Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (първи състав)

26 септември 2013 година*

„Регламент (ЕО) № 1371/2007 — Права и задължения на пътниците, използващи железопътен транспорт — Член 17 — Обезщетение за стойността на билета за превоз при закъснение — Изключване на отговорността в случаи на непреодолима сила — Допустимост — Член 30, параграф 1, първа алинея — Правомощия на националния орган, определен да отговаря за контрола по прилагането на този регламент — Възможност железопътният превозвач да бъде задължен да промени условията си за обезщетяване на пътниците“

По дело C-509/11

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Verwaltungsgerichtshof (Австрия) с акт от 8 септември 2011 г., постъпил в Съда на 30 септември 2011 г., в производството, образувано по инициатива на

ÖBB-Personenverkehr AG,

в присъствието на:

Schienen-Control Kommission,

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,

СЪДЪТ (първи състав),

състоящ се от: г-н A. Tizzano, председател на състав, г-жа M. Berger, г-н A. Borg Barthet (докладчик), г-н E. Levits и г-н J.-J. Kasel, съдии,

генерален адвокат: г-н N. Jääskinen,

секретар: г-жа A. Impellizzeri, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 22 ноември 2012 г.,

като има предвид становищата, представени:

— за ÖBB-Personenverkehr AG, от A. Egger, Rechtsanwalt,

— за Schienen-Control Kommission, от г-н G. Hellwagner и г-н N. Schadler, както и от г-жа G. Redl, в качеството на представители,

— за австрийското правителство, от г-жа C. Pesendorfer, в качеството на представител,

* Език на производството: немски.

— за германското правителство, от г-н T. Henze и г-жа J. Kemper, в качеството на представители,

— за италианското правителство, от г-жа G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от г-жа W. Ferrante, avvocato dello Stato,

— за шведското правителство, от г-жа A. Falk, в качеството на представител,

— за Европейската комисия, от г-н G. Braun и г-н H. Støvlbæk, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 14 март 2013 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на членове 17 и 30 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315, стр. 14).

2 Запитването е отправено в рамките на производството по жалба на ÖBB-Personenverkehr AG (наричано по-нататък „ÖBB-Personenverkehr“) срещу решението на Schienen-Control Kommission (Комисия за контрол на железопътния транспорт, наричана по-нататък „Kommission“) от 6 декември 2010 г. относно условията за обезщетяване от ÖBB-Personenverkehr на пътниците, използващи железопътен транспорт.

Правна уредба

Международно право

3 Съгласно член 9 от Споразумението между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. (наричано по-нататък „COTIF“), подписано на 23 юни 2011 г. в Берн (Швейцария), това споразумение влиза в сила на 1 юли 2011 г.

4 Член 2 от посоченото споразумение гласи:

„Без да се засягат предметът и целта на Конвенцията за насърчаване, подобряване и улесняване на международния железопътен транспорт, нито нейното цялостно прилагане по отношение на други страни по Конвенцията, в своите взаимоотношения страните по Конвенцията, които са държави — членки на Европейския съюз, прилагат правилата на Съюза и поради това не прилагат правилата, произтичащи от посочената конвенция, освен доколкото не съществуват правила на Съюза, уреждащи конкретния въпрос, който се разглежда“.

Право на Съюза

5 Съгласно съображения 1—3 от Регламент № 1371/2007:

„(1) В рамките на общата транспортна политика е важно да се гарантират правата на ползватели на пътниците, използващи железопътен транспорт, и да се подобрят качеството и ефективността на услугите за железопътен превоз на пътници с оглед подпомагане увеличаването на дяла на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт.

(2) Съобщението на Комисията „Стратегия за политика за защита на потребителите 2002—2006 г.“ […] поставя за цел постигането на висока степен на защита на потребителя в областта на транспорта в съответствие с член 153, параграф 2 [ЕО].

(3) Доколкото пътникът, използващ железопътен транспорт, е по-слабата страна по договора за превоз, правата на пътниците в това отношение следва да бъдат гарантирани“.

6 Съображения 6, 13 и 14 от посочения регламент гласят:

„(6) Укрепването на правата на пътниците, използващи железопътен транспорт, следва да става на базата на съществуващата система от международноправни норми по въпроса, съдържаща се в допълнение А — Единни правила за Договора за международен железопътен превоз на пътници (CIV) към [COTIF] [(наричани по-нататък „Единните правила CIV“)]. Желателно е обаче обхватът на настоящия регламент да се разшири и да се защитят пътниците не само по международните, но и по вътрешните линии.

[…]

(13) Засилените права на обезщетение и помощ в случай на закъснение, пропусната връзка или отменяне на услуга следва да доведат до по-добро насърчаване на пазара на железопътния превоз на пътници в полза на пътниците.

(14) Желателно е настоящият регламент да създаде система за обезщетяване на пътниците в случай на закъснение, за което носи отговорност железопътното предприятие, на същата основа като международната система, предвидена в COTIF, и по-специално в допълнението CIV към нея, отнасящо се до правата на пътниците“.

7 Съгласно съображения 22 и 23 от Регламент № 1371/2007:

„(22) Държавите членки следва да предвидят санкции за нарушаване на настоящия регламент и да осигурят прилагането на тези санкции. Предвидените санкции, които може да включват изплащане на обезщетение на засегнатото лице, следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

(23) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно развитието на железниците на Общността и въвеждането на права на пътниците, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държави членки и следователно могат да бъдат по-добре постигнати на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, уреден в член 5 [ЕО]. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели“.

8 Член 3 от Регламент № 1371/2007 гласи:

„За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

„1) „железопътно предприятие“ означава железопътно предприятие според определението на член 2 от Директива 2001/14/ЕО […], както и всяко друго държавно или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на железопътен превоз на товари и/или пътници, като предприятието е длъжно да осигури теглителната сила; това включва и предприятия, които осигуряват само теглителна сила;

[…]

8) „договор за превоз“ означава възмезден или безвъзмезден договор за превоз между железопътно предприятие или продавач на билети и пътник за предоставяне на една или повече транспортни услуги;

[…]

16) „Общи условия за превоз“ означава условията на превозвача под формата на общи условия или тарифи в сила във всяка държава членка и които, по силата на сключения договор, са станали неразделна част от него;

[…]“.

9 Съгласно член 6 от същия регламент:

„1. Задълженията по отношение на пътниците съгласно настоящия регламент не могат да бъдат ограничавани или отменяни, особено чрез клауза за дерогация или ограничителна клауза в договора за превоз.

2. Железопътните предприятия могат да предлагат договорни условия, по-благоприятни за пътниците от тези, предвидени в настоящия регламент“.

10 В член 11 от посочения регламент се предвижда:

„При спазване на разпоредбите на настоящата глава и без да се засяга приложимото национално право, което предоставя на пътниците допълнителни възможности за обезщетяване на причинените им вреди, отговорността на железопътните предприятия спрямо пътниците и техния багаж се урежда от глави I, III и IV от дял IV, дял VI и дял VII от приложение I“.

11 Член 15 от същия регламент гласи:

„При спазване на разпоредбите на настоящата глава отговорността на железопътните предприятия за закъснения, пропуснати връзки и отменяне се урежда от глава II от дял IV от приложение I“.

12 Съгласно член 17 от Регламент № 1371/2007:

„1. Без да губи правото си на превоз, пътникът може да иска обезщетение за закъснения от железопътното предприятие, ако му предстои закъснение между мястото на тръгване и местоназначението, посочени в билета, за което стойността на билета му не е възстановена съгласно член 16. Минималните обезщетения за закъснения са, както следва:

а) 25 % от цената на билета за закъснение от 60 до 119 минути;

б) 50 % от цената на билета за закъснение, равно на или превишаващо 120 минути.

Пътници, които имат абонаментна карта или сезонен билет и срещат чести закъснения или отменяния през периода на тяхната валидност, могат да поискат подходящо обезщетение в съответствие с разпоредбите относно обезщетенията на железопътните предприятия. Тези разпоредби установяват критериите за определяне на закъснение и за изчисляването на обезщетението.

Обезщетението за закъснение се изчислява във връзка с цената, която пътникът е платил в действителност за извършената със закъснение услуга.

Когато договорът за превоз е за двупосочно пътуване, обезщетението за закъснение на отиване или на връщане се изчислява спрямо половината цена, платена за билета. Аналогично цената на извършена със закъснение услуга при каквато и да е друга форма на договор за превоз, който позволява пътуване по няколко последователни отсечки, се изчислява пропорционално на цялостната цена.

При изчисляване на периода на закъснение не се вземат предвид закъснения, за които железопътното предприятие може да докаже, че са станали извън териториите, на които се прилага Договор[ът] за създаване на Европейската общност.

2. Обезщетението за стойността на билета се изплаща в рамките на един месец след подаването на молба за обезщетение. Обезщетението може да бъде изплатено във ваучери и/или други услуги, ако договорните условия позволяват гъвкавост (по-специално, що се отнася до срока на валидност и местоназначението). Обезщетението се изплаща в брой по искане на пътника.

3. От обезщетението за стойността на билета не се приспадат финансови разходи като различни такси, разходи за телефон или марки. Железопътните предприятия могат да въведат минимален праг, под който не се изплащат обезщетения. Този праг не може да надвишава 4 [евро].

4 Пътникът няма право на обезщетение, ако е бил информиран за закъснението преди закупуване на билета или ако закъснението, дължащо се на продължаване с друг превоз или пренасочване, е по-малко от 60 минути“.

13 В член 18, параграфи 1—3 от този регламент се предвижда:

„1. В случай на закъснение при пристигане или заминаване пътниците биват информирани от железопътното предприятие или от управителя на гарата за положението, за очакваното време на заминаване и очакваното време на пристигане, още щом се получи такава информация.

2. В случай на закъснение, което съгласно указаното в параграф 1 надвишава 60 минути, на пътниците се предлагат също така безплатно:

а) храна и напитки в зависимост от времето на чакане, ако има такива във влака или на гарата, или е възможно да бъдат доставени;

б) хотел или друг вид настаняване, както и транспорт между гарата и мястото на настаняване, в случаите, при които се налага престой от една или повече нощи или се налага допълнителен престой, където и когато това е физически възможно;

в) ако влакът е блокиран на релсовия път, транспорт от влака до гарата, до алтернативна отправна точка или до крайното местоназначение на превозната услуга, където и когато това е физически възможно.

3. Ако услуга за железопътен превоз не може да бъде продължена, железопътните предприятия организират във възможно най-кратки срокове алтернативни транспортни услуги за пътниците.

[…]“.

14 Член 30 от посочения регламент гласи:

„1. Всяка държава членка назначава орган или органи, отговорен(ни) за контрола по прилагането на настоящия регламент. Всеки орган предприема необходимите мерки за осигуряване зачитането на правата на пътниците.

По отношение на организацията си, решенията за финансиране, правната си структура и вземането на решения, всеки орган е независим от управителите на инфраструктури, таксуващите органи, разпределящите органи и от железопътните предприятия.

Държавите членки информират Комисията относно органа или органите, определени по реда на настоящия параграф, и неговите или техните съответни отговорности.

2. Всеки пътник може да подаде жалба пред съответния орган, посочен в параграф 1, или на всеки друг подходящ орган, назначен от държавата членка, относно твърдени нарушения на настоящия регламент“.

15 В член 32 от същия регламент се предвижда:

„Държавите членки предвиждат правила за санкциите, приложими при нарушения на разпоредбите на настоящия регламент, и взимат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции са ефективни, съразмерни и възпиращи. Държавите членки съобщават тези правила и мерки на Комисията до 3 юни 2010 г. и незабавно нотифицират всяко следващо изменение, свързано с тях“.

16 Приложение I към Регламент № 1371/2007 включва извлечение от Единните правила CIV.

17 Глава II от дял IV от тези правила е озаглавена „Отговорност за неспазване на разписанието“ и в нея е включен член 32, който е единственият член в тази глава и има следното съдържание:

„1. Превозвачът е отговорен пред пътника за вредата, произтичаща от това, че поради отменяне на влак, закъснение или изпускане на връзка пътуването не може да продължи същия ден или че неговото продължаване не е разумно изискуемо същия ден при дадените обстоятелства. Обезщетението за вреди и загуби включва разумните разноски по настаняване, както и разумните разноски, свързани с уведомяването на лицата, очакващи пътника.

2. Превозвачът е освободен от тази отговорност, когато отменянето на влак, закъснението или изпускането на връзка се дължат на една от следните причини:

а) външни по отношение на железопътната експлоатация обстоятелства, които превозвачът въпреки усилието, проявено според особеностите на случая, не е можел да избегне и чиито последици не е можел да предотврати;

б) грешка на пътника; или

в) поведението на трето лице, което превозвачът въпреки усилието, проявено според особеностите на случая, не е можел да избегне и чиито последици не е можел да предотврати; друго предприятие, използващо същата железопътна инфраструктура, не се смята за трето лице; правото на обратен иск не се накърнява.

3. Националното право определя дали и в каква степен превозвачът трябва да заплати обезщетение за вреди, различни от вредите, предвидени в параграф 1. Тази разпоредба не засяга разпоредбите на член 44“.

Австрийско право

18 Член 22a, параграф 1 от Федералния закон за железниците, железопътния подвижен състав и железопътното движение (Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen, BGBl. 60/1957), изменен (с BGBl. I, 25/2010, наричан по-нататък „Законът за железниците“), гласи:

„Тарифите за железопътен превоз по главни и свързани с тях второстепенни релсови линии следва да съдържат условия за обезщетяване в съответствие с разпоредбите относно обезщетяването за стойността на билета по член 2 от Федералния закон относно [Регламент № 1371/2007] и по член 17 от [Регламент № 1371/2007]“.

19 Съгласно член 78b, параграф 2 от Закона за железниците:

„[Kommission] служебно:

[…]

2. обявява условията за обезщетяване съгласно [Регламент № 1371/2007] изцяло или частично за недействителни, ако железопътното предприятие не ги е приело в съответствие с критериите по член 17 от [Регламент № 1371/2007]“.

20 В член 167, точка 1 от Закона за железниците се предвижда, че лицата, които не публикуват условия за обезщетяване съгласно член 22a, параграф 1, извършват административно нарушение и окръжният административен орган ги наказва с глоба до 2 180 EUR.

Спорът по главното производство и преюдициалните въпроси

21 ÖBB-Personenverkehr е железопътно предприятие по смисъла на член 3, параграф 1 от Регламент № 1371/2007.

22 С решение от 6 декември 2010 г. Kommission задължава ÖBB-Personenverkehr да промени условията относно обезщетението за стойността на билета, които това предприятие прилага по сключените между него и пътниците договори за превоз, тъй като Kommission счита, че тези условия не съответстват на член 17 от Регламент № 1371/2007.

23 Kommission по-специално разпорежда премахването на клауза, съгласно която правото на обезщетение или на възстановяване на направените разходи отпада, ако закъснението се дължи на някоя от следните причини:

— грешка на пътника,

— поведение на трето лице, което превозвачът въпреки усилието, проявено предвид обстоятелствата, не е можел да избегне и чиито последици не е можел да предотврати,

— наличие на външни по отношение на железопътната експлоатация обстоятелства, които превозвачът въпреки усилието, проявено предвид обстоятелствата, не е можел да избегне и чиито последици не е можел да предотврати,

— ограничение на движението вследствие на стачка, в случай че пътникът е бил информиран за нея по подходящ начин, и

— извършване на транспортни услуги, които не са част от договора за превоз.

24 ÖBB-Personenverkehr обжалва това решение пред Verwaltungsgerichtshof.

25 Посоченото предприятие твърди, от една страна, че Kommission няма правомощия да разпорежда промяна на неговите общи условия за продажба, и от друга страна, че съгласно Регламент № 1371/2007 железопътните предприятия се освобождават от задължението за обезщетяване на пътниците, ако закъснението се дължи на непреодолима сила. В това отношение ÖBB-Personenverkehr по-специално твърди, че член 15 от този регламент препраща към член 32 от Единните правила CIV, поради което посочените в последната разпоредба случаи на освобождаване от отговорност са приложими и в рамките на член 17 от този регламент.

26 От друга страна обаче, според Kommission отправеното до железопътно предприятие разпореждане да прилага определени условия за обезщетяване или да не прилага условия за превоз, които ограничават посочените в Регламент № 1371/2007 права на пътниците, може да се основава пряко на член 30, параграф 1 от последния. Освен това тя твърди, че член 17 от този регламент има изчерпателен характер. Следователно железопътно предприятие, което съгласно член 6, параграф 1 от посочения регламент не може нито да ограничи задълженията си, нито да се освободи от тях по отношение на пътниците, също така не може да направи това в рамките на член 17, включително в случаи на непреодолима сила.

27 При тези обстоятелства Verwaltungsgerichtshof решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Следва ли член 30, параграф 1, първа алинея от [Регламент № 1371/2007] да се тълкува в смисъл, че националният орган, определен да отговаря за контрола по прилагането на този регламент, е оправомощен да дава задължителни указания за конкретното съдържание на прилаганите от железопътното предприятие условия за обезщетяване за стойността на билета, когато въведените от това предприятие условия за обезщетяване не съответстват на критериите по член 17 от Регламента, въпреки че националното право предоставя на националния орган единствено възможността да обяви съответните условия за обезщетяване за недействителни?

2) Следва ли член 17 от [Регламент № 1371/2007] да се тълкува в смисъл, че в случай на непреодолима сила железопътното предприятие може да се освободи от задължението си за обезщетяване за стойността на билета — или по аналогия с основанията за изключване на отговорността по [Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218), Регламент (ЕС) № 1177/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 година относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 334, стр. 1) и Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 година относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 55, стр. 1)], или поради прилагането на правилата за освобождаване от отговорност по член 32, параграф 2 от [Единните правила CIV] и за случаите на обезщетяване за стойността на билета?“.

По преюдициалните въпроси

По втория въпрос

28 С втория си въпрос, на който трябва да се отговори на първо място, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 17 от Регламент № 1371/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че железопътно предприятие има право да включва в общите си условия за превоз клауза, по силата на която то се освобождава от задължението си за изплащане на обезщетение за стойността на билета поради закъснение, ако закъснението се дължи на непреодолима сила или на някоя от причините, изброени в член 32, параграф 2 от Единните правила CIV.

29 Най-напред трябва да се напомни, че в член 17, параграф 1 от Регламент № 1371/2007 се предвиждат минималните обезщетения, изчислени спрямо стойността на билета за превоз, които пътници имат право да изискват от железопътните предприятия при закъснение.

30 По силата на член 17, параграф 4 от същия регламент обаче пътниците нямат право на никакво обезщетение, ако са били информирани за закъснението преди закупуването на техния билет или ако закъснението е по-малко от 60 минути. Освен това в член 17, параграф 1, последна алинея от посочения регламент се прави уточнението, че при изчисляване на периода на закъснение не се вземат предвид закъснения, за които железопътното предприятие може да докаже, че са станали извън териториите, на които се прилага Договорът за ЕО.

31 В замяна на това в нито една разпоредба от Регламент № 1371/2007 не се предвижда, че железопътните предприятия се освобождават от задължението за изплащане на обезщетението по член 17, параграф 1 от този регламент, ако закъснението се дължи на непреодолима сила.

32 В член 15 от Регламент № 1371/2007 все пак се предвижда, че при спазване на разпоредбите на членове 16—18 от същия регламент отговорността на железопътните предприятия за закъснения, пропуснати връзки и отменяне се урежда от член 32 от Единните правила CIV.

33 Така, видно от съображение 14 от Регламент № 1371/2007, законодателят на Съюза е счел за желателно режимът за обезщетяване на пътниците в случай на закъснение да почива на същата основа като предвидената в COTIF международна система, част от която са Единните правила CIV.

34 По силата на член 32, параграф 1 от посочените единни правила превозвачът е отговорен пред пътника за вредата, произтичаща от това, че поради отменяне на влак, закъснение или изпускане на връзка пътуването не може да продължи същия ден. Обезщетението за вреди и загуби, на което при тези обстоятелства има право пътникът, използващ железопътен транспорт, включва разумните разноски по настаняване, както и разумните разноски, свързани с уведомяването на лицата, очакващи пътника.

35 Основания за освобождаване на превозвача от предвидената в тази разпоредба отговорност са предвидени в член 32, параграф 2 от Единните правила CIV.

36 При това положение запитващата юрисдикция, на първо място, иска да се установи дали при посочените в член 32, параграф 2 обстоятелства железопътен превозвач има право да се освободи от задължението си за обезщетяване на пътника по реда на член 17 от Регламент № 1371/2007.

37 В това отношение трябва да се отбележи, че член 32 от Единните правила CIV се отнася за правото на пътниците, използващи железопътен транспорт, да получат обезщетение вследствие на закъснение или отменяне на влак.

38 От друга страна обаче, предвиденото в член 17 от Регламент № 1371/2007 обезщетение, доколкото се изчислява въз основа на стойността на билета за превоз, трябва да компенсира заплатената от пътника цена за услуга, която в крайна сметка не е била изпълнена в съответствие с договора за превоз. Това е и вид парично обезщетение с еднократен и стандартизиран характер, за разлика от режима на отговорността по член 32, параграф 1 от посочените единни правила, при който се налага извършването на индивидуална оценка на претърпяната вреда.

39 Следователно, тъй като крайната цел и условията за прилагане на посочените по-горе разпоредби са различни, предвиденият от законодателя на Съюза режим на отговорност по член 17 от Регламент № 1371/2007 не може да бъде приравнен на режима на отговорност на железопътния превозвач по член 32, параграф 1 от Единните правила CIV.

40 Ето защо с оглед на член 15 от Регламент № 1371/2007 обезщетяването на пътниците, използващи железопътен транспорт, по реда на член 17 от същия регламент не е пречка те освен това да предявят искове за обезщетение по реда на член 32, параграф 1 от посочените единни правила или в съответствие с приложимото национално законодателство на основание член 32, параграф 3 от същите правила.

41 Това тълкуване също така съответства на обяснителния доклад относно Единните правила относно Договора за международен железопътен превоз на пътници и багаж (CIV), който е включен документа, озаглавен „Доклад на централния офис относно ревизията на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г. и обяснителни доклади относно текстовете, приети от Петото общо събрание“ от 1 януари 2011 г., и съгласно който „[з]акъсненията при пътническите превози са типичен случай на лошо изпълнение на договора за превоз [и това в] множество правни системи [...] е основание за намаляване на възнаграждението, което [в разглеждания случай] означава намаляване на цената за превоза“.

42 От предходните съображения следва, че предвидените в член 32, параграф 2 от Единните правила CIV основания за освобождаване на превозвача от отговорност не могат да се считат за приложими в рамките на член 17 от Регламент № 1371/2007.

43 Това тълкуване се подкрепя от подготвителните работи по Регламент № 1371/2007, от които е видно, че макар законодателят на Съюза да решава да уеднакви разпоредбите относно отговорността на железопътните предприятия при закъснения, пропуснати връзки и отменяне със съответните глави от Единните правила CIV, той обаче е счел за необходимо в същия регламент да предвиди особени разпоредби, регламентиращи възстановяването на средства и пренасочването, обезщетението за стойността на билета и задължението за оказване на помощ на пътниците при закъснение.

44 Това, че Съветът на Европейския съюз отхвърля изменение, което е прието на второ четене от Европейския парламент и с което се цели да се направи уточнението, че член 32, параграф 2 от посочените единни правила се прилага и по отношение на включените в членове 16 и 17 от Регламент № 1371/2007 разпоредби, показва, че законодателят на Съюза съзнателно е отхвърлил възможността железопътните предприятия да се освобождават от задължението си за изплащане на обезщетение за стойността на билета поради закъснение при обстоятелствата, посочени в член 32, параграф 2.

45 По този начин законодателят на Съюза приема, че задължението за изплащане на обезщетение за платената цена за услуга за превоз, която не е била извършена в съответствие с договора за превоз, трябва да се вмени на железопътния превозвач, включително ако закъснението се дължи на една от изброените в член 32, параграф 2 от Единните правила CIV причини.

46 На второ място, запитващата юрисдикция иска да се установи дали основанията за изключване на отговорността на превозвача, предвидени в Регламенти № 261/2004, № 1177/2010 и № 181/2011, които се отнасят съответно за превоза на пътници със самолет, кораб и автобус, могат да бъдат прилагани по аналогия при железопътния превоз.

47 В това отношение следва да се напомни, че положението на предприятията, действащи в сектора на различните видове транспорт, не е сравнимо, доколкото с оглед на техния начин на функциониране, условията за достъпа до тях и разпределянето на техните мрежи тези различни видове транспорт не са взаимозаменяеми от гледна точка на условията за тяхното използване. При тези обстоятелства законодателят на Съюза е успял да въведе правила, предвиждащи различно равнище на защита на потребителя в зависимост от съответния транспортен сектор (Решение от 31 януари 2013 г. по дело McDonagh, C-12/11, точки 56 и 57).

48 Следователно основанията за освобождаване, които са предвидени в правната уредба на Съюза и се прилагат по отношение на другите видове превоз, не могат да бъдат прилагани по аналогия при железопътния превоз.

49 Не може да се приеме и доводът, че общият принцип на правото на Съюза, свързан с непреодолимата сила, трябва да се приложи при обстоятелства като разглежданите в главното производство и съответно железопътният превозвач има право да откаже да заплати на съответните пътници обезщетение за стойността на билета при закъснение поради непреодолима сила.

50 Всъщност нито в член 17 от Регламент № 1371/2007, нито в някоя друга разпоредба от този регламент, която има значение за тълкуването на същия член, се посочва непреодолимата сила или някакво аналогично на нея условие.

51 При това положение различно тълкуване на член 17 от Регламент № 1371/2007 би довело до поставяне под въпрос на основната цел за защита на правата на пътниците, използващи железопътен транспорт, която този регламент преследва и която се напомня в съображения 1—3 от него.

52 Съгласно гореизложените съображения на втория въпрос следва да се отговори, че член 17 от Регламент № 1371/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че железопътно предприятие няма право да включва в общите си условия за превоз клауза, по силата на която то се освобождава от задължението си за изплащане на обезщетение за стойността на билета поради закъснение, ако закъснението се дължи на непреодолима сила или на някоя от причините, изброени в член 32, параграф 2 от Единните правила CIV.

По първия въпрос

53 С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 30, параграф 1, първа алинея от Регламент № 1371/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че националният орган, определен да отговаря за контрола по прилагането на този регламент, може при липсата на национална уредба в такъв смисъл да наложи на железопътно предприятие, чиито условия за обезщетяване за стойността на билета не съответстват на критериите по член 17 от този регламент, какво да бъде конкретното съдържание на тези условия.

54 Всъщност тази юрисдикция приема, че член 78b, параграф 2 от Закона за железниците — съгласно който Kommission е длъжна да обявява за недействителни условията за обезщетяване, които не са в съответствие с член 17 от Регламент № 1371/2007 — не позволява да се осигури спазването на правата на пътниците, използващи железопътен транспорт, във всички случаи.

55 По-специално, ако обявяването на недействителността на съответните клаузи не е съпроводено с необходимите изменения за привеждането им в съответствие с член 17, параграф 1, втора алинея от Регламент № 1371/2007, на пътниците, използващи железопътен транспорт, няма да може да се осигури ползването на предвидените в тази разпоредба условия за обезщетяване.

56 При тези обстоятелства поставеният от запитващата юрисдикция първи въпрос трябва да се разбира като целящ по същество да се установи дали предвид ограничените правомощия, с които разполага Kommission по силата на австрийското законодателство, тя има право да се позове непосредствено на член 30, параграф 1 от Регламент № 1371/2007, за да приеме мерки за осигуряване спазването на правата на пътниците, използващи железопътен транспорт.

57 В това отношение следва да се напомни, че с оглед на самото естество на регламентите и тяхната функция в системата от източници на правото на Съюза разпоредбите на регламентите по общо правило имат непосредствено действие в националните правни системи, без да е необходимо националните власти да приемат мерки за прилагането им (Решение от 28 октомври 2010 г. по дело SGS Belgium и др., C-367/09, Сборник, стр. I-10761, точка 32 и цитираната съдебна практика).

58 Някои от разпоредбите на даден регламент все пак може да налагат приемането на мерки за прилагане от държавите членки (вж. Решение по дело SGS Belgium, посочено по-горе, точка 33).

59 В разглеждания случай в член 30, параграф 1 от Регламент № 1371/2007 се предвижда, че националният орган, определен да отговаря за контрола по прилагането на този регламент, трябва да приеме необходимите мерки, за да осигури спазването на правата на пътниците.

60 Трябва обаче да се констатира, че конкретните мерки, които този орган трябва да може да приеме, не са определени от законодателя на Съюза.

61 Освен това следва да се отбележи, че съгласно член 30, параграф 1, трета алинея от Регламент № 1371/2007 държавите членки са длъжни да уведомят Комисията за отговорностите на посочения орган.

62 От гореизложените съображения следва, че за прилагането на член 30, параграф 1 от Регламент № 1371/2007 е необходимо държавите членки да приемат мерки за прилагане с цел да се определят правомощията, с които разполага националният контролен орган.

63 Следователно, обратно на твърденията на Kommission, член 30, параграф 1, първа алинея от Регламент № 1371/2007 не може да се разглежда като правно основание, оправомощаващо националните органи да налагат на железопътните предприятия конкретното съдържание на техните договорни клаузи относно условията за обезщетяване.

64 Въпреки това съгласно член 4, параграф 3 ДЕС всички органи на държавите членки, включително съдебните органи в рамките на техните правомощия, са длъжни да вземат всички необходими мерки, за да осигурят изпълнението на задълженията, произтичащи от Регламент № 1371/2007. За да се гарантира пълното действие на последния и за да се осигури предоставената от него защита на физическите лица, посочените органи са длъжни, доколкото е възможно, да тълкуват и прилагат националното право с оглед на съдържанието и целта на този регламент, за да се постигне желаният от него резултат.

65 В разглеждания случай предвид изложените в съображения 1—3 от Регламент № 1371/2007 цели релевантните разпоредби от австрийското право, включително тези, които регламентират налаганите санкции при нарушение на регламента, трябва да се тълкуват и прилагат в смисъл, съответстващ на изискването за високо равнище на защита на пътниците, използващи железопътен транспорт, така че на последните да се осигурят предоставените им права.

66 Предвид всички гореизложени съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 30, параграф 1, първа алинея от Регламент № 1371/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че националният орган, определен да отговаря за контрола по прилагането на този регламент, не може при липсата на национална уредба в такъв смисъл да наложи на железопътно предприятие, чиито условия за обезщетяване за стойността на билета не съответстват на критериите по член 17 от този регламент, какво да бъде конкретното съдържание на тези условия.

По съдебните разноски

67 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (първи състав) реши:

1) **Член 30, параграф 1, първа алинея от Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, трябва да се тълкува в смисъл, че националният орган, определен да отговаря за контрола по прилагането на този регламент, не може при липсата на национална уредба в такъв смисъл да наложи на железопътно предприятие, чиито условия за обезщетяване за стойността на билета не съответстват на критериите по член 17 от този регламент, какво да бъде конкретното съдържание на тези условия.**

2) **Член 17 от Регламент № 1371/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че железопътно предприятие няма право да включва в общите си условия за превоз клауза, по силата на която то се освобождава от задължението си за изплащане на обезщетение за стойността на билета поради закъснение, ако закъснението се дължи на непреодолима сила или на някоя от причините, изброени в член 32, параграф 2 от Единните правила относно Договора за международен железопътен превоз на пътници и багаж от Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г.**

Подписи