Ar šo regulu ir vēlams radīt sistēmu pasažieru kompensācijai par kavējumiem, kas ir saistīti ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma atbildību, šai sistēmai izmantojot to pašu pamatojumu k[o] starptautiskajai sistēmai, kas paredzēta COTIF, un jo īpaši tā CIV papildinājumā par pasažieru tiesībām.”

7 Saskaņā ar Regulas Nr. 1371/2007 preambulas 22. un 23. apsvērumu:

“(22) Dalībvalstīm būtu jāparedz sankcijas, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un jānodrošina to piemērošana. Sankcijām, kas varētu ietvert kompensācijas maksāšanu attiecīgajai personai, vajadzētu jābūt efektīvām, samērīgām un atturošām.

(23) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus – proti, attīstīt Kopienas dzelzceļu un ieviest pasažieru tiesības, – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar [EKL] 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.”

8 Regulas Nr. 1371/2007 3. pants ir šāds:

“Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

“1) “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kā noteikts Direktīvas 2001/14/EK [..] 2. pantā, un jebkurš valsts vai privāts uzņēmums, kas nodarbojas ar kravu un/vai pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu, ar nosacījumu, ka tas nodrošina vilci; tas ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina vienīgi vilci;

[..]

8) “pārvadājuma līgums” ir līgums par pārvadājuma veikšanu pret atlīdzību vai par brīvu, kuru dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai biļešu pārdevējs un pasažieris noslēdz par viena vai vairāku pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu;

[..]

16) “vispārēji pārvadāšanas nosacījumi” ir pārvadātāja nosacījumi, kas ir vispārēju nosacījumu vai tarifu formā, kuri juridiski ir spēkā katrā dalībvalstī un kuri pēc pārvadājuma līguma noslēgšanas ir kļuvuši par tā sastāvdaļu;

[..].”

9 Saskaņā ar šīs regulas 6. pantu:

“1. Šajā regulā paredzētās saistības attiecībā pret pasažieriem nedrīkst ierobežot un no tām nedrīkst atteikties, jo īpaši paredzot atkāpi vai ierobežojošu klauzulu pārvadājuma līgumā.

2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var pasažierim piedāvāt līguma nosacījumus, kas ir izdevīgāki nekā šajā regulā paredzētie nosacījumi.”

10 Šīs regulas 11. pantā ir paredzēts:

“Ņemot vērā šo nodaļu un neskarot valsts piemērojamās tiesības, ar kurām piešķir pasažieriem turpmāku kompensāciju zaudējumu segšanai, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē I pielikuma IV sadaļas I, III un IV nodaļa, kā arī VI un VII sadaļa.”

11 Šīs pašas regulas 15. pantā ir noteikts:

“Ņemot vērā šo nodaļu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildību par kavējumiem, nokavētu pārsēšanos un atceltiem reisiem reglamentē I pielikuma IV sadaļas II nodaļa.”

12 Regulas Nr. 1371/2007 17. pantā ir noteikts:

“1. Nezaudējot tiesības uz pārvadāšanu, pasažieris var pieprasīt kompensāciju no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma par kavēšanos, ja viņš saskaras ar tādu pakalpojuma kavējumu, kas noticis starp biļetē norādīto izbraukšanas un galamērķa vietu, par kura biļeti nav atlīdzināti zaudējumi saskaņā ar 16. pantu. Minimālās kompensācijas par kavējumiem ir šādas:

- a) 25 % no biļetes cenas, ja kavējums ir 60 līdz 119 minūtes;
- b) 50 % no biļetes cenas, ja kavējums ir 120 minūtes vai ilgāks.

Pasažieri, kuriem ir braukšanas karte vai dzelzceļa braukšanas biļete uz noteiktu laiku un kuri ir pieredzējuši vairākkārtēju kavēšanos vai pakalpojumu atcelšanu savas biļetes derīguma laikposmā, drīkst pieprasīt atbilstīgu kompensāciju saskaņā ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu kompensēšanas pasākumiem. Šie pasākumi paredz kritērijus, lai noteiktu kavēšanos un aprēķinātu kompensāciju.

Kompensāciju par kavējumu aprēķina proporcionāli cenai, kuru pasažieris faktiski samaksājis par nokavēto pakalpojumu.

Ja pārvadājuma līgums ir noslēgts par turp- un atpakaļbraucienu, kompensāciju par kavējumu turpceļā vai atpakaļceļā aprēķina, ņemot vērā pusi summas, kas samaksāta par biļeti. Tāpat proporcionāli pilnai cenai aprēķina jebkura tāda kavēta pakalpojuma cenu, kuru sniedz saskaņā ar jebkuras citas formas pārvadājuma līgumu, ar ko atļauj ceļot pa vairākiem turpmākiem posmiem.

Aprēķinot kavējuma ilgumu, neņem vērā nekādus kavējumus, attiecībā uz kuriem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var pierādīt, ka tie notikuši ārpus teritorijām, kurās piemēro Kopienas dibināšanas līgumu.

2. Kompensāciju par biļeti izmaksā viena mēneša laikā pēc kompensācijas pieprasījuma iesniegšanas. Kompensāciju drīkst izmaksāt ar kuponiem un/vai citiem pakalpojumiem, ja nosacījumi ir elastīgi (jo īpaši attiecībā uz derīguma termiņu un ceļojuma galamērķi). Pēc pasažiera pieprasījuma kompensāciju izmaksā naudā.

3. Biļešu cenas kompensāciju nesamazina, atskaitot ar finanšu darījumiem saistītas izmaksas, piemēram, maksas, tālruņa vai pastmarku izmaksas. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var noteikt minimālo summu, ko nesasniedzot kompensāciju neizmaksā. Šī minimālā summa nav lielāka par EUR 4.

4. Pasażierim nav nekādu tiesību uz kompensāciju, ja viņu informē par kavējumu pirms biļetes nopirkšanas vai ja vilciena kavējums, kas rodas sakarā ar brauciena turpināšanu, izmantojot citu pakalpojumu vai mainot maršrutu, ir mazāks par 60 minūtēm.”

13 Šīs regulas 18. panta 1. un 3. punktā ir paredzēts:

“1. Ja ierašanās vai atiešana ir kavēta, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai stacijas apsaimniekotājs informē pasažierus par stāvokli, kā arī par paredzēto atiešanas un ierašanās laiku, tiklīdz šāda informācija ir pieejama.

2. Ja kāds no 1. punktā minētajiem kavējumiem ir vairāk nekā 60 minūtes, pasažieriem par brīvu piedāvā arī:

- a) maltītes un atspirdzinājumus apjomā, kas pamatoti atbilst gaidīšanas laikam, ja tie ir pieejami vilcienā vai stacijā vai tos iespējams saprātīgā veidā piegādāt;
- b) ja ir jāpārnakšņo viena vai vairākas nakts vai ja ir jāuzturas ilgāk – izmitināšanu viesnīcā vai citur un pārvadāšanu starp dzelzceļa staciju un izmitināšanas vietu, kur un ja vien tas fiziski iespējams;
- c) ja vilciena turpmāka kustība nav iespējama – pārvadāšanu no vilciena līdz dzelzceļa stacijai, alternatīvam pakalpojuma sākumpunktam vai galamērķim, kur ja vien tas fiziski iespējams.

3. Ja dzelzceļa pakalpojuma sniegšanu vairs nevar turpināt, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, cik drīz vien iespējams, noorganizē pasažieriem alternatīvus pārvadājumu pakalpojumus.

[..]”

14 Šīs regulas 30. pantā ir paredzēts:

“1. Katra dalībvalsts norīko struktūru vai struktūras, kas atbild par šīs regulas izpildi. Katra no minētajām struktūrām veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu pasažieru tiesību ievērošanu.

Visas struktūras savā uzbūvē, lēmumos par finansējumu, juridiskā formā un lēmumu pieņemšanā ir neatkarīgas no infrastruktūras pārvaldītājiem, maksāšanas struktūrām, par jaudas iedalīšanu atbildīgajām struktūrām vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Dalībvalstis informē Komisiju par struktūru vai struktūrām, kas norīkotas saskaņā ar šo punktu, un par to attiecīgo kompetenci.

2. Par šīs regulas varbūtēju pārkāpumu ikviens pasažieris var iesniegt sūdzību attiecīgajai struktūrai, kas norīkota saskaņā ar 1. punktu, vai kādai citai dalībvalsts norīkotai atbilstīgai struktūrai.”

15 Šīs pašas regulas 32. pantā ir paredzēts:

“Dalībvalstis pieņem noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to īstenošanu. Paredzētās sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un preventīvas. Dalībvalstis par šiem noteikumiem un pasākumiem paziņo Komisijai līdz 2010. gada 3. jūnijam un nekavējoties ziņo tai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kas tos iespaido.”

- 16 Regulas Nr. 1371/2007 I pielikumā ir ietverts izvilcums no *CIV* vienotajiem noteikumiem.
- 17 Šo noteikumu IV sadaļas II nodaļā ar nosaukumu “Atbildība gadījumos, kad nav ievērots pārvadājuma grafiks”, ir ietverts 32. pants, kas ir vienīgais šajā nodaļā un kas ir formulēts šādi:

“1. Pārvadātājs ir atbildīgs par pasažiera zaudējumu vai kaitējumu, kas izriet no tā, ka vilciena atcelšanas, kavēšanās vai nokavētas pārsēšanās gadījumā viņš nevar turpināt savu braucienu tajā pašā dienā vai konkrētos apstākļos braucienu turpināšana tajā pašā dienā nav ieteicama. Kompensācijas ietver saprātīgus uzturēšanās izdevumus, kā arī saprātīgus izdevumus, kas saistīti ar to personu informēšanu, kuri sagaida pasažieri.

2. Pārvadātājs tiek atbrīvots no atbildības, ja vilciena atcelšana, kavēšanās vai nokavēta pārsēšanās radusies vienā no šādiem gadījumiem:

- a) apstākļos, kas nav saistīti ar dzelzceļa darbību un no kuriem pārvadātājs, neraugoties uz rīcību, ko tas atbilstoši apstākļiem konkrētajā gadījumā veicis, nav varējis izvairīties, un kuru sekas tas nebija spējīgs novērst;
- b) pasažiera vainas dēļ; vai
- c) trešās personas rīcības rezultātā, no kuras pārvadātājs, neraugoties uz šādos apstākļos nepieciešamās rīcības īstenošanu, nespēja izvairīties, un kuras sekas tas nebija spējīgs novērst; cits uzņēmums, kurš izmanto to pašu dzelzceļa infrastruktūru, netiek uzskatīts par trešo personu; tas nedrīkst ietekmēt tiesības uz regresa prasību.

3. Attiecīgās valsts tiesību aktos nosaka, vai un cik lielā mērā pārvadātājs maksā kompensācijas par citiem zaudējumiem, kas nav paredzēti šā panta 1. punktā. Šis nosacījums nedrīkst ietekmēt 44. panta piemērošanu.”

Austrijas tiesības

- 18 Likuma par dzelzceļu, sliežu ceļu transportlīdzekļiem un dzelzceļa satiksmi (*Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen, BGBl. 60/1957*) ar grozījumiem (*BGBl. I, 25/2010*; turpmāk tekstā – “likums par dzelzceļu”) 22.a panta 1. punktā ir noteikts:

“Tarifos par dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu galvenajos maršrutos un sekundārajos maršrutos ir jābūt ietvertiem arī kompensācijas noteikumiem, lai tiktu piemēroti noteikumi par biļešu cenu kompensāciju saskaņā ar Federālā likuma par [Regulu Nr. 1371/2007] 2. pantu un [Regulas Nr. 1371/2007] 17. pantu.”

- 19 Saskaņā ar likuma par dzelzceļu 78.b panta 2. punktu:

“[*Kommission*] pēc savas ierosmes:

[..]

2. atzīst par pilnībā vai daļēji spēkā neesošiem ar [Regulu Nr. 1371/2007] pieņemtos kompensācijas noteikumus gadījumā, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums tos ir noteicis neatbilstoši [Regulas Nr. 1371/2007] 17. panta kritērijiem.”

- 20 Likuma par dzelzceļu 167. panta 1. punktā ir paredzēts, ka jāuzskata, ka ir noticis administratīvs pārkāpums, un apgabala administratīvajai iestādei par šo pārkāpumu ir jānosaka naudas sods līdz EUR 2180, ja persona nav publicējusi kompensācijas noteikumus saskaņā ar šī likuma 22.a panta 1. punktu.

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 21 *ÖBB-Personenverkehr* ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums Regulas Nr. 1371/2007 3. panta 1. punkta nozīmē.
- 22 Uzskatot, ka bilešu cenas kompensācijas noteikumi, ko šis uzņēmums piemēro saviem pārvadājuma līgumiem, kas noslēgti ar pasažieriem, neatbilst Regulas Nr. 1371/2007 17. pantam, *Kommission* ar 2010. gada 6. decembra lēmumu uzdeva *ÖBB-Personenverkehr* grozīt šos noteikumus.
- 23 *Kommission* tostarp uzdeva atcelt klauzulu, saskaņā ar kuru saistībā ar pakalpojumu kavējumiem nekāda kompensācija vai izmaksu atmaksāšana netiek sniegta šādos gadījumos:
- ja tā ir pasažiera vaina,
 - ja trešā persona rīkojas tā, ka pārvadātājs, neraugoties uz rīcību, ko tas atbilstīgi apstākļiem konkrētajā gadījumā veicis, no šīs [trešās personas] rīcības nav varējis izvairīties un tās sekas tas nav bijis spējīgs novērst;
 - apstākļos, kas nav saistīti ar dzelzceļa darbību un no kuriem pārvadātājs, neraugoties uz rīcību, ko tas atbilstoši apstākļiem konkrētajā gadījumā veicis, nav varējis izvairīties un kuru sekas tas nebija spējīgs novērst;
 - ja pakalpojumi ir ierobežoti streiku dēļ, par kuriem pasažieri tikuši pienācīgi informēti, un
 - ja kavējums izriet no pārvadājuma pakalpojumiem, kas nav iekļauti pārvadājuma līgumā.
- 24 *ÖBB-Personenverkehr* cēla prasību pret šo lēmumu *Verwaltungsgerichtshof* [Federālajā Administratīvajā tiesā].
- 25 Šis uzņēmums, pirmkārt, apgalvo, ka *Kommission* nav kompetences uzdot grozīt tā vispārējos pārdošanas noteikumus un, otrkārt, ka no Regulas Nr. 1371/2007 izriet, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ir atbrīvoti no pienākumu sniegt pasažieriem kompensāciju, ja kavēšanās ir notikusi nepārvaramas varas dēļ. Šajā ziņā *ÖBB-Personenverkehr* konkrēti apgalvo, ka šīs regulas 15. pantā ir norāde uz *CIV* vienoto noteikumu 32. pantu, līdz ar ko šajā pēdējā minētajā tiesību normā paredzētais atbrīvojums no atbildības ir arī piemērojams saistībā ar minētās regulas 17. pantu.
- 26 Savukārt *Kommission* uzskata, ka rīkojums, kas izdots dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, lai tas piemērotu noteiktus kompensācijas noteikumus vai atturētos piemērot pārvadājumu noteikumus, kas ierobežo Regulā Nr. 1371/2007 paredzētās pasažieru tiesības, var tikt tieši pamatots ar tās 30. panta 1. punktu. Turklāt tā piebilst, ka šīs regulas 17. pants ir izsmeļošs pēc sava rakstura. Līdz ar to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas saskaņā ar minētās regulas 6. panta 1. punktā paredzēto nevar ierobežot savus pienākumus, ne atbrīvot sevi no tiem attiecībā pret pasažieriem, nevarētu tā rīkoties arī 17. panta ietvaros, ieskaitot nepārvaramas varas gadījumā.

27 Šādos apstākļos *Verwaltungsgerichtshof* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1) Vai Regulas Nr. 1371/2007 30. panta 1. punkta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka par šīs regulas izpildi atbildīgā valsts struktūra ir tiesīga dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kura kompensācijas noteikumi attiecībā uz biļetes cenas kompensēšanu neatbilst šīs regulas 17. pantā paredzētajiem kritērijiem, saistošā veidā noteikt šā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izmantojamo kompensācijas noteikumu konkrēto saturu, kaut arī valsts tiesības tai vienīgi dod iespēju šāda veida kompensācijas noteikumu pasākumus atzīt par spēkā neesošiem?
- 2) Vai [Regulas Nr. 1371/2007] 17. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nepārvaramas varas gadījumos var nebūt pienākuma kompensēt biļetes cenu, vai nu pēc analogijas piemērojot [Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulā (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV L 46, 1. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 24. novembra Regulā (ES) Nr. 1177/2010 par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 334, 1. lpp.), vai Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulā (ES) Nr. 181/2011 par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 55, 1. lpp.)] paredzētos izslēgšanas pamatus, vai arī atsaucoties uz gadījumiem, kad pārvadātājs tiek atbrīvots no atbildības, kādi tie ir ietverti [CIV vienoto noteikumu] 32. panta 2. punktā, arī attiecībā uz biļetes cenas kompensēšanas gadījumiem?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par otro jautājumu

- 28 Ar otro jautājumu, uz kuru ir lietderīgi atbildēt vispirms, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 1371/2007 17. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir tiesīgs savos vispārējos pārvadājumu noteikumos iekļaut klauzulu, saskaņā ar kuru tas ir atbrīvots no sava pienākuma sniegt biļešu cenas kompensāciju kavēšanās dēļ, ja šo kavēšanos ir izraisījis nepārvaramas varas gadījums vai kāds no CIV vienoto noteikumu 32. panta 2. punktā uzskaitītajiem cēloņiem.
- 29 Vispirms ir jāatgādina, ka Regulas Nr. 1371/2007 17. panta 1. punktā ir paredzētas minimālās kompensācijas, kas aprēķinātas no transporta biļešu cenas un kuras pasažieri ir tiesīgi pieprasīt no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem kavēšanās gadījumā.
- 30 Saskaņā ar šīs regulas 17. panta 4. punktu pasažierim nav nekādu tiesību uz kompensāciju, ja viņu informē par kavējumu pirms biļetes nopirkšanas vai ja vilciena kavējums ir mazāks par 60 minūtēm. Turklāt minētās regulas 17. panta 1. punkta pēdējā daļā ir precizēts, ka, aprēķinot kavējuma ilgumu, neņem vērā nekādus kavējumus, attiecībā uz kuriem dzelzceļa pārvadājuma uzņēmums var pierādīt, ka tie notikuši ārpus teritorijām, kurās piemēro EK līgumu.
- 31 Taču nevienā no Regulas Nr. 1371/2007 tiesību normām nav paredzēts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ir atbrīvoti no pienākumi sniegt kompensāciju, kas paredzēta šīs regulas 17. panta 1. punktā, ja šo kavēšanos ir izraisījis nepārvaramas varas gadījums.
- 32 Regulas Nr. 1371/2007 15. pantā tomēr ir paredzēts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildību par kavējumiem, nokavētu pārsēšanos un atceltiem reisiem reglamentē, ievērojot šīs regulas 16.–18. pantu, CIV vienoto noteikumu 32. pants.

- 33 Kā izriet no Regulas Nr. 1371/2007 preambulas 14. apsvēruma, Savienības likumdevējs ir uzskatījis par vēlamu, ka sistēmai pasažieru kompensācijai par kavējumiem tiek izmantots tāds pats pamatojums kā starptautiskajai sistēmai, kas paredzēta *COTIF*, kurā ietilpst *CIV* vienotie noteikumi.
- 34 Saskaņā ar šo vienoto noteikumu 32. panta 1. punktu dzelzceļa pārvadātājs ir atbildīgs par pasažiera zaudējumu vai kaitējumu, kas izriet no tā, ka vilciena atcelšanas, kavēšanās vai nokavētas pārsēšanās gadījumā viņš nevar turpināt savu braucienu tajā pašā dienā. Kompensācijas, uz kurām dzelzceļa pasažierim šādos apstākļos ir tiesības, ietver saprātīgus uzturēšanās izdevumus, kā arī saprātīgus izdevumus, kas saistīti ar to personu informēšanu, kuri sagaida pasažieri.
- 35 Pārvadātāja atbrīvošanas no atbildības pamati, kas norādīti šajā tiesību normā, ir paredzēti *CIV* vienoto noteikumu 32. panta 2. punktā.
- 36 Šajā ziņā iesniedzējtiesa, pirmkārt, jautā, vai 32. panta 2. punktā norādītajos apstākļos dzelzceļa pārvadātājs ir tiesīgs sevi atbrīvot no pienākuma sniegt kompensāciju pasažieriem saskaņā ar Regulas Nr. 1371/2007 17. pantu.
- 37 Šajā ziņā ir jānorāda, ka *CIV* vienoto noteikumu 32. pants attiecas uz dzelzceļa pasažieru tiesībām uz zaudējumu atlīdzību, kas izriet no vilciena kavēšanās vai atcelšanas.
- 38 Taču kompensācija, kas paredzēta Regulas Nr. 1371/2007 17. pantā un kas tiek aprēķināta, pamatojoties uz transporta biļetes cenu, domāta, lai kompensētu cenu, ko pasažieris samaksājis par pakalpojumu, kas galu galā nav sniegts saskaņā ar pārvadājuma līgumu. Turklāt runa ir par finanšu kompensācijas, kurai ir iepriekš noteikts un standartizēts raksturs, formu atšķirībā no atbildības sistēmas, kas paredzēta minēto vienoto noteikumu 32. panta 1. punktā un kas ietver ciesto zaudējumu individuālu izvērtēšanu.
- 39 Līdz ar to, tā kā iepriekš minēto tiesību normu īstenošanas mērķis un kārtība ir atšķirīgi, kompensēšanas sistēma, ko Savienības likumdevējs ir paredzējis saskaņā ar Regulas Nr. 1371/2007 17. pantu, nevar tikt pielīdzināta dzelzceļa pārvadātāja atbildības sistēmai saskaņā ar *CIV* vienoto noteikumu 32. panta 1. punktu.
- 40 No tā izriet, ņemot vērā Regulas Nr. 1371/2007 15. pantu, ka kompensācija dzelzceļa pasažieriem, kura sniegta saskaņā ar šīs regulas 17. pantu, turklāt neliedz tiem celt prasības par zaudējumu atlīdzību saskaņā ar minēto vienoto noteikumu 32. panta 1. punktu vai, piemērojot to 32. panta 3. punktu, saskaņā ar piemērojamajiem valsts tiesību aktiem.
- 41 Turklāt šī interpretācija ir saderīga ar paskaidrojošo ziņojumu par vienotajiem noteikumiem saistībā ar starptautiskajiem dzelzceļa transporta pārvadājumiem (*CIV*), kas ietverts dokumentā ar nosaukumu “Centrālā biroja ziņojums par grozījumiem 1980. gada 9. maija Konvencijā par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*), un paskaidrojošajiem ziņojumiem par tiesību aktiem, kurus pieņēmusi 2011. gada 1. janvāra Piekta vispārējā asambleja”, un saskaņā ar kuriem “kavējumi ir tipisks pārvadājuma līguma nepienācīgas izpildes gadījums[, kas] daudzās tiesību sistēmās sniedz tiesības uz atlīdzības samazināšanu, t.i., [šajā gadījumā] transporta cenas samazināšanu”.
- 42 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka pārvadātāja atbrīvošanas no atbildības pamati, kas paredzēti *CIV* vienoto noteikumu 32. panta 2. punktā, nevar tikt uzskatīti par piemērojamiem Regulas Nr. 1371/2007 17. panta ietvaros.
- 43 Šo interpretāciju apstiprina Regulas Nr. 1371/2007 *travaux préparatoires*, no kuriem izriet, ka, lai gan Savienības likumdevējs ir izvēlējis saskaņot tiesību normas, kas attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildību kavēšanos, nokavētu pārsēšanos un atceltu reisu gadījumos, ar atbilstošajām *CIV*

vienoto noteikumu nodaļām, tas turklāt ir uzskatījis par nepieciešamu šajā regulā paredzēt konkrētas tiesību normas, ar kurām tiek reglamentēta kompensācija vai maršruta maiņa, biļetes cenas kompensācija un pienākums sniegt palīdzību pasažieriem kavēšanās gadījumā.

- 44 Tas, ka Eiropas Savienības Padome ir noraidījusi grozījumu, ko Eiropas Parlaments pieņēma otrajā lasījumā un ar kuru bija paredzēts precizēt, ka minēto vienoto noteikumu 32. panta 2. punkts arī attiecas uz tiesību normām, kas ietvertas Regulas Nr. 1371/2007 16. un 17. pantā, parāda, ka Savienības likumdevējs ir apzināti atteicies paredzēt, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi tiek atbrīvoti no to pienākuma kompensēt biļešu cenu kavēšanās dēļ apstākļos, kas paredzēti 32. panta 2. punktā.
- 45 Šādi rīkojoties, Savienības likumdevējs ir uzskatījis, ka dzelzceļa transporta uzņēmumam ir pienākums kompensēt cenu, kura samaksāta par transporta pakalpojumu, kas nav izpildīts saskaņā ar transporta līgumu, ieskaitot, ja kavēšanos ir izraisījis kāds no *CIV* vienoto noteikumu 32. panta 2. punktā uzskaitītajiem cēloņiem.
- 46 Otrkārt, iesniedzējtiesa jautā, vai Regulā Nr. 261/2004, Regulā Nr. 1177/2010 un Regulā Nr. 181/2011 saistībā ar attiecīgi pasažieru pārvadāšanu ar lidmašīnu, kuģi, kā arī ar autobusu paredzētie pārvadātāja atbildības izslēgšanas pamati var pēc analogijas tikt piemēroti dzelzceļa transportam.
- 47 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka faktiski uzņēmumu, kuri darbojas dažādu transporta pakalpojumu nozarē, situācija nav salīdzināma, jo, ņemot vērā to darbības, kā arī pieejamības nosacījumus un tīklu sadali, atšķirīgi transporta veidi atbilstoši to izmantošanas nosacījumiem nav savstarpēji aizstājami. Šajos apstākļos Savienības likumdevējs varēja pieņemt noteikumus, kuros ir paredzēts pasažieru aizsardzības līmenis, kas atšķiras atkarībā no attiecīgās transporta nozares (Tiesas 2013. gada 31. janvāra spriedums lietā *C-12/11 McDonagh*, 56. un 57. punkts).
- 48 Līdz ar to atbrīvošanas no atbildības pamati, kas paredzēti Savienības tiesību aktos, kuri piemērojami citiem transporta veidiem, nevar tikt pēc analogijas piemēroti dzelzceļa transportam.
- 49 Tāpat nevar tikt akceptēta argumentācija, saskaņā ar kuru Savienības tiesību vispārējais tiesību princips saistībā ar nepārvaramu varu ir jāpiemēro tādos apstākļos, par kādiem ir runa pamata tiesvedībā, ar tādām sekām, ka dzelzceļa pārvadātājam būtu jābūt tiesībām atteikties izmaksāt attiecīgajiem pasažieriem kompensāciju saistībā ar biļešu cenu kavēšanās gadījumā, kuru izraisījis nepārvaramas varas gadījums.
- 50 Ne nepārvarama vara, ne tai līdzvērtīgi apstākļi nav minēti ne Regulas Nr. 1371/2007 17. pantā, ne kādā citā tās tiesību normā, kam būtu nozīme šī panta interpretācijā.
- 51 Šajos apstākļos atšķirīgas Regulas Nr. 1371/2007 17. panta interpretācijas sekas būtu tādas, ka tiktu apdraudēts būtiskais mērķis aizsargāt dzelzceļa pasažieru tiesības, kurš ir šai regulai un kurš ir atgādināts tās preambulas 1.–3. apsvērumā.
- 52 No visiem iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 1371/2007 17. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nav tiesīgs savos vispārējos pārvadājumu noteikumos iekļaut klauzulu, saskaņā ar kuru tas ir atbrīvots no sava pienākuma sniegt biļešu cenas kompensāciju kavēšanās dēļ, ja šo kavēšanos ir izraisījis nepārvaramas varas gadījums vai kāds no *CIV* vienoto noteikumu 32. panta 2. punktā uzskaitītajiem cēloņiem.

Par pirmo jautājumu

- 53 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 1371/2007 30. panta 1. punkta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka par šīs regulas izpildi atbildīgā valsts struktūra ir tiesīga, nepastāvot valsts tiesību normai par to, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kura kompensācijas noteikumi attiecībā uz biļetes cenas kompensēšanu neatbilst šīs regulas 17. pantā paredzētajiem kritērijiem, saistošā veidā noteikt minēto noteikumu konkrēto saturu.
- 54 Minētā tiesa uzskata, ka likuma par dzelzceļu 78.b panta 2. punkts, saskaņā ar kuru *Kommission* ir jāatzīst par spēkā neesošiem kompensācijas noteikumi, kas neatbilst Regulas Nr. 1371/2007 17. pantam, neļauj garantēt dzelzceļa pasažieru tiesību ievērošanu visos gadījumos.
- 55 Konkrētāk, attiecīgo klauzulu atzīšana par spēkā neesošām tiktāl, ciktāl tai neseko grozījumi, kas nepieciešami to padarīšanai par saderīgām ar Regulas Nr. 1371/2007 17. panta 1. punkta otro daļu, neļautu garantēt, ka dzelzceļā pasažieri gūs labumu no šajā tiesību normā paredzētajiem kompensācijas nosacījumiem.
- 56 Šajos apstākļos iesniedzējtiesas pirmais jautājums ir jāsaprot kā tāds, ar kuru būtībā tiek jautāts, vai, ņemot vērā *Kommission* ierobežotās pilnvaras, kas tai ir saskaņā ar Austrijas tiesībām, tā var tieši pamatoties uz Regulas Nr. 1371/2007 30. panta 1. punktu, lai noteiktu nodrošinātu dzelzceļa pasažieru tiesību ievērošanai paredzētus pasākumus.
- 57 Ir jāatgādina, ka, ņemot vērā regulas tiesību normu raksturu un to funkciju Savienības tiesību avotu sistēmā, tām parasti ir tūlītēja iedarbība valstu tiesību sistēmās un valsts iestādēm nav jāveic piemērošanas pasākumi (2010. gada 28. oktobra spriedums lietā *C-367/09 SGS Belgium* u.c., Krājums, I-10761. lpp., 32. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 58 Tomēr dažu regulas tiesību normu ieviešanai dalībvalstīm tomēr ir jāveic piemērošanas pasākumi (iepriekš minētais spriedums lietā *SGS Belgium* u.c., 33. punkts).
- 59 Šajā gadījumā Regulas Nr. 1371/2007 30. panta 1. punktā ir paredzēts, ka valsts struktūra, kas ir atbildīga par šīs regulas piemērošanu, veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu pasažieru tiesību ievērošanu.
- 60 Tomēr ir jākonstatē, ka Savienības likumdevējs nav definējis konkrētos pasākumus, ko šī struktūra var veikt.
- 61 Turklāt ir jānorāda, ka saskaņā ar Regulas Nr. 1371/2007 30. panta 1. punkta trešo daļu dalībvalstīm ir jāinformē Komisija par minētās struktūras pienākumiem.
- 62 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka Regulas Nr. 1371/2007 30. panta 1. punktā ir pieprasīts, lai tā realizēšanai dalībvalstis veiktu piemērošanas pasākumus, ar kuriem tiek definētas valsts kontroles struktūras pilnvaras.
- 63 Līdz ar to pretēji *Kommission* apgalvotajam Regulas Nr. 1371/2007 30. panta 1. punkta pirmā daļa nevar tikt interpretēta kā tāda, kas ir juridiskais pamats, kurš valsts struktūrām ļauj noteikt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem to līgumu klauzulu, kas attiecas uz kompensācijas noteikumiem, konkrēto saturu.
- 64 Taču saskaņā ar LES 4. panta 3. punktu visām dalībvalstu iestādēm, ieskaitot to kompetences ietvaros tiesu iestādes, ir pienākums īstenot visus atbilstošos pasākumus, lai nodrošinātu pienākumu izpildi, kuri izriet no Regulas Nr. 1371/2007. Lai garantētu minētās direktīvas pilnu iedarbību un nodrošinātu

tiesību, kas ar to piešķirta privātpersonām, ievērošanu, minētajām iestādēm ir jāinterpretē un jāpiemēro valsts tiesību akti cik vien iespējams no regulas teksta, kā arī tās mērķa skatupunkta, lai sasniegtu tajā paredzēto rezultātu.

- 65 Šajā gadījumā, ņemot vērā Regulas Nr. 1371/2007 preambulas 1.–3. apsvērumā izklāstītos mērķus, atbilstošās Austrijas tiesību normas, ieskaitot tās, ar kurām tiek paredzētas sankcijas šīs regulas pārkāpšanas gadījumā, ir jāinterpretē un jāpiemēro tādā nozīmē, kas atbilst prasībai par augstu dzelzceļa pasažieru aizsardzības līmeni, un tādā veidā, lai tiem piešķirtās tiesības tiktu nodrošinātas.
- 66 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 1371/2007 30. panta 1. punkta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka par šīs regulas izpildi atbildīgā valsts struktūra nav tiesīga, nepastāvot valsts tiesību normai par to, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kura kompensācijas noteikumi attiecībā uz biļetes cenas kompensēšanu neatbilst minētās regulas 17. pantā paredzētajiem kritērijiem, saistošā veidā noteikt minēto noteikumu konkrēto saturu.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 67 Attiecībā uz pamatlietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav pamatlietas dalībnieku izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

- 1) **Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulas (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem 30. panta 1. punkta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka par šīs regulas izpildi atbildīgā valsts struktūra nav tiesīga, nepastāvot valsts tiesību normai par to, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kura kompensācijas noteikumi attiecībā uz biļetes cenas kompensēšanu neatbilst minētās regulas 17. pantā paredzētajiem kritērijiem, saistošā veidā noteikt minēto noteikumu konkrēto saturu;**
- 2) **Regulas Nr. 1371/2007 17. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nav tiesīgs savos vispārējos pārvadājumu noteikumos iekļaut klauzulu, saskaņā ar kuru tas ir atbrīvots no sava pienākumu sniegt biļešu cenas kompensāciju kavēšanās dēļ, ja šo kavēšanos ir izraisījis nepārvaramas varas gadījums vai kāds no 1980. gada 9. maija Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu, Vienoto noteikumu attiecībā uz pasažieru un bagāžas starptautisko dzelzceļa pārvadājuma līgumu 32. panta 2. punktā uzskaitītajiem cēloņiem.**

[Paraksti]