ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 26ης Σεπτεμβρίου 2013*

«Κανονισμός (ΕΚ) 1371/2007 — Δικαιώματα και υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών — Άρθρο 17 — Αποζημίωση κομίστρου σε περίπτωση καθυστερήσεων — Αποκλείεται σε περίπτωση ανωτέρας βίας — Επιτρεπτό — Άρθρο 30, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο — Αρμοδιότητες του εθνικού φορέα που είναι επιφορτισμένος με την επιβολή της εφαρμογής του κανονισμού αυτού — Δυνατότητα να επιβληθεί στον σιδηροδρομικό μεταφορέα η υποχρέωση να τροποποιήσει τους όρους αποζημιώσεως των επιβατών, τους οποίους αυτός εφαρμόζει»

Στην υπόθεση C-509/11,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, την οποία υπέβαλε το Verwaltungsgerichtshof (Αυστρία) με απόφαση της 8ης Σεπτεμβρίου 2011, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 30 Σεπτεμβρίου 2011, στο πλαίσιο της διαδικασίας που κίνησε η

ÖBB-Personenverkehr AG,

παρισταμένων των:

Schienen-Control Kommission,

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Tizzano, πρόεδρο τμήματος, M. Berger, A. Borg Barthet (εισηγητή), E. Levits και J.-J. Kasel, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: N. Jääskinen

γραμματέας: A. Impellizzeri, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 22ας Νοεμβρίου 2012,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η ÖBB-Personenverkehr AG, εκπροσωπούμενη από τον A. Egger, Rechtsanwalt,

— η Schienen-Control Kommission, εκπροσωπούμενη από τους G. Hellwagner και N. Schadler, καθώς και από την G. Redl,

— η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την C. Pesendorfer,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον T. Henze και τη J. Kemper,

— η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τη W. Ferrante, avvocato dello Stato,

— η Σουηδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την A. Falk,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Braun και H. Støvlbæk,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 14ης Μαρτίου 2013,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 17 και 30 του κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (ΕΕ L 315, σ. 14).

2 Η ως άνω αίτηση προδικαστικής αποφάσεως υποβλήθηκε στο πλαίσιο προσφυγής την οποία άσκησε η ÖBB-Personenverkehr AG (στο εξής: ÖBB-Personenverkehr) κατά της αποφάσεως της Schienen-Control Kommission (επιτροπής ελέγχου στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, στο εξής: Kommission), της 6ης Δεκεμβρίου 2010, σχετικά με τους όρους αποζημιώσεως των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, τους οποίους εφαρμόζει η ÖBB-Personenverkehr.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

3 Η Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διακυβερνητικού Οργανισμού διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, για την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη Σύμβαση περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Βίλνιους της 3ης Ιουνίου 1999 (στο εξής: COTIF), η οποία υπογράφηκε στις 23 Ιουνίου 2011 στη Βέρνη (Ελβετία), άρχισε να ισχύει, σύμφωνα με το άρθρο 9 αυτής, την 1η Ιουλίου 2011.

4 Το άρθρο 2 της συμφωνίας αυτής ορίζει:

«Με την επιφύλαξη του στόχου και του σκοπού της σύμβασης για την προώθηση, βελτίωση και διευκόλυνση των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και με την επιφύλαξη της πλήρους εφαρμογής της έναντι των λοιπών μερών της σύμβασης, στις αμοιβαίες σχέσεις τους, τα μέρη της σύμβασης που είναι κράτη μέλη της Ένωσης εφαρμόζουν τους κανόνες της Ένωσης και, συνεπώς, δεν εφαρμόζουν τους κανόνες που απορρέουν από την εν λόγω σύμβαση παρά μόνο στον βαθμό που δεν υπάρχει κανόνας της Ένωσης ο οποίος διέπει το συγκεκριμένο ζήτημα.»

Το δίκαιο της Ένωσης

5 Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 3 του κανονισμού 1371/2007:

«(1) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι σημαντικό να διασφαλίζονται τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών όπως και να βελτιωθεί η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα των παρεχομένων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, ούτως ώστε να προωθηθεί η αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς.

(2) Με την ανακοίνωση της Επιτροπής "Στρατηγική για την πολιτική υπέρ των καταναλωτών 2002-2006" [...] τίθεται ο στόχος να επιτευχθεί υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή στο πεδίο των μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 153, παράγραφος 2, [ΕΚ].

(3) Δεδομένου ότι ο επιβάτης σιδηροδρόμου είναι το ασθενέστερο μέρος της συμβάσεως μεταφοράς, θα πρέπει να διασφαλίζονται τα συναφή δικαιώματά του.»

6 Οι αιτιολογικές σκέψεις 6, 13 και 14 του εν λόγω κανονισμού έχουν ως εξής:

«(6) Η ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών θα πρέπει να εδράζεται στο υφιστάμενο σύστημα διεθνούς δικαίου για το θέμα αυτό που περιλαμβάνεται στο προσάρτημα Α –ενιαίοι κανόνες σχετικά με τη σύμβαση διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και αποσκευών (CIV) της [COTIF] [(στο εξής: ενιαίοι κανόνες CIV)]. Ωστόσο, είναι σκόπιμο να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού ώστε προστασία να παρέχεται όχι μόνο στους επιβάτες διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών αλλά και στους επιβάτες των εθνικών σιδηροδρομικών γραμμών.

[...]

(13) Τα ενισχυμένα δικαιώματα αποζημίωσης και παροχής συνδρομής σε περίπτωση καθυστερήσεων, απώλειας ανταπόκρισης ή ακύρωσης ταξιδιού θα πρέπει να παράσχουν μεγαλύτερα κίνητρα στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, προς όφελος των τελευταίων.

(14) Είναι σκόπιμο ο παρών κανονισμός να καθιερώσει σύστημα αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση καθυστέρησης για την οποία ευθύνεται η επιχείρηση σιδηροδρόμων, στην ίδια βάση με το διεθνές σύστημα που προβλέπει η COTIF και ειδικότερα το προσάρτημα CIV που αφορά τα δικαιώματα των επιβατών.»

7 Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 22 και 23 του κανονισμού 1371/2007:

«(22) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κυρώσεις για παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και να μεριμνούν για την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις, που μπορεί να περιλαμβάνουν την καταβολή αποζημίωσης στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο, θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

(23) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και η καθιέρωση δικαιωμάτων των επιβατών δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, και μπορούν συνεπώς να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 [ΕΚ]. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.»

8 Το άρθρο 3 του κανονισμού 1371/2007 ορίζει:

«Για τους σκοπούς του ως άνω κανονισμού, εφαρμόζονται οι εξής ορισμοί:

1) ως "σιδηροδρομική επιχείρηση" νοείται η σιδηροδρομική επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 2 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ […], και κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, δραστηριότητα της οποίας είναι η σιδηροδρομική μεταφορά αγαθών ή/και επιβατών υπό τον όρο ότι η επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίζει έλξη· εδώ περιλαμβάνονται και οι επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη·

[...]

(8) ως "σύμβαση μεταφοράς" νοείται η σύμβαση μεταφοράς, επ' αμοιβή ή δωρεάν, μεταξύ σιδηροδρομικής επιχειρήσεως ή πωλητή εισιτηρίων και του επιβάτη για την παροχή μιας ή περισσοτέρων υπηρεσιών μεταφοράς·

[...]

16) ως "γενικοί όροι μεταφοράς" νοούνται οι όροι του μεταφορέα υπό μορφή γενικών όρων ή κομίστρων που ισχύουν νόμιμα σε κάθε κράτος μέλος και οι οποίοι, με τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς, έχουν καταστεί αναπόσπαστο μέρος της·

[...]».

9 Κατά το άρθρο 6 του ως άνω κανονισμού:

«1. Δεν επιτρέπεται περιορισμός ή απαλλαγή από τις υποχρεώσεις προς τους επιβάτες που απορρέουν δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ιδίως με απαλλακτική ή περιοριστική ρήτρα στη σύμβαση μεταφοράς.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δικαιούνται να προσφέρουν ευνοϊκότερους όρους συμβολαίου για τον επιβάτη από τους όρους που θεσπίζει ο παρών κανονισμός.»

10 Το άρθρο 11 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου και με την επιφύλαξη του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου που χορηγεί στους επιβάτες περαιτέρω αποζημίωση για ζημία, η ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για τους επιβάτες και τις αποσκευές τους διέπεται από τον τίτλο IV κεφάλαια I, III και IV, και από τους τίτλους VI και VII του παραρτήματος Ι.»

11 Το άρθρο 15 του ιδίου κανονισμού ορίζει:

«Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου, η ευθύνη της σιδηροδρομικής επιχείρησης για καθυστερήσεις, απώλειες ανταπόκρισης και ακυρώσεις διέπεται από το κεφάλαιο ΙΙ του τίτλου IV του παραρτήματος Ι.»

12 Κατά το άρθρο 17 του κανονισμού 1371/2007:

«1. Χωρίς απώλεια του δικαιώματος μεταφοράς, ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει αποζημίωση για καθυστερήσεις από σιδηροδρομική επιχείρηση εάν αντιμετωπίζει καθυστέρηση για τη διαδρομή από τον τόπο αναχώρησης έως τον τόπο προορισμού που αναφέρεται στο εισιτήριο, για την οποία δεν έχει επιστραφεί το κόμιστρο σύμφωνα με το άρθρο 16. Οι ελάχιστες αποζημιώσεις για καθυστερήσεις είναι οι εξής:

α) 25 % του κομίστρου για καθυστέρηση 60 έως 119 λεπτών·

β) 50 % του κομίστρου για καθυστέρηση 120 λεπτών και άνω.

Οι επιβάτες που είναι κάτοχοι ταξιδιωτικής κάρτας ή εισιτηρίου απεριορίστων διαδρομών και αντιμετωπίζουν διαδοχικές καθυστερήσεις ή ακυρώσεις δρομολογίων κατά τη διάρκεια ισχύος της, μπορούν να ζητήσουν ανάλογη αποζημίωση, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις περί παροχής αποζημιώσεων από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι ρυθμίσεις αυτές καθορίζουν τα κριτήρια του προσδιορισμού της καθυστέρησης και του υπολογισμού της αποζημίωσης.

Η αποζημίωση για την καθυστέρηση υπολογίζεται σε σχέση με την τιμή την οποία έχει όντως καταβάλει ο επιβάτης για το δρομολόγιο που έχει καθυστέρηση.

Όταν η σύμβαση μεταφοράς αφορά ταξίδι με επιστροφή, η αποζημίωση για καθυστέρηση σε οποιαδήποτε κατεύθυνση υπολογίζεται με βάση το ήμισυ του καταβληθέντος κομίστρου. Κατά τον ίδιο τρόπο, το ποσό για καθυστερημένο δρομολόγιο δυνάμει οποιασδήποτε άλλης μορφής σύμβασης μεταφοράς που επιτρέπει ταξίδι σε διαδοχικές διαδρομές, υπολογίζεται αναλογικά προς την πλήρη τιμή.

Για τον υπολογισμό του χρόνου καθυστέρησης δεν λαμβάνεται υπόψη καθυστέρηση για την οποία η επιχείρηση μπορεί να αποδείξει ότι σημειώθηκε εκτός των εδαφών στα οποία εφαρμόζεται η Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

2. Η αποζημίωση του κομίστρου καταβάλλεται εντός ενός μηνός από την υποβολή της αίτησης αποζημίωσης. Η αποζημίωση μπορεί να καταβληθεί σε δελτία (κουπόνια) ή/και άλλες υπηρεσίες εάν οι όροι παρέχουν ευελιξία (ιδίως όσον αφορά την περίοδο ισχύος και τον προορισμό). Η αποζημίωση καταβάλλεται σε χρήμα κατόπιν αιτήματος του επιβάτη.

3. Η αποζημίωση του κομίστρου δεν μειώνεται με τη χρέωση εξόδων συναλλαγής, όπως τέλη, τηλεφωνικά έξοδα ή γραμματόσημα. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δύνανται να ορίσουν το ελάχιστο χρηματικό όριο κάτω του οποίου δεν καταβάλλεται αποζημίωση. Το όριο αυτό δεν υπερβαίνει τα 4 ευρώ.

4. Ο επιβάτης δεν έχει δικαίωμα για αποζημίωση εάν πληροφορήθηκε την καθυστέρηση πριν από την αγορά του εισιτηρίου, ή εάν η ώρα άφιξης λόγω συνέχισης σε διαφορετική γραμμή ή επαναδρομολόγησης παραμένει κάτω των 60 λεπτών.»

13 Το άρθρο 18, παράγραφοι 1 έως 3, του ως άνω κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«1. Σε περίπτωση καθυστέρησης στην άφιξη ή στην αναχώρηση, οι επιβάτες τηρούνται ενήμεροι σχετικά με την κατάσταση και σχετικά με την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης και την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή από τον υπεύθυνο σταθμού αμέσως μόλις υπάρξει σχετική πληροφορία.

2. Στην περίπτωση τυχόν καθυστέρησης κατά την παράγραφο 1 που υπερβαίνει τα 60 λεπτά, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες:

α) γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα με τον χρόνο αναμονής, εάν υπάρχουν στην αμαξοστοιχία ή στον σταθμό ή μπορούν να εξασφαλισθούν ευλόγως·

β) ξενοδοχείο ή άλλο κατάλυμα και μεταφορά μεταξύ του σιδηροδρομικού σταθμού και του τόπου καταλύματος, σε περίπτωση που είναι απαραίτητη η παραμονή για μία ή περισσότερες νύκτες ή μια επιπρόσθετη παραμονή, όταν και όπου αυτό είναι υλικά εφικτό·

γ) εάν η αμαξοστοιχία είναι ακινητοποιημένη εκτός σταθμού, μεταφορά από την αμαξοστοιχία στον σιδηροδρομικό σταθμό, στον εναλλακτικό τόπο αναχώρησης ή στον τελικό προορισμό, όταν και όπου αυτό είναι υλικά εφικτό.

3. Εάν η σιδηροδρομική υπηρεσία δεν μπορεί πλέον να συνεχισθεί, η σιδηροδρομική επιχείρηση οργανώνει το συντομότερο δυνατόν εναλλακτικές υπηρεσίες μεταφοράς για τους επιβάτες.

[...]»

14 Το άρθρο 30 του εν λόγω κανονισμού ορίζει:

«1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν ή περισσότερους φορείς υπεύθυνους για την επιβολή της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Κάθε φορέας λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών.

Κάθε φορέας διαθέτει ανεξαρτησία όσον αφορά τα θέματα οργάνωσής του, χρηματοδότησης, νομικής διάρθρωσης και λήψης των αποφάσεών του, απέναντι σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τον διοριζόμενο σύμφωνα με την παράγραφο αυτή φορέα ή φορείς και τα αντίστοιχα πεδία ευθύνης τους.

2. Κάθε επιβάτης δύναται να υποβάλλει καταγγελία στον αρμόδιο φορέα που ορίζεται βάσει της παραγράφου 1 ή σε οποιονδήποτε άλλον αρμόδιο φορέα ορίζει κράτος μέλος, για παραβίαση διατάξεων του παρόντος κανονισμού.»

15 Το άρθρο 32 του ίδιου κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που εφαρμόζονται στις περιπτώσεις παραβίασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο ώστε να διασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τους εν λόγω κανόνες και μέτρα στην Επιτροπή έως τις 3 Ιουνίου 2010 το αργότερο, και κοινοποιούν αμελλητί κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τους επηρεάζει.»

16 Το παράρτημα Ι του κανονισμού 1371/2007 περιλαμβάνει ένα απόσπασμα των ενιαίων κανόνων CIV.

17 Το κεφάλαιο ΙΙ του τίτλου IV των ως άνω κανόνων, που τιτλοφορείται «Ευθύνη σε περίπτωση μη τήρησης του πίνακα δρομολογίων», περιλαμβάνει το άρθρο 32, το οποίο είναι το μοναδικό άρθρο του εν λόγω κεφαλαίου και το οποίο έχει ως εξής:

«1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος έναντι του επιβάτη για τη ζημία που προκύπτει από το γεγονός ότι, λόγω της κατάργησης, της καθυστέρησης ή της απώλειας ανταπόκρισης, το ταξίδι δεν μπορεί να συνεχιστεί την ίδια μέρα ή η συνέχισή του δεν είναι λογικά απαιτητή την ίδια μέρα λόγω δεδομένων περιστάσεων. Η αποζημίωση περιλαμβάνει τα εύλογα έξοδα καταλύματος καθώς και τα εύλογα έξοδα που προκύπτουν από την ειδοποίηση των προσώπων που αναμένουν τον επιβάτη.

2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης αυτής, όταν η κατάργηση, η καθυστέρηση ή η απώλεια ανταπόκρισης οφείλονται σε μία από τις παρακάτω αιτίες:

α) περιστάσεις εξωτερικές προς τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαραίτητη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης·

β) σφάλμα του επιβάτη ή

γ) συμπεριφορά τρίτου που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες της οποίας δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης. Άλλη επιχείρηση που χρησιμοποιεί την ίδια σιδηροδρομική υποδομή δεν θεωρείται τρίτος. Το δικαίωμα αναγωγής δεν θίγεται.

3. Το εθνικό δίκαιο καθορίζει εάν και σε ποιο βαθμό ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για βλάβες άλλες από αυτές που προβλέπονται από τις διατάξεις της παραγράφου 1. Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 44.»

Το αυστριακό δίκαιο

18 Το άρθρο 22α, παράγραφος 1, του ομοσπονδιακού νόμου περί σιδηροδρόμων, σιδηροδρομικών οχημάτων και κυκλοφορίας των σιδηροδρομικών αμαξοστοιχιών (Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen, *BGBl.* 60/1957), όπως τροποποιήθηκε (*BGBl.* I, 25/2010, στο εξής: νόμος περί σιδηροδρόμων), ορίζει:

«Οι όροι παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς σε κύριες γραμμές και διασυνδεδεμένες δευτερεύουσες γραμμές περιέχουν υποχρεωτικά και όρους αποζημιώσεως κατ' εφαρμογή των κανόνων για την αποζημίωση κομίστρου σύμφωνα, αφενός, με το άρθρο 2 του ομοσπονδιακού νόμου περί εφαρμογής του [κανονισμού 1371/2007] και, αφετέρου, με το άρθρο 17 του [κανονισμού 1371/2007].»

19 Κατά το άρθρο 78β, παράγραφος 2, του νόμου περί σιδηροδρόμων:

«Η [Kommission] οφείλει να προβαίνει αυτεπαγγέλτως:

[...]

2. στην ακύρωση, εν όλω ή εν μέρει, των όρων αποζημιώσεως κατά την έννοια του [κανονισμού 1371/2007], εάν ο καθορισμός τους εκ μέρους της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως δεν έγινε με βάση τα κριτήρια του άρθρου 17 του [κανονισμού 1371/2007].»

20 Το άρθρο 167, σημείο 1, του νόμου περί σιδηροδρόμων προβλέπει ότι όποιος δεν δημοσιεύει όρους αποζημιώσεως σύμφωνα με το άρθρο 22α, παράγραφος 1, του εν λόγω νόμου διαπράττει διοικητική παράβαση, η οποία επισύρει την επιβολή, από την κατά τόπον αρμόδια διοικητική αρχή, προστίμου έως 2 180 ευρώ.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

21 Η ÖBB-Personenverkehr είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 1371/2007.

22 Εκτιμώντας ότι οι όροι της αποζημιώσεως κομίστρου, τους οποίους εφαρμόζει η ως άνω επιχείρηση στο πλαίσιο των εκ μέρους της συναπτομένων με τους επιβάτες συμβάσεων μεταφοράς, δεν συνάδουν προς το άρθρο 17 του κανονισμού 1371/2007, η Kommission, με απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 2010, απηύθυνε διαταγή στην ÖBB-Personenverkehr να προβεί σε τροποποίηση των εν λόγω όρων αποζημιώσεως.

23 Η Kommission διέταξε, μεταξύ άλλων, την κατάργηση ρήτρας δυνάμει της οποίας δεν υφίσταται δικαίωμα αποζημιώσεως ή επιστροφής των δαπανών, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν, στην περίπτωση που η καθυστέρηση οφείλεται σε μια από τις ακόλουθες αιτίες:

— σφάλμα του επιβάτη·

— συμπεριφορά τρίτου που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες της οποίας δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων·

— περιστάσεις άσχετες προς τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων·

— περιορισμό, λόγω απεργίας, της κυκλοφορίας, εφόσον ο επιβάτης ενημερώθηκε δεόντως γι' αυτήν, και

— παροχές υπηρεσιών μεταφοράς που δεν αποτελούν μέρος της συμβάσεως μεταφοράς.

24 Η ÖBB-Personenverkehr άσκησε προσφυγή κατά της ως άνω αποφάσεως ενώπιον του Verwaltungsgerichtshof.

25 Η εν λόγω επιχείρηση προβάλλει, αφενός, ότι η Kommission δεν είναι αρμόδια να διατάξει την τροποποίηση των γενικών όρων πωλήσεως, τους οποίους εφαρμόζει η εν λόγω επιχείρηση, και, αφετέρου, ότι από τον κανονισμό 1371/2007 απορρέει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις απαλλάσσονται από την υποχρέωση να καταβάλλουν αποζημίωση στους επιβάτες όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε περιστατικό ανωτέρας βίας. Συναφώς, η ÖBB-Personenverkehr προβάλλει, ιδίως, ότι το άρθρο 15 του εν λόγω κανονισμού περιέχει παραπομπή στο άρθρο 32 των ενιαίων κανόνων CIV, οπότε οι περιπτώσεις απαλλαγής από την ευθύνη, οι οποίες μνημονεύονται στην τελευταία αυτή διάταξη, ισχύουν και στο πλαίσιο του άρθρου 17 του εν λόγω κανονισμού.

26 Αντιθέτως, η Kommission υποστηρίζει ότι η απευθυνθείσα σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση διαταγή περί εφαρμογής ορισμένων όρων αποζημιώσεως ή περί αποχής από την εφαρμογή όρων μεταφοράς που περιορίζουν τα δικαιώματα των επιβατών, τα οποία κατοχυρώνονται στον κανονισμό 1371/2007, μπορεί να στηριχθεί απευθείας στο άρθρο 30, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού. Εξάλλου, η Kommission υποστηρίζει ότι το άρθρο 17 του εν λόγω κανονισμού έχει εξαντλητικό χαρακτήρα. Κατά συνέπεια, μια σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6,

παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, δεν μπορεί να περιορίσει τις υποχρεώσεις της ούτε να απαλλαγεί από αυτές έναντι των επιβατών, δεν δύναται, επίσης, να ενεργήσει κατ' αυτόν τον τρόπο στο πλαίσιο του εν λόγω άρθρου 17, επίσης σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας.

27 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Verwaltungsgerichtshof αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 30, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, του [κανονισμού 1371/2007], την έννοια ότι όταν οι όροι που έχει θέσει μία σιδηροδρομική επιχείρηση σχετικά με την αποζημίωση κομίστρου δεν συνάδουν με τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 17 του κανονισμού, ο οριζόμενος ως υπεύθυνος για την επιβολή της εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού εθνικός φορέας δύναται να καθορίσει κατά τρόπο δεσμευτικό το ακριβές περιεχόμενο των όρων που οφείλει να χρησιμοποιεί η σιδηροδρομική επιχείρηση, καίτοι το εθνικό δίκαιο παρέχει στον εν λόγω φορέα μόνο το δικαίωμα να ακυρώσει τους όρους αυτούς;

2) Έχει το άρθρο 17 του κανονισμού 1371/2007 την έννοια ότι μία σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να απαλλαγεί από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας, είτε κατ' αναλογία προς τους λόγους αποκλεισμού που προβλέπονται στους [κανονισμούς (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ L 46, σ. 1), (ΕΕ) 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2010, για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004 (ΕΕ L 334, σ. 1), και (ΕΕ) 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004 (ΕΕ L 55, σ. 1)], είτε με βάση τους λόγους απαλλαγής που περιλαμβάνονται στο άρθρο 32, παράγραφος 2, των [ενιαίων κανόνων CIV], ακόμη και όσον αφορά την αποζημίωση κομίστρου;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του δευτέρου ερωτήματος

28 Με το δεύτερο ερώτημά του, στο οποίο πρέπει να δοθεί απάντηση κατά πρώτον, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 17 του κανονισμού 1371/2007 έχει την έννοια ότι μια σιδηροδρομική επιχείρηση δικαιούται να συμπεριλάβει, στους γενικούς όρους μεταφοράς τους οποίους εφαρμόζει, ρήτρα δυνάμει της οποίας απαλλάσσεται από την υποχρέωσή της να καταβάλει αποζημίωση κομίστρου λόγω καθυστερήσεως, όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε περιστατικό ανωτέρας βίας ή σε μια από τις αιτίες που απαριθμούνται στο άρθρο 32, παράγραφος 2, των ενιαίων κανόνων CIV.

29 Εκ προοιμίου, πρέπει να υπομνηστεί ότι το άρθρο 17, παράγραφος 1, του κανονισμού 1371/2007 προβλέπει τις ελάχιστες αποζημιώσεις, οι οποίες υπολογίζονται σε σχέση με το κόμιστρο και τις οποίες δικαιούνται να απαιτούν οι επιβάτες από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση καθυστερήσεως.

30 Δυνάμει του άρθρου 17, παράγραφος 4, του ως άνω κανονισμού, οι επιβάτες δεν έχουν, εντούτοις, δικαίωμα για τη λήψη αποζημιώσεως εάν ενημερώθηκαν για την καθυστέρηση πριν από την αγορά του εισιτηρίου τους ή εάν η καθυστέρηση παραμένει κάτω των 60 λεπτών. Επιπλέον, το άρθρο 17, παράγραφος 1, τελευταίο εδάφιο, του εν λόγω κανονισμού αποσαφηνίζει ότι για τον υπολογισμό του

χρόνου καθυστερήσεως δεν λαμβάνονται υπόψη καθυστερήσεις ως προς τις οποίες η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να αποδείξει ότι αυτές σημειώθηκαν εκτός των εδαφών στα οποία εφαρμόζεται η Συνθήκη ΕΚ.

31 Αντιθέτως, καμία διάταξη του κανονισμού 1371/2007 δεν προβλέπει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις απαλλάσσονται από την προβλεπόμενη στο άρθρο 17, παράγραφος 1, του ως άνω κανονισμού υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως, όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε περιστατικό ανωτέρας βίας.

32 Το άρθρο 15 του κανονισμού 1371/2007 προβλέπει, ωστόσο, ότι η ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για καθυστερήσεις, απώλειες ανταποκρίσεως και ακυρώσεις διέπεται, με την επιφύλαξη των άρθρων 16 έως 18 του εν λόγω κανονισμού, από το άρθρο 32 των ενιαίων κανόνων CIV.

33 Όπως απορρέει από την αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού 1371/2007, ο νομοθέτης της Ένωσης όντως θεώρησε ευκταίο να στηρίζεται το καθεστώς αποζημιώσεως των επιβατών σε περίπτωση καθυστερήσεων επί της ίδιας βάσεως με το διεθνές σύστημα που προβλέπεται από την COTIF, της οποίας αποτελούν μέρος οι ενιαίοι κανόνες CIV.

34 Δυνάμει του άρθρου 32, παράγραφος 1, των εν λόγω ενιαίων κανόνων, ο σιδηροδρομικός μεταφορέας είναι υπεύθυνος, έναντι του επιβάτη, για τη ζημία που προκύπτει από το γεγονός ότι, λόγω της ακυρώσεως, της καθυστερήσεως ενός συρμού ή της απώλειας ανταποκρίσεως, το ταξίδι δεν μπορεί να συνεχιστεί την ίδια ημέρα. Η αποζημίωση, για τη λήψη της οποίας έχει δικαίωμα ο επιβάτης σιδηροδρομικών γραμμών υπό τέτοιες συνθήκες, περιλαμβάνει τα εύλογα έξοδα καταλύματος καθώς και τα έξοδα που προκύπτουν από την ειδοποίηση των προσώπων που αναμένουν τον εν λόγω επιβάτη.

35 Ορισμένες αιτίες απαλλαγής από την κατά την ως άνω διάταξη ευθύνη του μεταφορέα προβλέπονται από το άρθρο 32, παράγραφος 2, των ενιαίων κανόνων CIV.

36 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, πρώτον, αν, υπό τις περιστάσεις που μνημονεύονται στο εν λόγω άρθρο 32, παράγραφος 2, ένας σιδηροδρομικός μεταφορέας δικαιούται να απαλλαγεί από την υποχρέωσή του να καταβάλει αποζημίωση στον επιβάτη σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού 1371/2007.

37 Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί ότι το άρθρο 32 των ενιαίων κανόνων CIV αφορά το δικαίωμα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών για αποκατάσταση της ζημίας την οποία προκάλεσε η καθυστέρηση ή η ακύρωση ενός δρομολογίου.

38 Αντιθέτως, η προβλεπόμενη από το άρθρο 17 του κανονισμού 1371/2007 αποζημίωση, στον βαθμό που υπολογίζεται βάσει του κομίστρου, κατατείνει στην αντιστάθμιση του τιμήματος που κατέβαλε ο επιβάτης ως αντάλλαγμα για υπηρεσία της οποίας η παροχή, εν τέλει, δεν εκπληρώθηκε κατά τρόπο σύμφωνο προς τη σύμβαση μεταφοράς. Επιπλέον, πρόκειται για μορφή τυποποιημένης και κατ' αποκοπήν χρηματοοικονομικής αντισταθμίσεως, σε αντίθεση με το προβλεπόμενο από το άρθρο 32, παράγραφος 1, των εν λόγω ενιαίων κανόνων καθεστώς ευθύνης, που προϋποθέτει την εξατομικευμένη εκτίμηση της προκληθείσας ζημίας.

39 Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι ο σκοπός και οι λεπτομέρειες εφαρμογής των προαναφερθεισών διατάξεων είναι διαφορετικοί, το προβλεπόμενο από τον νομοθέτη της Ένωσης δυνάμει του άρθρου 17 του κανονισμού 1371/2007 καθεστώς αποζημιώσεως δεν μπορεί να εξομοιώνεται με το κατά το άρθρο 32, παράγραφος 1, των ενιαίων κανόνων CIV καθεστώς της ευθύνης του σιδηροδρομικού μεταφορέα.

40 Επομένως, υπό το πρίσμα του άρθρου 15 του κανονισμού 1371/2007, η κατά το άρθρο 17 του κανονισμού αυτού αποζημίωση των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών δεν παρεμποδίζει τους εν λόγω επιβάτες να ασκούν, εξάλλου, αγωγές αποζημιώσεως δυνάμει του ως άνω άρθρου 32, παράγραφος 1, αυτών των ενιαίων κανόνων ή, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 32, παράγραφος 3, των ενιαίων κανόνων, βάσει του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου.

41 Η ερμηνεία αυτή είναι, κατά τα λοιπά, συμβατή προς την επεξηγηματική έκθεση σχετικά με τους ενιαίους κανόνες που αφορούν τη σύμβαση διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (CIV), η οποία περιλαμβάνεται στο έγγραφο που τιτλοφορείται «Έκθεση της κεντρικής υπηρεσίας για την αναθεώρηση της Συμβάσεως περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980 και επεξηγηματικές εκθέσεις σχετικά με τα κείμενα που εγκρίθηκαν από την πέμπτη γενική συνέλευση», της 1ης Ιανουαρίου 2011, και κατά την οποία «[ο]ι καθυστερήσεις ως προς τη μεταφορά επιβατών αντιπροσωπεύουν μια τυπική περίπτωση πλημμελούς εκπληρώσεως της συμβάσεως μεταφοράς, [η οποία], σε πολλά νομικά συστήματα, [...] δικαιολογεί μείωση της αμοιβής, δηλαδή [εν προκειμένω] μείωση του κομίστρου».

42 Από τις προηγηθείσες σκέψεις προκύπτει ότι οι αιτίες απαλλαγής από την ευθύνη του μεταφορέα, οι οποίες προβλέπονται από το άρθρο 32, παράγραφος 2, των ενιαίων κανόνων CIV, δεν μπορούν να θεωρηθούν εφαρμοστέες στο πλαίσιο του άρθρου 17 του κανονισμού 1371/2007.

43 Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται από τις προπαρασκευαστικές εργασίες του κανονισμού 1371/2007, από τις οποίες προκύπτει ότι, καίτοι ο νομοθέτης της Ένωσης επέλεξε να ευθυγραμμίσει τις σχετικές με την ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε περίπτωση καθυστερήσεως, απώλειας ανταποκρίσεων και ακυρώσεων δρομολογίων διατάξεις προς τα αντίστοιχα κεφάλαια των ενιαίων κανόνων CIV, ο εν λόγω νομοθέτης εκτίμησε, εξάλλου, ως αναγκαίο να προβλέψει, στον εν λόγω κανονισμό, ειδικές διατάξεις διέπουσες την επιστροφή δαπανών και την επαναδρομολόγηση, την αποζημίωση κομίστρου και την υποχρέωση παροχής συνδρομής προς τους επιβάτες σε περίπτωση καθυστερήσεως.

44 Πάντως, όπως καταδεικνύει η απόρριψη, εκ μέρους του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μιας τροπολογίας την οποία θέσπισε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε δεύτερη ανάγνωση και η οποία αποσκοπούσε στο να αποσαφηνιστεί ότι το άρθρο 32, παράγραφος 2, των εν λόγω ενιαίων κανόνων εφαρμόζεται, επίσης, επί των διατάξεων που περιλαμβάνονται στα άρθρα 16 και 17 του κανονισμού 1371/2007, ο νομοθέτης της Ένωσης ενσυνείδητα αρνήθηκε να προβλέψει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις απαλλάσσονται από την υποχρέωσή τους να καταβάλουν αποζημίωση κομίστρου λόγω καθυστερήσεως, υπό τις περιστάσεις που μνημονεύονται στο εν λόγω άρθρο 32, παράγραφος 2.

45 Σχετικώς, ο νομοθέτης της Ένωσης εκτίμησε ότι η υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως όσον αφορά το κόμιστρο που καταβλήθηκε ως αντάλλαγμα για υπηρεσία μεταφοράς, της οποίας η παροχή δεν εκπληρώθηκε κατά τρόπο σύμφωνο προς τη σύμβαση μεταφοράς, βαρύνει τον σιδηροδρομικό μεταφορέα, επίσης όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε μια από τις αιτίες που απαριθμούνται στο άρθρο 32, παράγραφος 2, των ενιαίων κανόνων CIV.

46 Δεύτερον, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν οι λόγοι αποκλεισμού της ευθύνης του μεταφορέα, οι οποίοι προβλέπονται από τους κανονισμούς 261/2004, 1177/2010 και 181/2011, που αφορούν, αντιστοίχως, τη μεταφορά επιβατών με αεροπλάνο, με πλοίο, καθώς και με λεωφορείο και με πούλμαν, μπορούν να τύχουν εφαρμογής κατ' αναλογίαν επί της σιδηροδρομικής μεταφοράς.

47 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι η κατάσταση στην οποία τελούν οι επιχειρήσεις στον τομέα δραστηριότητας των διαφόρων μέσων μεταφοράς δεν είναι συγκρίσιμη στον βαθμό που, λαμβανομένων υπόψη του τρόπου λειτουργίας τους, των όρων προσβάσεώς τους και της κατανομής των δικτύων τους, οι διάφοροι αυτοί τρόποι μεταφοράς δεν είναι εναλλάξιμοι όσον αφορά τους όρους χρησιμοποιήσεώς τους. Υπό τις συνθήκες αυτές, ο νομοθέτης της Ένωσης έχει θεσπίσει κανόνες προβλέποντες διαφορετικό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή, αναλόγως του οικείου τομέα μεταφορών (απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, C-12/11, McDonagh, σκέψεις 56 και 57).

48 Επομένως, οι αιτίες απαλλαγής που προβλέπονται από την εφαρμοστέα επί των λοιπών μέσων μεταφοράς ρύθμιση της Ένωσης δεν μπορούν να τύχουν κατ' αναλογίαν εφαρμογής στον τομέα της σιδηροδρομικής μεταφοράς.

49 Ομοίως, δεν μπορεί να γίνει δεκτή η επιχειρηματολογία ότι η γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης που αφορά την ανωτέρα βία πρέπει να τυγχάνει εφαρμογής υπό συνθήκες όπως είναι οι επίμαχες στην κύρια δίκη, πράγμα το οποίο θα είχε ως συνέπεια να μπορεί ένας σιδηροδρομικός μεταφορέας να αρνηθεί την καταβολή αποζημιώσεως κομίστρου στους ενδιαφερόμενους επιβάτες σε περίπτωση καθυστερήσεως οφειλόμενης σε περιστατικό ανωτέρας βίας.

50 Συγκεκριμένα, ούτε η ανωτέρα βία ούτε οποιαδήποτε περίσταση ισοδύναμη προς την ανωτέρα βία μνημονεύονται στο άρθρο 17 του κανονισμού 1371/2007 ούτε σε καμία άλλη διάταξη του εν λόγω κανονισμού που να είναι κρίσιμη προς τον σκοπό της ερμηνείας του άρθρου αυτού.

51 Υπό τις συνθήκες αυτές, ερμηνεία του άρθρου 17 του κανονισμού 1371/2007 υπό διαφορετική έννοια θα έθιγε τον πρωταρχικό σκοπό της προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, τον οποίο επιδιώκει ο εν λόγω κανονισμός και ο οποίος υπομνήσθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 3 του εν λόγω κανονισμού.

52 Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων απορρέει ότι στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 17 του κανονισμού 1371/2007 έχει την έννοια ότι μια σιδηροδρομική επιχείρηση δεν δικαιούται να περιλάβει, στους γενικούς όρους μεταφοράς τους οποίους εφαρμόζει, ρήτρα δυνάμει της οποίας απαλλάσσεται από την υποχρέωσή της να καταβάλλει αποζημίωση κομίστρου λόγω καθυστερήσεως, όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε περιστατικό ανωτέρας βίας ή σε μια από τις αιτίες που απαριθμούνται στο άρθρο 32, παράγραφος 2, των ενιαίων κανόνων CIV.

Επί του πρώτου ερωτήματος

53 Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 30, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 1371/2007 έχει την έννοια ότι, στην περίπτωση που οι όροι που έχει θέσει μια σιδηροδρομική επιχείρηση σχετικά με την αποζημίωση κομίστρου δεν συνάδουν με τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 17 του εν λόγω κανονισμού, ο οριζόμενος ως υπεύθυνος για την επιβολή της εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού εθνικός φορέας δύναται, ελλείψει σχετικής εθνικής διατάξεως, να επιβάλει στην εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση το ακριβές περιεχόμενο των ως άνω όρων αποζημιώσεως.

54 Συγκεκριμένα, το εν λόγω δικαστήριο εκτιμά ότι το άρθρο 78β, παράγραφος 2, του νόμου περί σιδηροδρόμων, σύμφωνα με το οποίο η Kommission οφείλει να προβαίνει στην ακύρωση των όρων αποζημιώσεως που δεν συνάδουν με το άρθρο 17 του κανονισμού 1371/2007, δεν παρέχει τη δυνατότητα να εξασφαλισθεί ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών σε όλες τις περιπτώσεις.

55 Ειδικότερα, η ακύρωση των σχετικών ρητρών, στον βαθμό που δεν συνοδεύεται από τις αναγκαίες τροποποιήσεις για τη συμμόρφωση των εν λόγω ρητρών προς τη διάταξη του άρθρου 17, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1371/2007, δεν παρέχει τη δυνατότητα, όπως υποστηρίχθηκε, να εξασφαλισθεί ότι οι επιβάτες σιδηροδρομικών γραμμών πρόκειται να επωφεληθούν των όρων αποζημιώσεως που προβλέπονται από την εν λόγω διάταξη.

56 Υπό τις συνθήκες αυτές, το υποβληθέν από το αιτούν δικαστήριο πρώτο ερώτημα πρέπει να νοηθεί ως αφορών, κατ' ουσίαν, το ζήτημα αν η Kommission, λαμβανομένων υπόψη των περιορισμένων εξουσιών που αυτή διαθέτει δυνάμει του αυστριακού δικαίου, δικαιούται να στηριχθεί απευθείας στο άρθρο 30, παράγραφος 1, του κανονισμού 1371/2007 προκειμένου να θεσπίσει μέτρα προοριζόμενα για την εξασφάλιση του σεβασμού των δικαιωμάτων των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

57 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, ακριβώς λόγω της φύσεώς τους και της λειτουργίας τους εντός του συστήματος των πηγών του δικαίου της Ένωσης, οι διατάξεις του κανονισμού παράγουν, κατ' αρχήν, άμεσο αποτέλεσμα στις εθνικές έννομες τάξεις, χωρίς να απαιτείται οι εθνικές αρχές να λάβουν μέτρα εφαρμογής (απόφαση της 28ης Οκτωβρίου 2010, C-367/09, SGS Belgium κ.λπ., Συλλογή 2010, σ. I-10761, σκέψη 32 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

58 Πάντως, για την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων κανονισμού ενδέχεται να είναι απαραίτητη η λήψη μέτρων εφαρμογής από τα κράτη μέλη (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση SGS Belgium, σκέψη 33).

59 Εν προκειμένω, το άρθρο 30, παράγραφος 1, του κανονισμού 1371/2007 προβλέπει ότι ο εθνικός φορέας που είναι υπεύθυνος για την επιβολή της εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού οφείλει να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα προς εξασφάλιση του σεβασμού των δικαιωμάτων των επιβατών.

60 Ωστόσο, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι τα συγκεκριμένα μέτρα, τα οποία ο εν λόγω φορέας πρέπει να μπορεί να λαμβάνει, δεν έχουν προσδιορισθεί από τον νομοθέτη της Ένωσης.

61 Επιπλέον, πρέπει να επισημανθεί ότι, δυνάμει του άρθρου 30, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, του κανονισμού 1371/2007, τα κράτη μέλη οφείλουν να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα πεδία ευθύνης του εν λόγω φορέα.

62 Από τις ανωτέρω σκέψεις απορρέει ότι, για την εφαρμογή του άρθρου 30, παράγραφος 1, του κανονισμού 1371/2007 απαιτείται η λήψη, εκ μέρους των κρατών μελών, μέτρων εφαρμογής που αποσκοπούν στον προσδιορισμό των εξουσιών τις οποίες διαθέτει ο εθνικός φορέας ελέγχου.

63 Κατά συνέπεια, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η Kommission, το άρθρο 30, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 1371/2007 δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι οι εθνικοί φορείς μπορούν να το χρησιμοποιούν ως νομική βάση προκειμένου να επιβάλουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις το ακριβές περιεχόμενο των συμβατικών ρητρών τους που αφορούν τους όρους αποζημιώσεως.

64 Εν πάση περιπτώσει, κατά το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ, εναπόκειται σε όλες τις αρχές των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, των δικαστικών αρχών, να λάβουν μέτρα ικανά να διασφαλίσουν την εκτέλεση των υποχρεώσεων που προκύπτουν από τον κανονισμό 1371/2007. Προς τον σκοπό της κατοχυρώσεως του πλήρους αποτελέσματος του τελευταίου αυτού κανονισμού και της διασφαλίσεως της προστασίας των δικαιωμάτων που αυτός απονέμει στους ιδιώτες, οι εν λόγω αρχές οφείλουν να ερμηνεύουν και να εφαρμόζουν το εθνικό δίκαιο, κατά το μέτρο του δυνατού, υπό το πρίσμα του γράμματος καθώς και του σκοπού του εν λόγω κανονισμού προκειμένου να επιτυγχάνεται το αποτέλεσμα που επιδιώκεται με τον εν λόγω κανονισμό.

65 Εν προκειμένω, λαμβανομένων υπόψη των σκοπών που διαλαμβάνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 3 του κανονισμού 1371/2007, οι σχετικές διατάξεις του αυστριακού δικαίου, περιλαμβανομένων αυτών που διέπουν τις εφαρμοστέες κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεως του εν λόγω κανονισμού, πρέπει να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται κατά τρόπο σύμφωνο με την απαίτηση ενός υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, ούτως ώστε να διασφαλίζονται τα δικαιώματα που απονέμονται σ' αυτούς.

66 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 30, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 1371/2007 έχει την έννοια ότι, στην περίπτωση που οι όροι που έχει θέσει μια σιδηροδρομική επιχείρηση σχετικά με την αποζημίωση κομίστρου δεν συνάδουν με τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 17 του εν λόγω κανονισμού, ο οριζόμενος ως υπεύθυνος για την επιβολή της εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού εθνικός φορέας δεν δύναται, ελλείψει σχετικής εθνικής διατάξεως, να επιβάλει στην εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση το ακριβές περιεχόμενο των ως άνω όρων αποζημιώσεως.

Επί των δικαστικών εξόδων

67 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 30, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, έχει την έννοια ότι, στην περίπτωση που οι όροι που έχει θέσει μια σιδηροδρομική επιχείρηση σχετικά με την αποζημίωση κομίστρου δεν συνάδουν με τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 17 του εν λόγω κανονισμού, ο οριζόμενος ως υπεύθυνος για την επιβολή της εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού εθνικός φορέας δεν δύναται, ελλείψει σχετικής εθνικής διατάξεως, να επιβάλει στην εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση το ακριβές περιεχόμενο των ως άνω όρων αποζημιώσεως.**

2) **Το άρθρο 17 του κανονισμού 1371/2007 έχει την έννοια ότι μια σιδηροδρομική επιχείρηση δεν δικαιούται να συμπεριλάβει, στους γενικούς όρους μεταφοράς τους οποίους εφαρμόζει, μια ρήτρα δυνάμει της οποίας απαλλάσσεται από την υποχρέωσή της να καταβάλει αποζημίωση κομίστρου λόγω καθυστερήσεως, όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε περιστατικό ανωτέρας βίας ή σε μια από τις αιτίες που απαριθμούνται στο άρθρο 32, παράγραφος 2, των ενιαίων κανόνων σχετικά με τη σύμβαση διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και αποσκευών της Συμβάσεως περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Βίλνιους της 3ης Ιουνίου 1999.**

(υπογραφές)