



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

z 26. septembra 2013*

„Nariadenie (ES) č. 1371/2007 — Práva a povinnosti cestujúcich v železničnej preprave — Článok 17 — Náhrada ceny prepravného dokladu v prípade meškania — Vylúčenie v prípade vyššej moci — Prípustnosť — Článok 30 ods. 1 prvý pododsek — Právomoci vnútroštátneho orgánu povereného vykonávaním tohto nariadenia — Možnosť nariadiť železničnému prepravcovi zmenu jeho podmienok poskytovania náhrad cestujúcim“

Vo veci C-509/11,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Verwaltungsgerichtshof (Rakúsko) z 8. septembra 2011 a doručený Súdnemu dvoru 30. septembra 2011, ktorý súvisí s konaním začatým na návrh:

ÖBB-Personenverkehr AG,

za účasti:

Schienen-Control Kommission,

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predseda prvej komory A. Tizzano, sudcovia M. Berger, A. Borg Barthet (spravodajca), E. Levits a J.-J. Kasel,

generálny advokát: N. Jääskinen,

tajomník: A. Impellizzeri, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 22. novembra 2012,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- ÖBB-Personenverkehr AG, v zastúpení: A. Egger, Rechtsanwalt,
- Schienen-Control Kommission, v zastúpení: G. Hellwagner, N. Schadler a G. Redl, splnomocnení zástupcovia,
- rakúska vláda, v zastúpení: C. Pesendorfer, splnomocnená zástupkyňa,
- nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze a J. Kemper, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: nemčina.

- talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci W. Ferrante, avvocato dello Stato,
 - švédska vláda, v zastúpení: A. Falk, splnomocnená zástupkyňa,
 - Európska komisia, v zastúpení: G. Braun a H. Støvlbæk, splnomocnení zástupcovia,
- po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 14. marca 2013,
vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článkov 17 a 30 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, s. 14).
- 2 Tento návrh bol predložený v rámci žaloby, ktorú podala ÖBB-Personenverkehr AG (ďalej len „ÖBB-Personenverkehr“), proti rozhodnutiu Schienen-Control Kommission (komisia na kontrolu železničnej siete, ďalej len „Kommission“) zo 6. decembra 2010 o podmienkach poskytovania náhrad cestujúcim v železničnej preprave zo strany ÖBB-Personenverkehr.

Právny rámec

Medzinárodné právo

- 3 Dohoda medzi Európskou úniou a Medzivládnu organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu o prístupení Európskej únie k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave z 9. mája 1980, zmenenému a doplnenému Vilniuskym protokolom z 3. júna 1999 (ďalej len „COTIF“), bola podpísaná 23. júna 2011 v Berne (Švajčiarsko) a podľa svojho článku 9 nadobudla platnosť 1. júla 2011.
- 4 Článok 2 tejto dohody stanovuje:

„Bez toho, aby bol dotknutý cieľ a účel dohovoru, ktorým je podpora, zlepšovanie a uľahčovanie medzinárodnej železničnej prepravy, a bez toho, aby bolo dotknuté jeho úplné uplatňovanie vo vzájomných vzťahoch s inými zmluvnými stranami dohovoru, zmluvné strany dohovoru, ktoré sú členskými štátmi Únie, uplatňujú pravidlá Únie, a uplatňujú preto pravidlá vyplývajúce z uvedeného dohovoru len v prípade, že neexistuje žiadne pravidlo Únie upravujúce danú konkrétnu otázku.“

Právo Únie

- 5 Podľa odôvodnení 1 až 3 nariadenia č. 1371/2007:
 - „(1) V rámci spoločnej dopravnej politiky je dôležité ochrániť užívateľské práva cestujúcich v železničnej preprave a zlepšiť kvalitu a efektívnosť služieb osobnej železničnej prepravy s cieľom prispieť k zvýšeniu podielu železničnej dopravy vo vzťahu k iným spôsobom dopravy.
 - (2) Oznámenie Komisie Stratégia politiky na ochranu spotrebiteľa pre roky 2002 – 2006 ... určuje cieľ, ktorým je dosiahnuť úroveň ochrany spotrebiteľa v oblasti dopravy v súlade s článkom 153 ods. 2 [ES].

(3) V železničnej doprave je cestujúci slabšou stranou prepravnej zmluvy a je potrebné v tomto ohľade jeho práva chrániť.“

6 Odôvodnenia 6, 13 a 14 tohto nariadenia stanovujú:

„(6) Posilnenie práv cestujúcich v železničnej preprave by malo byť založené na existujúcom systéme medzinárodného práva v tejto oblasti, ktoré sa nachádza v dodatku A Jednotných právnych predpisov pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich (CIV) k [COTIF] [(ďalej len ‚jednotné právne predpisy CIV‘)]. Je však potrebné rozšíriť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia a chrániť nielen cestujúcich v medzinárodnej, ale aj vo vnútroštátnej železničnej preprave.

...

(13) Posilnenie práva na náhradu škody a pomoc v prípade meškania, zmeškaného spoja alebo odrieknutie medzinárodného spoja by malo v prospech cestujúcich viesť k väčšej stimulácii trhu medzinárodnej osobnej železničnej prepravy.

(14) Je žiaduce, aby toto nariadenie vytvorilo systém náhrady škody cestujúcich v prípade meškania, ktoré je spojené so zodpovednosťou železničného podniku, na rovnakom základe ako medzinárodný systém ustanovený dohovorom COTIF a najmä jeho dodatkom CIV, ktorý sa týka práv cestujúcich.“

7 Podľa odôvodnení 22 a 23 nariadenia č. 1371/2007:

„(22) Členské štáty by mali stanoviť sankcie uplatniteľné v prípade porušenia tohto nariadenia a zabezpečiť ich uplatňovanie. Sankcie, ktoré môžu zahŕňať platbu náhrady škody dotknutej osobe, by mali byť účinné, primerané a odradzujúce.

(23) Keďže ciele tohto nariadenia, a to rozvoj železníc Spoločenstva a zavedenie práv cestujúcich, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, a preto ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 [ES]. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje toto nariadenie rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.“

8 Článok 3 nariadenia č. 1371/2007 znie takto:

„Na účely tohto nariadenia platia tieto vymedzenia pojmov:

1. ‚železničný podnik‘ je železničný podnik v zmysle článku 2 smernice 2001/14/ES ..., a každý iný verejnoprávny alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je preprava tovaru a/alebo cestujúcich po železnici, pričom tento podnik musí zabezpečiť trakciu; patria sem aj podniky, ktoré poskytujú výlučne trakciu;

...

8. ‚prepravná zmluva‘ je zmluva o platenej alebo neplatenej preprave medzi železničným podnikom alebo predajcom prepravných dokladov a cestujúcim o poskytnutí jednej alebo viacerých dopravných služieb;

...

16. ‚všeobecné prepravné podmienky‘ sú platné právne záväzné podmienky dopravcu vo forme všeobecných obchodných podmienok alebo taríf v každom členskom štáte, ktoré sa uzavretím prepravnej zmluvy stali ich súčasťou;

...“

9 Podľa článku 6 tohto nariadenia:

„1. Povinnosti voči cestujúcim podľa tohto nariadenia sa nemôžu obmedzovať, ani sa ich nemožno zrieknuť prostredníctvom odchýlnych alebo obmedzujúcich ustanovení v prepravnej zmluve.

2. Železničné podniky môžu ponúknuť zmluvné podmienky, ktoré sú pre cestujúceho výhodnejšie ako podmienky ustanovené v tomto nariadení.“

10 Článok 11 tohto nariadenia stanovuje:

„Pokiaľ táto kapitola neustanovuje inak a bez toho, aby boli dotknuté uplatniteľné vnútroštátne právne predpisy poskytujúce cestujúcim ďalšiu náhradu škody, zodpovednosť železničných podnikov voči cestujúcim a za ich batožinu sa spravuje prílohou I hlavou IV kapitolami I, III a IV, hlavou VI a hlavou VII.“

11 Článok 15 tohto nariadenia stanovuje:

„Pokiaľ táto kapitola neustanovuje inak, zodpovednosť železničných podnikov vo vzťahu k meškaniu spoja, zmeškaniu prípoja a odrieknutiu spoja sa spravuje prílohou I hlavou IV kapitolou II.“

12 Podľa článku 17 nariadenia č. 1371/2007:

„1. Cestujúci môže bez straty práva na prepravu žiadať od železničného podniku náhradu za meškanie, ak je vystavený meškaniu medzi východiskovým a cieľovým miestom uvedeným v prepravnom doklade, za ktoré mu prepravný doklad nebol preplatený v súlade s článkom 16. Minimálna náhrada za meškanie je:

a) 25 % ceny prepravného dokladu v prípade meškania od 60 do 119 minút;

b) 50 % ceny prepravného dokladu v prípade meškania 120 minút alebo viac.

Cestujúci, ktorí sú držiteľmi predplateného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka a ktorí sa počas obdobia jeho platnosti dokladu viackrát stretli s meškaním alebo odrieknutím spoja, môžu žiadať o primeranú náhradu v súlade s opatreniami železnice o náhradách. Tieto opatrenia ustanovujú kritériá na určenie meškania a na výpočet náhrady.

Náhrada za meškanie sa vypočíta v pomere k cene, ktorú cestujúci skutočne zaplatil za oneskorený spoj.

Ak je predmetom prepravnej zmluvy spätočná cesta, náhrada škody za meškanie na prvej ceste alebo spätočnej ceste sa vypočíta vo vzťahu k polovičnej cene zaplatenej za prepravný doklad. Rovnakým spôsobom sa v pomere k celkovej cene vypočíta cena za zmeškaný spoj podľa akejkoľvek inej formy prepravnej zmluvy, ktorá umožňuje cestovanie niekoľkými po sebe nasledujúcich spojmi.

Pri výpočte dĺžky meškania sa neberie do úvahy meškanie, v prípade ktorého môže železničný podnik preukázať, že nastalo mimo území, na ktoré sa vzťahuje Zmluva o založení Európskeho spoločenstva.

2. Náhrada ceny prepravného dokladu sa vypláca do jedného mesiaca po podaní žiadosti o náhradu. Náhrada môže byť vyplatená vo forme poukážok a/alebo iných služieb, ak sú zmluvné podmienky (najmä vzhľadom na obdobie platnosti a cieľovú stanicu) flexibilné. Náhrada sa vypláca v hotovosti na požiadanie cestujúceho.

3. Náhrada ceny prepravného dokladu sa nezníži o náklady finančnej transakcie, ako sú poplatky, náklady na telefonické spojenie alebo poštové známky. Železničné podniky môžu zaviesť minimálnu čiastku, pod úroveň ktorej sa náhrady nebudú vyplácať. Táto minimálna čiastka nepresiahne 4 [eurá].

4. Cestujúci nemá nárok na náhradu, ak bol informovaný o meškaní predtým, ako si kúpil prepravný doklad, alebo ak je meškanie z dôvodu pokračovania iným spojom alebo presmerovania kratšie ako 60 minút.“

13 Článok 18 ods. 1 až 3 tohto nariadenia stanovuje:

„1. V prípade meškania pri príchode alebo odchode informuje železničný podnik alebo manažér stanice cestujúcich o situácii a predpokladanom čase odchodu a predpokladanom čase príchodu hneď, ako sú tieto informácie k dispozícii.

2. V prípade meškania uvedeného v odseku 1, ktoré je dlhšie ako 60 minút, sa cestujúcim bezplatne ponúkne:

- a) jedlo a občerstvenie primerane k času čakania, ak je dostupné vo vlaku alebo na stanici, alebo ich je možné primerane poskytnúť;
- b) hotel alebo iné ubytovanie a dopravu medzi železničnou stanicou a miestom ubytovania, v prípade, že je nevyhnutný pobyt v dĺžke jednej alebo niekoľkých nocí alebo je nevyhnutný ďalší pobyt, ak je to prakticky možné;
- c) ak je vlak zablokovaný na trati, prepravu z vlaku do železničnej stanice, do náhradnej východiskovej stanice alebo cieľovej stanice spoja, ak je to prakticky možné.

3. Ak medzinárodný železničný spoj nemôže ďalej pokračovať v ceste, zabezpečia železničné podniky pre cestujúcich čo najskôr náhradný dopravný spoj.

...“

14 Článok 30 tohto nariadenia stanovuje:

„1. Každý členský štát určí orgán alebo orgány zodpovedné za kontrolu presadzovania tohto nariadenia. Každý orgán podľa potreby prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie dodržiavania práv cestujúcich.

Každý orgán je nezávislý z hľadiska svojej organizácie, rozhodovania v oblasti financovania, právnej štruktúry a rozhodovania od akéhokoľvek manažéra infraštruktúry, spoplatňovacieho orgánu, pridelovacieho orgánu alebo železničného podniku.

Členské štáty poskytnú Komisii informácie o orgáne alebo orgánoch, ktoré určili v súlade s týmto odsekom, a o jeho alebo ich právomociach.

2. Sťažnosti na údajné porušenie tohto nariadenia môže každý cestujúci podať príslušnému orgánu určenému podľa odseku 1 alebo akémukoľvek príslušnému orgánu určenému členským štátom.“

15 Článok 32 toho istého nariadenia stanovuje:

„Členské štáty ustanovia pravidlá o sankciách uplatniteľných pri porušení ustanovení tohto nariadenia a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Ustanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii do 3. júna 2010 a bezodkladne jej oznámia akékoľvek nasledujúce zmeny a doplnenia, ktoré ich ovplyvnia.“

- 16 Príloha I k nariadeniu č. 1371/2007 obsahuje výňatok z jednotných právnych predpisov CIV.
- 17 Kapitola II hlavy IV týchto predpisov s názvom „Zodpovednosť pri nedodržaní cestovného poriadku“ obsahuje článok 32, ktorý je jediným článkom tejto kapitoly a znie takto:

„1. Dopravca zodpovedá voči cestujúcemu za stratu alebo poškodenie, ktorá vznikne tým, že v ceste nemožno pokračovať v ten istý deň pre odrieknutie vlaku, meškanie spoja alebo zmeškanie prípoja alebo ak za daných okolností nie je pokračovanie v ceste v ten istý deň možné. Náhrada škody zahŕňa primerané výdavky, ktoré cestujúcemu vznikli v súvislosti s prenocovaním a podaním správy osobám, ktoré ho očakávali.

2. Dopravca je od tejto zodpovednosti oslobodený, ak odrieknutie, meškanie spoja alebo zmeškanie prípoja boli spôsobené niektorou z týchto príčin:

- a) okolnosti, ktoré nesúvisia so železničnou prevádzkou, ktorým dopravca napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii nemohol zabrániť a ich následky nemohol odvrátiť;
- b) zavinenie cestujúceho, alebo
- c) správanie tretej osoby, ktorému dopravca nemohol napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii zabrániť a jeho následky nemohol odvrátiť; iný podnik, ktorý používa tú istú železničnú infraštruktúru, sa nepovažuje za tretiu osobu; tým nie sú dotknuté práva na postih.

3. Či a v akom rozsahu je dopravca povinný poskytnúť náhradu za iné škody ako tie, ktoré sú uvedené v odseku 1, sa určí podľa vnútroštátneho práva. Tým nie je dotknutý článok 44.“

Rakúske právo

- 18 § 22a ods. 1 spolkového zákona o železničniciach, koľajových vozidlách a železničnej preprave (Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen, BGBl. 60/1957) v znení zmien a doplnení (BGBl. I, 25/2010, ďalej len „zákon o železničnej preprave“) stanovuje:

„Cenníky služieb poskytovaných v železničnej preprave na hlavných tratiach a prepojených vedľajších tratiach musia obsahovať aj podmienky náhrad v súlade s ustanoveniami o náhrade ceny prepravného dokladu podľa § 2 spolkového zákona vykonávajúceho [nariadenie č. 1371/2007] a článku 17 [nariadenia č. 1371/2007].“

- 19 Podľa § 78b ods. 2 zákona o železničnej preprave:

„[Kommission] má *ex officio*:

...

2. vyhlásiť podmienky náhrad prijaté na základe [nariadenia č. 1371/2007] úplne alebo sčasti za neplatné, ak ich železničný podnik stanoví v rozpore s kritériami stanovenými v článku 17 [nariadenia č. 1371/2007].“

- 20 § 167 bod 1 zákona o železničnej preprave stanovuje, že správneho deliktu sa dopustí a bude potrestaný okresným správnym orgánom pokutou až do výšky 2 180 eur ten, kto neuverejní podmienky náhrad podľa § 22a ods. 1 tohto zákona.

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 21 ÖBB-Personenverkehr je železničný podnik v zmysle článku 3 ods. 1 nariadenia č. 1371/2007.
- 22 Vzhľadom na to, že podmienky náhrady ceny prepravného dokladu, ktoré táto spoločnosť stanovuje vo svojich prepravných zmluvách s cestujúcimi, nie sú v súlade s článkom 17 nariadenia č. 1371/2007, Kommissio svojim rozhodnutím zo 6. decembra 2010 uložila ÖBB-Personenverkehr povinnosť tieto podmienky zmeniť.
- 23 Kommissio okrem iného uložila povinnosť odstrániť ustanovenie, podľa ktorého neexistuje nárok na náhradu alebo preplatenie vynaložených nákladov, ak je meškanie spôsobené:
- zavinením cestujúceho,
 - správaním tretej osoby, ktorému dopravca ani napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii nemohol zabrániť a jeho následky nemohol odvrátiť,
 - okolnosťami, ktoré nesúvisia so železničnou prevádzkou, ktorým dopravca napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii nemohol zabrániť a ich následky nemohol odvrátiť,
 - dopravnými obmedzeniami v dôsledku štrajkov, ak boli cestujúci o nich primerane informovaní, a
 - dopravnými službami, ktoré neboli predmetom prepravnej zmluvy.
- 24 ÖBB-Personenverkehr podal proti tomuto rozhodnutiu žalobu na Verwaltungsgerichtshof.
- 25 Tento podnik tvrdí, po prvé, že Kommissio nie je oprávnená nariadiť zmenu všeobecných obchodných podmienok, a po druhé, že z nariadenia č. 1371/2007 vyplýva, že železničné podniky sú oslobodené od povinnosti poskytnutia náhrady cestujúcim v prípadoch meškania v dôsledku vyššej moci. V tejto súvislosti ÖBB-Personenverkehr okrem iného tvrdí, že článok 15 tohto nariadenia odkazuje na článok 32 jednotných právnych predpisov CIV v tom zmysle, že prípady vylúčenia zodpovednosti uvedené v tomto článku 32 sa uplatnia aj v rámci článku 17 predmetného nariadenia.
- 26 Kommissio naopak tvrdí, že pokyny udelené železničnému podniku v tom zmysle, aby uplatňoval niektoré podmienky poskytovania náhrad alebo sa zdržal uplatňovania prepravných podmienok, ktoré obmedzujú práva cestujúcich uvedené v nariadení č. 1371/2007, možno odôvodniť priamo na základe jeho článku 30 ods. 1. Ďalej tvrdí, že článok 17 tohto nariadenia má taxatívny charakter. V dôsledku toho železničný podnik, ktorý podľa článku 6 ods. 1 tohto nariadenia nemôže obmedziť svoje povinnosti ani ich vylúčiť s ohľadom na cestujúcich, nemôže takto konať ani na základe článku 17, a to ani v prípade vyššej moci.
- 27 Za týchto okolností Verwaltungsgerichtshof rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:
- „1. Má sa článok 30 ods. 1 prvý pododsek [nariadenia č. 1371/2007] vykladať v tom zmysle, že vnútroštátny orgán zodpovedný za vykonávanie tohto nariadenia je oprávnený záväzne nariadiť železničnému podniku, ktorého podmienky náhrady ceny prepravného dokladu nie sú v súlade s kritériami stanovenými v článku 17 tohto nariadenia, konkrétny obsah podmienok náhrady, ktoré musí železničný podnik uplatňovať, keď vnútroštátne právo priznáva tomuto orgánu iba oprávnenie vyhlásiť takéto podmienky náhrady za neplatné?
 2. Má sa článok 17 nariadenia č. 1371/2007 vykladať v tom zmysle, že železničný podnik môže vylúčiť povinnosť poskytnúť náhradu ceny prepravného dokladu v situáciách vyššej moci, a to buď analogickým uplatnením dôvodov výnimiek stanovených v [nariadení Európskeho parlamentu

a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10), nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1177/2010 z 24. novembra 2010 o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 334, s. 1), a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011 zo 16. februára 2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 55, s. 1)], alebo uplatnením oslobodenia od zodpovednosti stanoveného v článku 32 ods. 2 [jednotných právnych predpisov CIV] aj na prípady náhrady ceny prepravného dokladu?“

O prejudiciálnych otázkach

O druhej otázke

- 28 Svojou druhou otázkou, na ktorú treba odpovedať ako na prvú, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 17 nariadenia č. 1371/2007 má vykladať v tom zmysle, že železničný podnik má právo začleniť do svojich všeobecných prepravných podmienok ustanovenie, podľa ktorého je jeho povinnosť poskytnúť náhradu ceny cestovného dokladu vylúčená v prípade meškania spôsobeného vyššou mocou alebo v jednom z prípadov vymenovaných v článku 32 ods. 2 jednotných právnych predpisov CIV.
- 29 Na úvod treba pripomenúť, že článok 17 ods. 1 nariadenia č. 1371/2007 stanovuje minimálnu náhradu, ktorá sa vypočíta v pomere k cene prepravného dokladu a ktorú cestujúci môžu žiadať od železničného podniku v prípade meškania.
- 30 Podľa článku 17 ods. 4 tohto nariadenia však cestujúci nemajú nárok na náhradu, ak boli informovaní o meškani predtým, ako si kúpili prepravný doklad, alebo ak je meškanie kratšie ako 60 minút. Ďalej článok 17 ods. 1 posledný pododsek uvedeného nariadenia stanovuje, že pri výpočte dĺžky meškania sa neberie do úvahy meškanie, v prípade ktorého môže železničný podnik preukázať, že nastalo mimo území, na ktoré sa vzťahuje Zmluva o ES.
- 31 Žiadne ustanovenie nariadenia č. 1371/2007 naopak nestanovuje, že železničné podniky sú oslobodené od povinnosti poskytovania náhrady uvedenej v článku 17 ods. 1 tohto nariadenia, ak je meškanie spôsobené vyššou mocou.
- 32 Článok 15 nariadenia č. 1371/2007 však stanovuje, že zodpovednosť železničných podnikov vo vzťahu k meškaniu spoja, zmeškaniu prípoja a odrieknutiu spoja sa spravuje článkom 32 jednotných právnych predpisov CIV s výnimkou článkov 16 až 18 tohto nariadenia.
- 33 Ako pritom vyplýva z odôvodnenia 14 nariadenia č. 1371/2007, normotvorca Únie považoval za žiaduce, aby systém náhrady škody pre cestujúcich v prípade meškania spočíval na rovnakom základe ako medzinárodný systém stanovený v COTIF, ktorého súčasťou sú aj jednotné právne predpisy CIV.
- 34 Podľa článku 32 ods. 1 týchto jednotných právnych predpisov je železničný podnik zodpovedný voči cestujúcemu za škodu spôsobenú skutočnosťou, že z dôvodu odrieknutia spoja, meškania spoja alebo zmeškania prípoja nemohol v ceste pokračovať v ten istý deň. Náhrada škody, na ktorú má cestujúci v tomto prípade nárok, zahŕňa primerané náklady na ubytovanie, ako aj na informovanie osôb, ktoré cestujúceho očakávajú.
- 35 Dôvody vylúčenia zodpovednosti prepravcu uvedené v tomto ustanovení sú stanovené v článku 32 ods. 2 jednotných právnych predpisov CIV.

- 36 V tejto súvislosti sa vnútroštátny súd po prvé pýta, či za okolností uvedených v článku 32 ods. 2 je železničný prepravca oprávnený vylúčiť svoju povinnosť poskytnúť náhradu cestujúcemu podľa článku 17 nariadenia č. 1371/2007.
- 37 V tejto súvislosti treba uviesť, že článok 32 jednotných právnych predpisov CIV sa týka práva železničných cestujúcich na náhradu škody spôsobenej meškaním alebo zrušením vlaku.
- 38 Cieľom poskytnutia náhrady upravenej v článku 17 nariadenia č. 1371/2007 je naopak vzhľadom na to, že sa vypočíta z ceny prepravného dokladu, odškodniť cestujúceho za cenu, ktorú cestujúci zaplatil za službu, ktorá v konečnom dôsledku nebola poskytnutá v súlade s prepravnou zmluvou. Ide tu o istú formu paušálnej a štandardizovanej finančnej náhrady, ktorá sa líši od režimu zodpovednosti upravenej v článku 32 ods. 1 jednotných právnych predpisov, ktorý si vyžaduje individuálne posúdenie spôsobenej škody.
- 39 Vzhľadom na to, že účel a vykonávanie uvedených pravidiel sa líši, režim poskytovania náhrad stanovený normotvorcom Únie podľa článku 17 nariadenia č. 1371/2007 nemožno zamieňať s režimom zodpovednosti železničného prepravcu podľa článku 32 ods. 1 jednotných právnych predpisov CIV.
- 40 Na základe článku 15 nariadenia č. 1371/2007 z toho vyplýva, že odškodnenie železničných cestujúcich podľa článku 17 tohto nariadenia im nebráni v podaní návrhov na náhradu škody podľa predmetného článku 32 ods. 1 uvedených jednotných právnych predpisov alebo podľa článku 32 ods. 3 na základe platného vnútroštátneho práva.
- 41 Takýto výklad je navyše v súlade s dôvodovou správou k jednotným právnym predpisom týkajúcim sa zmluvy o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich (CIV), uvedenou v dokumente z 1. januára 2011 pod názvom „Správa ústredného orgánu týkajúca sa revízie Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980 a dôvodových správ prijatých 5. Generálnym zhromaždením“, podľa ktorej „meškanie v doprave predstavuje typický prípad nesprávneho plnenia zmluvy o preprave, [ktorý] v mnohých právnych systémoch... odôvodňuje zníženie odmeny, t. j. [v prejednávanej veci] ceny prepravného dokladu“.
- 42 Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že dôvody vylúčenia zodpovednosti prepravcu stanovené v článku 32 ods. 2 jednotných právnych predpisov CIV nemožno uplatniť v rámci článku 17 nariadenia č. 1371/2007.
- 43 Tento výklad potvrdzujú aj práce na príprave nariadenia č. 1371/2007, z ktorých vyplýva, že normotvorca Únie sa síce rozhodol zjednotiť ustanovenia o zodpovednosti železničných podnikov v prípade meškania, zmeškaného prípoja alebo odrieknutia spoja do zodpovedajúcich kapitol jednotných právnych predpisov CIV, ale napriek tomu považoval za nevyhnutné prijať v tomto nariadení osobitné ustanovenia upravujúce preplácanie a presmerovanie, náhradu ceny prepravného dokladu a povinnosť poskytnúť cestujúcim pomoc v prípade meškania.
- 44 Aj skutočnosť, že Rada Európskej únie zamietla zmenu a doplnenie prijaté Európskym parlamentom v druhom čítaní, ktorých cieľom bolo spresniť, že článok 32 ods. 2 týchto jednotných právnych predpisov sa uplatňuje aj na ustanovenia uvedené v článkoch 16 a 17 nariadenia č. 1371/2007, pritom dokazuje, že normotvorca Únie úmyselne odmietol prijať právnu úpravu, podľa ktorej by bola vylúčená povinnosť železničných podnikov poskytovať náhradu ceny cestovného dokladu v prípade meškania za okolností uvedených v tomto článku 32 ods. 2.
- 45 Normotvorca Únie tak zastával názor, že železničný podnik má povinnosť poskytnúť náhradu ceny služby, ktorá nebola poskytnutá v súlade s prepravnou zmluvou, aj v prípade, keď ide o meškanie spôsobené niektorým z dôvodov uvedených v článku 32 ods. 2 jednotných právnych predpisov CIV.

- 46 Po druhé sa vnútroštátny súd pýta, či dôvody vylúčenia zodpovednosti prepravcu uvedené v nariadeniach č. 261/2004, 1177/2010 a 181/2011, týkajúce sa leteckej prepravy, lodnej prepravy a autobusovej a autokarovej prepravy cestujúcich, možno analogicky použiť aj v prípade železničnej prepravy.
- 47 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že situácia podnikov v odvetví prevádzky rôznych spôsobov prepravy nie je porovnateľná, keďže vzhľadom na spôsob ich fungovania, podmienky ich dostupnosti a rozmiestnenia ich sietí nie sú tieto rôzne spôsoby prepravy, pokiaľ ide o podmienky ich používania, zameniteľné. Za týchto okolností normotvorca Únie mohol zaviesť pravidlá stanovujúce úroveň ochrany spotrebiteľa líšiace sa v závislosti od dotknutého odvetvia prepravy (rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh, C-12/11, body 56 a 57).
- 48 Z toho vyplýva, že dôvody vylúčenia stanovené v právnej úprave Únie, ktorá sa vzťahuje na iné spôsoby prepravy, nemožno analogicky uplatniť na železničnú prepravu.
- 49 Rovnako nemožno prijať argumentáciu, podľa ktorej sa všeobecná zásada práva Únie týkajúca sa vyššej moci musí uplatniť za okolností, aké existujú v prejednávanej veci, s tým výsledkom, že železničný prepravca by mohol odmietnuť poskytnúť dotknutým cestujúcim náhradu ceny prepravného dokladu v prípade meškania z dôvodu vyššej moci.
- 50 V článku 17 nariadenia č. 1371/2007 ani v nijakom ďalšom ustanovení tohto nariadenia sa totiž neuvádza vyššia moc ani nijaká podobná okolnosť, ktoré by boli relevantné na účely výkladu tohto článku.
- 51 Za týchto okolností by iný výklad článku 17 nariadenia č. 1371/2007 mal za následok spochybnenie základného cieľa ochrany práv železničných cestujúcich, ktorý toto nariadenie sleduje a pripomína ho vo svojich odôvodneniach 1 až 3.
- 52 Zo všetkých predchádzajúcich úvah vyplýva, že na druhú otázku treba odpovedať tak, že článok 17 nariadenia č. 1371/2007 treba vykladať v tom zmysle, že železničný podnik nemá právo začleniť do svojich všeobecných prepravných podmienok ustanovenie, podľa ktorého je jeho povinnosť poskytnúť náhradu ceny cestovného dokladu vylúčená v prípade meškania spôsobeného vyššou mocou alebo v jednom z prípadov vymenovaných v článku 32 ods. 2 jednotných právnych predpisov CIV.

O prvej otázke

- 53 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 30 ods. 1 prvý pododsek nariadenia č. 1371/2007 vykladať v tom zmysle, že vnútroštátny orgán zodpovedný za vykonávanie tohto nariadenia je oprávnený v prípade neexistencie takého ustanovenia vo vnútroštátnom práve záväzne nariadiť železničnému podniku, ktorého podmienky náhrady ceny prepravného dokladu nie sú v súlade s kritériami stanovenými v článku 17 tohto nariadenia, konkrétny obsah týchto podmienok.
- 54 Tento vnútroštátny súd totiž zastáva názor, že §78b ods. 2 zákona o železničnej preprave, na základe ktorého má Komission vyhlásiť podmienky poskytovania náhrady, ktoré sú nezlučiteľné s článkom 17 nariadenia č. 1371/2007, za neplatné, neumožňuje zaručiť dodržanie práv železničných cestujúcich vo všetkých prípadoch.
- 55 Konkrétne treba uviesť, že pokiaľ po vyhlásení dotknutých ustanovení za neplatné nenasledujú potrebné zmeny, ktorými by sa tieto ustanovenia uviedli do súladu s článkom 17 ods. 1 druhým pododsekom nariadenia č. 1371/2007, nemožno zaručiť, že železniční cestujúci budú môcť využívať podmienky náhrady stanovené v tomto ustanovení.

- 56 Za týchto okolností prvú otázku položenú vnútroštátnym súdom treba chápať v zásade tak, že sa ňou pýta, či vzhľadom na obmedzené právomoci, ktorými Komission disponuje podľa rakúskeho práva, je pri prijímaní opatrení zameraných na zaručenie dodržiavania práv železničných cestujúcich oprávnená oprieť sa priamo o článok 30 ods. 1 nariadenia č. 1371/2007.
- 57 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že ustanovenia nariadenia z dôvodu svojej povahy a funkcie v systéme prameňov práva Únie majú vo všeobecnosti bezprostredný účinok vo vnútroštátnych právnych poriadkoch, a to bez toho, aby vnútroštátne orgány museli prijať vykonávacie predpisy (rozsudok z 28. októbra 2010, SGS Belgium a i., C-367/09, Zb. s. I-10761, bod 32 a citovaná judikatúra).
- 58 Niektoré ustanovenia nariadenia však na svoje vykonávanie môžu vyžadovať prijatie vykonávacích predpisov členskými štátmi (pozri rozsudok SGS Belgium, už citovaný, bod 33).
- 59 V prejednávanej veci článok 30 ods. 1 nariadenia č. 1371/2007 stanovuje, že vnútroštátny orgán poverený vykonávaním tohto nariadenia prijme potrebné opatrenia na zabezpečenie dodržiavania práv cestujúcich.
- 60 Treba však konštatovať, že normotvorca Únie nedefinoval konkrétne opatrenia, ktoré tento orgán má prijať.
- 61 Ďalej treba uviesť, že podľa článku 30 ods. 1 tretieho pododseku nariadenia č. 1371/2007 sú členské štáty povinné informovať Komisiu o právomociach tohto orgánu.
- 62 Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že článok 30 ods. 1 nariadenia č. 1371/2007 pre svoje vykonávanie vyžaduje, aby členské štáty prijali vykonávacie predpisy, v ktorých definujú právomoci vnútroštátneho kontrolného orgánu.
- 63 Na rozdiel od toho, čo tvrdí Komission, preto článok 30 ods. 1 prvý pododsek nariadenia č. 1371/2007 nemožno vykladať tak, že predstavuje právny základ, ktorý vnútroštátnym orgánom umožňuje, aby nariadili železničným podnikom konkrétny obsah ich zmluvných podmienok týkajúcich sa poskytovania náhrad.
- 64 Faktom zostáva, že podľa článku 4 ods. 3 ZEÚ všetky orgány členských štátov vrátane súdnych orgánov prijímú v rámci svojej právomoci potrebné opatrenia na zabezpečenie vykonávania povinnosti vyplývajúcich z nariadenia č. 1371/2007. Na účely zabezpečenia plného účinku tohto nariadenia a s cieľom zabezpečiť ochranu práv, ktoré priznáva jednotlivcom, tieto orgány sú povinné vykladať a uplatňovať vnútroštátne právo v čo najväčšej miere na základe znenia a účelu tohto nariadenia, aby sa dosiahol výsledok, ktorý sleduje.
- 65 Vzhľadom na ciele uvedené v odôvodneniach 1 až 3 nariadenia č. 1371/2007, v prejednávanej veci treba relevantné ustanovenia rakúskeho práva vrátane tých, ktoré upravujú sankcie pre prípad porušenia tohto nariadenia, vykladať a uplatňovať v zmysle, ktorý vyhovuje požiadavke zvýšenej úrovne ochrany železničných cestujúcich, a takým spôsobom, aby boli zaručené práva, ktoré sú im priznané.
- 66 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 30 ods. 1 prvý pododsek nariadenia č. 1371/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že vnútroštátny orgán zodpovedný za vykonávanie tohto nariadenia nie je oprávnený v prípade neexistencie takeého ustanovenia vo vnútroštátnom práve záväzne nariadiť železničnému podniku, ktorého podmienky náhrady ceny prepravného dokladu nie sú v súlade s kritériami stanovenými v článku 17 uvedeného nariadenia, konkrétny obsah týchto podmienok.

O trovách

- ⁶⁷ Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (prvá komora) rozhodol takto:

1. **Článok 30 ods. 1 prvý pododsek nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave sa má vykladať v tom zmysle, že vnútroštátny orgán zodpovedný za vykonávanie tohto nariadenia nie je oprávnený v prípade neexistencie takého ustanovenia vo vnútroštátnom práve záväzne nariadiť železničnému podniku, ktorého podmienky náhrady ceny prepravného dokladu nie sú v súlade s kritériami stanovenými v článku 17 tohto nariadenia, konkrétny obsah týchto podmienok.**
2. **Článok 17 nariadenia č. 1371/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že železničný podnik nemá právo začleniť do svojich všeobecných prepravných podmienok ustanovenie, podľa ktorého je jeho povinnosť poskytnúť náhradu ceny cestovného dokladu vylúčená v prípade meškania spôsobeného vyššou mocou alebo v jednom z prípadov vymenovaných v článku 32 ods. 2 Jednotných právnych predpisov pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave z 9. mája 1980, zmeneného a doplneného Vilniuskym protokolom z 3. júna 1999.**

Podpisy