



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

26. září 2013 *

„Nařízení (ES) č. 1371/2007 — Práva a povinnosti cestujících v železniční přepravě — Článek 17 — Odškodnění z ceny přepravního dokladu v případě zpoždění spoje — Vyloučení v případech vyšší moci — Přípustnost — Článek 30 odst. 1 první pododstavec — Pravomoci vnitrostátního subjektu určeného k tomu, aby prosazoval dodržování tohoto nařízení — Možnost uložit železničnímu dopravci povinnost změnit své podmínky odškodnění cestujících“

Ve věci C-509/11,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Verwaltungsgerichtshof (Rakousko) ze dne 8. září 2011, došlým Soudnímu dvoru dne 30. září 2011, v řízení zahájeném

ÖBB-Personenverkehr AG,

za přítomnosti:

Schienen-Control Kommission,

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení A. Tizzano, předseda senátu, M. Berger, A. Borg Barthet (zpravodaj), E. Levits a J.-J. Kasel, soudci,

generální advokát: N. Jääskinen,

vedoucí soudní kanceláře: A. Impellizzeri, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 22. listopadu 2012,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za ÖBB-Personenverkehr AG A. Eggerem, Rechtsanwalt,
- za Schienen-Control Kommission G. Hellwagnerem, N. Schadlerem a G. Redl, jako zmocněnci,
- za rakouskou vládu C. Pesendorfer, jako zmocněnkyní,
- za německou vládu T. Henzem a J. Kemper, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: němčina.

— za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s W. Ferrante, avvocato dello Stato,
— za švédskou vládu A. Falk, jako zmocněnkyní,
— za Evropskou komisi G. Braunem a H. Støvlbækem, jako zmocněnci,
po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 14. března 2013,
vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článků 17 a 30 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě (Úř. věst. L 315, s. 14).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu zahájeného správní žalobou ÖBB-Personenverkehr AG (dále jen „ÖBB-Personenverkehr“) proti rozhodnutí Schienen-Control Kommission (dražnímu úřadu, dále jen „Kommission“) ze dne 6. prosince 2010, jež se týká podmínek odškodnění cestujících v železniční dopravě ze strany společnosti ÖBB-Personenverkehr.

Právní rámec

Mezinárodní právo

- 3 Dohoda mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční dopravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (dále jen „COTIF“), podepsaná dne 23. června 2011 v Bernu (Švýcarsko), vstoupila podle svého článku 9 v platnost dne 1. července 2011.
- 4 Článek 2 této Dohody stanoví:

„Aniž je dotčen předmět a účel úmluvy podporovat, zlepšovat a usnadňovat mezinárodní železniční dopravu a aniž je dotčeno její plné používání ve vztahu k jiným stranám úmluvy, strany úmluvy, které jsou členskými státy Unie, používají ve svých vzájemných vztazích pravidla Unie, a proto nepoužívají pravidla vyplývající [z] této úmluvy, ledaže neexistuje pravidlo Unie vztahující se na konkrétní dotčený předmět.“

Unijní právo

- 5 Body 1 až 3 odůvodnění nařízení č. 1371/2007 znějí:
„(1) V rámci společné dopravní politiky je důležité chránit práva cestujících v železniční dopravě a zlepšovat kvalitu a efektivitu železniční přepravy osob s cílem podpořit zvýšení podílu železniční dopravy ve vztahu k jiným druhům dopravy.
(2) Sdělení Komise ‚Strategie spotřebitelské politiky v letech 2002–2006‘ [...] stanoví cíl dosáhnout v oblasti dopravy vysoké úrovně ochrany spotřebitele v souladu s čl. 153 odst. 2 [ES].
(3) V železniční dopravě je cestující slabší stranou přepravní smlouvy, a jeho práva v tomto ohledu proto musí být chráněna.“

6 Body 6, 13 a 14 odůvodnění tohoto nařízení znějí:

„(6) Posílení práv cestujících v železniční přepravě by mělo vycházet ze stávajícího systému mezinárodního práva týkajícího se této věci uvedeného v přípojkou A – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV) k[e COTIF] [(dále jen ‚Jednotné právní předpisy CIV‘)]. Oblast působnosti tohoto nařízení by však bylo vhodné rozšířit a nechránit pouze cestující v mezinárodní, ale také ve vnitrostátní železniční přepravě.

[...]

(13) Posílená práva na odškodnění a pomoc v případě zpoždění, zmeškání přípoje nebo odřeknutí spoje by měla mít za následek větší pobídky pro trh železniční přepravy osob ve prospěch cestujících.

(14) Je žádoucí, aby toto nařízení vytvořilo systém odškodnění pro cestující v případě zpoždění, jež je spojeno s odpovědností železničního podniku, na stejném základě, jako je mezinárodní systém stanovený v COTIF, a zejména v jejím přípojkou CIV týkajícím se práv cestujících.“

7 Body 22 a 23 odůvodnění nařízení č. 1371/2007 uvádějí:

„(22) Členské státy by měly stanovit sankce za porušení tohoto nařízení a zajistit, aby tyto sankce byly uplatňovány. Sankce, které by mohly zahrnovat finanční odškodnění poškozené osoby, by měly být účinné, přiměřené a odrazující.

(23) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž rozvoje železnic Společenství a zavedení práv cestujících, nemůže být uspokojivě dosaženo pouze na úrovni členských států, a může jich být proto lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 [ES]. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.“

8 Článek 3 nařízení č. 1371/2007 stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1) ‚železničním podnikem‘ železniční podnik definovaný v[e] [...] směrnici[i] 2001/14/ES [...] a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž podnik musí zajistit trakci; zahrnuty jsou rovněž podniky zajišťující pouze trakci;

[...]

8) ‚přepravní smlouvou‘ smlouva o přepravě, za úhradu nebo bezplatně, mezi železničním podnikem nebo prodejcem přepravních dokladů a cestujícím za účelem jeho přepravy jedním nebo více dopravními spoji;

[...]

16) ‚všeobecnými přepravními podmínkami‘ podmínky dopravce ve formě všeobecných obchodních podmínek nebo tarifů, které podle práva existují v každém členském státě a které se uzavřením přepravní smlouvy stávají její součástí;

[...]“

9 Článek 6 tohoto nařízení stanoví:

„1. Závazky vůči cestujícím podle tohoto nařízení nelze omezit ani vyloučit, zejména odchýlnými nebo omezujícími ustanoveními přepravní smlouvy.

2. Železniční podniky mohou nabízet přepravní podmínky, které jsou pro cestujícího příznivější než podmínky stanovené v tomto nařízení.“

10 Článek 11 uvedeného nařízení stanoví:

„S výhradou této kapitoly a aniž jsou dotčeny vnitrostátní právní předpisy, které cestujícím přiznávají další náhradu škody, se odpovědnost železničních podniků vůči cestujícím a za jejich zavazadla řídí kapitolami I, III a IV oddílu IV a oddíly VI a VII přílohy I.“

11 Článek 15 téhož nařízení stanoví:

„S výhradou této kapitoly se odpovědnost železničních podniků za zpoždění spoje, zmeškání přípoje a odřeknutí spoje řídí kapitolou II oddílu IV přílohy I.“

12 Článek 17 nařízení č. 1371/2007 zní:

„1. Aniž ztratí právo na přepravu, může cestující od železničního podniku požadovat odškodnění v případě zpoždění mezi výchozí a cílovou stanicí uvedenými na přepravním dokladu, je-li jím postižen, za které nebyla poskytnuta náhrada jízdného podle článku 16. Minimální odškodnění v případě zpoždění činí:

- a) 25 % ceny přepravního dokladu v případě zpoždění o 60 až 119 minut;
- b) 50 % ceny přepravního dokladu v případě zpoždění o 120 a více minut.

Cestující, kteří jsou držiteli pasu nebo časové jízdenky a kteří zažívají opakovaná zpoždění nebo zrušení spojů v průběhu jejich platnosti, mohou žádat přiměřené odškodnění v souladu s úpravou odškodnění platnou v železničním podniku. Tato úprava stanoví kritéria pro stanovení zpoždění a výpočet odškodnění.

Odškodnění za zpoždění spoje se vypočítá vzhledem k ceně, kterou cestující skutečně zaplatil za zpožděnou službu.

Pokud je přepravní smlouva na zpáteční cestu, vypočítá se odškodnění za zpoždění při cestě tam nebo cestě zpátky z poloviční ceny zaplacené za přepravní doklad. Stejně tak se cena za zpožděný dopravní spoj podle jakékoli jiné formy přepravní smlouvy umožňující vícenásobné cesty po stejné trati vypočítá podle poměru k celkové ceně.

Výpočet doby zpoždění nebere v úvahu žádné zpoždění, u kterého železniční podnik může prokázat, že nastalo mimo území, na která se vztahuje Smlouva o založení Evropského společenství.

2. Odškodnění z ceny přepravního dokladu se vyplatí do jednoho měsíce od podání žádosti o odškodnění. Odškodnění lze uhradit prostřednictvím poukázek nebo jiných služeb, pokud jsou smluvní podmínky pružné (zejména ohledně období platnosti a cílové stanice). Odškodnění je hrazeno v peněžní podobě na žádost cestujícího.

3. Odškodnění z ceny přepravního dokladu se nesnižuje o finanční náklady transakce, jako jsou poplatky, náklady na telefonní hovory a poštovné. Železniční podniky mohou zavést minimální výši částky, do níž nebude odškodnění vypláceno. Tato minimální částka nesmí být vyšší než 4 [eura].

4. Cestující nemá nárok na odškodnění, je-li o zpoždění informován dříve, než koupí přepravní doklad, nebo zůstane-li zpoždění vzhledem k pokračování jiným dopravním spojem nebo přesměrování menší než 60 minut.“

13 Článek 18 odst. 1 až 3 tohoto nařízení stanoví:

„1. V případě zpoždění při příjezdu nebo odjezdu jsou cestující průběžně informováni o situaci a předpokládaném čase odjezdu a příjezdu železničním podnikem nebo provozovatelem stanice, jakmile je taková informace k dispozici.

2. V případě zpoždění uvedeného v odstavci 1 o více než 60 minut se rovněž cestujícímu nabídne zdarma

- a) jídlo a občerstvení v množství odpovídajícím čekací době, pokud je ve vlaku nebo ve stanici k dispozici nebo může být za přiměřených okolností dodáno;
- b) hotelové nebo jiné ubytování a přepravu mezi železniční stanicí a místem ubytování v případě, že je nutný pobyt na jednu noc nebo na více nocí, nebo v případě nutnosti dalšího pobytu, pokud je to uskutečnitelné;
- c) přepravu z vlaku do železniční stanice v případě, že vlak uvízl na trati, do náhradní výchozí stanice nebo do cílové stanice dopravního spoje, pokud je to uskutečnitelné.

3. Pokud není dále možné pokračovat mezinárodním železničním spojem, vypraví železniční podnik pro cestující co nejdříve náhradní dopravní spoje.

[...]“

14 Článek 30 uvedeného nařízení stanoví:

„1. Každý členský stát určí subjekt nebo subjekty příslušné pro prosazování dodržování tohoto nařízení. Každý subjekt přijme opatření nezbytná k tomu, aby se zajistilo dodržování práv cestujících.

Všechny subjekty jsou nezávislé z hlediska své organizace, financování, právní struktury a procesu rozhodování na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělujícím subjektu nebo železničním podniku.

Členské státy informují Komisi o subjektu nebo subjektech, které byly určeny podle tohoto odstavce, a o jejich pravomocích.

2. Každý cestující může podávat stížnosti na tvrzené porušení tohoto nařízení příslušnému subjektu určenému podle odstavce 1 nebo jakémukoli jinému vhodnému subjektu určenému členským státem.“

15 Článek 32 téhož nařízení stanoví:

„Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá nezbytná opatření k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy sdělí tato pravidla a opatření Komisi do 3. června 2010 a oznámí jí bezodkladně veškeré jejich pozdější změny.“

16 Příloha I nařízení č. 1371/2007 obsahuje výňatek z Jednotných právních předpisů CIV.

- 17 Hlava IV těchto předpisů obsahuje kapitolu II, nadepsanou „Odpovědnost při nedodržení jízdního řádu“, s jediným článkem, a sice článkem 32, tohoto znění:

„1. Dopravce odpovídá cestujícímu za škodu, která vznikla tím, že v cestě nebylo možné pokračovat téhož dne kvůli odřeknutí, zpoždění nebo zmeškání přípojného vlaku nebo proto, že pokračování v cestě nebylo za daných okolností únosné téhož dne. Náhrada škody zahrnuje přiměřené výdaje, které cestujícímu vznikly v souvislosti s přenocováním a informováním čekajících osob.

2. Dopravce je této odpovědnosti zproštěn, je-li odřeknutí či zpoždění spoje nebo zmeškání přípoje vyvoláno následujícími důvody:

- a) okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu a dopravce těmito okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci;
- b) zaviněním cestujícího nebo
- c) chováním třetí osoby, kterému dopravce nemohl zabránit přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci, a jehož následky nemohl odvrátit; jiný podnik, který užívá téže železniční infrastruktury, se nepovažuje za třetí osobu; práva regresního postihu zůstávají nedotčena.

3. Povinnost dopravce poskytnout náhradu za jiné škody než za škody předvídané v odstavci 1 upravuje vnitrostátní právo. Článek 44 zůstává nedotčen.“

Rakouské právo

- 18 Ustanovení § 22a odst. 1 spolkového zákona o železnicích, železničních kolejových vozidlech a o provozu na železnicích (Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen, BGBl. 60/1957), ve znění pozdějších změn (BGBl. I, 25/2010, dále jen „zákon o železnicích“), stanoví:

„Tarify za poskytování služeb železniční přepravy na hlavních tratích a propojených vedlejších tratích musí obsahovat podmínky odškodnění v souladu s ustanoveními o odškodnění z ceny přepravního dokladu podle § 2 spolkového zákona k [nařízení č. 1371/2007] a podle článku 17 [nařízení č. 1371/2007].“

- 19 Podle § 78b odst. 2 zákona o železnicích platí:

„[Kommission] je povinna z úřední povinnosti:

[...]

- 2. prohlásit podmínky odškodnění přijaté podle nařízení [č. 1371/2007] za zcela nebo zčásti neplatné, pokud je železniční podnik nestanoví v souladu s kritérii uvedenými v článku 17 [nařízení č. 1371/2007].“

- 20 Zákon o železnicích stanoví v § 167 bodě 1, že správního deliktu se dopustí a bude okresním správním úřadem potrestán pokutou do výše 2 180 eur, kdo nezveřejní podmínky odškodnění podle § 22a odst. 1 téhož zákona.

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 21 ÖBB-Personenverkehr je železničním podnikem ve smyslu článku 3 odst. 1 nařízení č. 1371/2007.

- 22 Kommission dospěla k závěru, že podmínky odškodnění z ceny přepravního dokladu, které ÖBB-Personenverkehr používá na přepravní smlouvy uzavírané s cestujícími nejsou v souladu s článkem 17 nařízení č. 1371/2007, a tak rozhodnutím ze dne 6. prosince 2010 uložila uvedenému podniku povinnost tyto podmínky změnit.
- 23 Kommission nařídila mimo jiné zrušení ustanovení, podle něhož se odškodnění nebo náhrada nákladů vynaložených z důvodu zpoždění spoje nevyplácí v následujících případech:
- v případě zavinění na straně cestujícího;
 - v případě jednání třetí osoby, kterému dopravce nemohl zabránit a nemohl odvrátit jeho následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci;
 - v případě okolností, které nemají původ v železničním provozu, jimž dopravce nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci;
 - v případě omezení dopravy v důsledku stávky, pokud o tom byl cestující odpovídajícím způsobem informován, a
 - v případě přepravních služeb, které nejsou součástí přepravní smlouvy.
- 24 ÖBB-Personenverkehr podala proti tomuto rozhodnutí žalobu k Verwaltungsgerichtshof.
- 25 Žalující společnost tvrdí, že Kommission nemá pravomoc nařídít změnu jejích všeobecných obchodních podmínek a také že z nařízení č. 1371/2007 vyplývá, že železniční podniky jsou zproštěny povinností odškodnit cestující v případech, kdy je zpoždění vyvoláno zásahem vyšší moci. V této souvislosti ÖBB-Personenverkehr poukazuje konkrétně na to, že článek 15 tohoto nařízení odkazuje na článek 32 Jednotných právních předpisů CIV, takže případy zproštění odpovědnosti zmíněné v posledně citovaném ustanovení se uplatní i v souvislosti s článkem 17 uvedeného nařízení.
- 26 Kommission naproti tomu tvrdí, že povinnost uplatňovat určité podmínky odškodnění nebo neuplatňovat přepravní podmínky, které omezují práva cestujících stanovená nařízením č. 1371/2007, lze železničnímu podniku uložit přímo na základě čl. 30 odst. 1 téhož nařízení. Tvrdí také, že ustanovení článku 17 tohoto nařízení jsou vyčerpávající. Železniční podnik, který v souladu s čl. 6 odst. 1 uvedeného nařízení nemůže vůči cestujícím omezit své povinnosti ani se jich zprostit, proto nemůže takto činit ani v souvislosti s článkem 17, a to ani v případech vyšší moci.
- 27 Za těchto podmínek se Verwaltungsgerichtshof rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Musí být čl. 30 odst. 1 první pododstavec [nařízení č. 1371/2007] vykládán tak, že vnitrostátní subjekt určený k tomu, aby prosazoval dodržování tohoto nařízení, je oprávněn závazně předepsat železničnímu podniku, jehož podmínky odškodnění z ceny přepravního dokladu nesplňují kritéria stanovená v článku 17 tohoto nařízení, konkrétní obsah podmínek odškodnění, které má tento železniční podnik používat, i když mu vnitrostátní právo poskytuje pouze možnost prohlásit takové podmínky odškodnění za neplatné?
- 2) Musí být článek 17 [nařízení č. 1371/2007] vykládán tak, že se železniční podnik může zprostit povinnosti vyplatit odškodnění z ceny přepravního dokladu v případech vyšší moci, a to buď tak, že *per analogiam* použije důvody pro zproštění odpovědnosti stanovené v nařízení[ch Evropského parlamentu a Rady] (ES) č. 261/2004 [ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10)], (EU) č. 1177/2010 [ze dne 24. listopadu 2010 o právech cestujících při

cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 334, s. 1)], a (EU) č. 181/2011 [ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 55, s. 1)], nebo tak, že přihlédne k důvodům pro zproštění odpovědnosti uvedeným v čl. 32 odst. 2 [Jednotných právních předpisů CIV] i v případech vyplacení odškodnění z ceny přepravního dokladu?“

K předběžným otázkám

K druhé otázce

- 28 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu, kterou je třeba zodpovědět přednostně, je to, zda musí být článek 17 nařízení č. 1371/2007 vykládán tak, že je železniční podnik oprávněn zahrnout do svých všeobecných přepravních podmínek ustanovení, podle něhož je zproštěn povinnosti vyplatit odškodnění z ceny přepravního dokladu z důvodu zpoždění, je-li zpoždění vyvoláno zásahem vyšší moci nebo některým z důvodů uvedených v čl. 32 odst. 2 Jednotných právních předpisů CIV.
- 29 Úvodem je třeba podotknout, že čl. 17 odst. 1 nařízení č. 1371/2007 stanoví minimální odškodnění – vypočítané z ceny přepravního dokladu – které jsou cestující oprávněni požadovat od železničních podniků v případě zpoždění spoje.
- 30 Podle čl. 17 odst. 4 tohoto nařízení však cestující nemají nárok na odškodnění, jsou-li o zpoždění informováni dříve, než koupí přepravní doklad, nebo zůstane-li zpoždění menší než 60 minut. Článek 17 odst. 1 poslední pododstavec uvedeného nařízení navíc upřesňuje, že výpočet doby zpoždění nebere v úvahu zpoždění, u kterého železniční podnik může prokázat, že nastalo mimo území, na která se vztahuje Smlouva o ES.
- 31 Žádné z ustanovení nařízení č. 1371/2007 však nezprošťuje železniční podniky povinnosti vyplatit odškodnění podle čl. 17 odst. 1 tohoto nařízení, je-li zpoždění vyvoláno zásahem vyšší moci.
- 32 Článek 15 nařízení č. 1371/2007 nicméně stanoví, že odpovědnost železničních podniků za zpoždění spoje, zmeškání přípoje a odřeknutí spoje se řídí s výhradou článků 16 až 18 tohoto nařízení článkem 32 Jednotných právních předpisů CIV.
- 33 Z bodu 14 odůvodnění nařízení č. 1371/2007 vyplývá, že unijní zákonodárce považuje za žádoucí, aby systém odškodnění pro cestující v případě zpoždění spočíval na stejném základě jako mezinárodní systém stanovený v úmluvě COTIF, jejíž součástí jsou Jednotné právní předpisy CIV.
- 34 Podle čl. 32 odst. 1 těchto Jednotných právních předpisů odpovídá železniční dopravce cestujícímu za škodu, která vznikla tím, že v cestě nebylo možné pokračovat téhož dne kvůli odřeknutí, zpoždění nebo zmeškání přípojného vlaku. Náhrada škody, na kterou má cestující v železniční přepravě za takových okolností nárok, zahrnuje přiměřené výdaje, které cestujícímu vznikly v souvislosti s přenocováním a informováním osob, jež na onoho cestujícího čekají.
- 35 Důvody pro zproštění odpovědnosti, kterou dopravce nese na základě tohoto ustanovení, stanoví čl. 32 odst. 2 Jednotných právních předpisů CIV.
- 36 V tomto kontextu se předkládající soud zaprvé táže, zda za okolností uvedených ve zmíněném čl. 32 odst. 2 je železniční dopravce oprávněn zprostit se své povinnosti vyplatit cestujícím odškodnění podle článku 17 nařízení č. 1371/2007.

- 37 K tomu je třeba poznamenat, že článek 32 Jednotných právních předpisů CIV pojednává o nároku cestujících v železniční přepravě na náhradu škody vzniklé v důsledku zpoždění nebo odřeknutí spoje.
- 38 Účelem odškodnění podle článku 17 nařízení č. 1371/2007, jehož výše se počítá z ceny přepravního dokladu, je naproti tomu kompenzovat cestujícímu cenu, kterou zaplatil jako protihodnotu za službu, která nakonec nebyla poskytnuta v souladu s přepravní smlouvou. Jde navíc o formu finančního vyrovnání paušální a standardizované povahy – na rozdíl od odpovědnosti podle čl. 32 odst. 1 Jednotných právních předpisů CIV, u níž je nezbytné individuální ohodnocení způsobené škody.
- 39 Vzhledem k tomu, že se liší účel výše uvedených ustanovení i podmínky jejich provádění, nelze režim odškodňování stanovený unijním zákonodárcem v článku 17 nařízení č. 1371/2007 stavět na roveň režimu odpovědnosti, kterou železniční dopravce nese podle čl. 32 odst. 1 Jednotných právních předpisů CIV.
- 40 Z toho pak s ohledem na článek 15 nařízení č. 1371/2007 plyne, že odškodnění cestujících v železniční přepravě podle článku 17 tohoto nařízení nebrání tomu, aby se cestující domáhali také náhrady škody podle čl. 32 odst. 1 zmíněných Jednotných právních předpisů anebo – podle čl. 32 odst. 3 těchto předpisů – na základě příslušného vnitrostátního práva.
- 41 Tento výklad je nadto v souladu i s důvodovou zprávou k Jednotným právním předpisům pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV), která je součástí dokumentu nazvaného „Zpráva ústředního orgánu k revizi Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 a Důvodové zprávy k textům přijatým pátým valným shromážděním“ ze dne 1. ledna 2011 a podle které „[z]poždění při přepravě osob představují typický příklad nesprávného plnění přepravní smlouvy[, jež] v mnoha právních systémech [...] opravňuje ke snížení odměny, tj. v [daném] případě [...] ke snížení jízdného“.
- 42 Z výše uvedeného vyplývá, že důvody pro zproštění odpovědnosti dopravce stanovené v čl. 32 odst. 2 Jednotných právních předpisů CIV nelze považovat za důvody, které by se uplatnily i v souvislosti s článkem 17 nařízení č. 1371/2007.
- 43 Takový výklad potvrzují i přípravné dokumenty k nařízení č. 1371/2007, z nichž plyne, že se unijní zákonodárce sice rozhodl sjednotit ustanovení o odpovědnosti železničních podniků v případech zpoždění spoje, zmeškání přípoje a odřeknutí spoje s příslušnými kapitolami Jednotných právních předpisů CIV, ale také že považoval za potřebné, aby toto nařízení obsahovalo i zvláštní ustanovení o náhradě jízdného a přesměrování, o odškodnění z ceny přepravního dokladu a o povinnosti poskytnout cestujícím v případě zpoždění spoje pomoc.
- 44 I skutečnost, že Rada Evropské unie odmítla změnu, kterou Evropský parlament přijal ve druhém čtení a podle které se měl čl. 32 odst. 2 Jednotných právních předpisů CIV vztahovat i na ustanovení článků 16 a 17 nařízení č. 1371/2007, dokládá, že unijní zákonodárce úmyslně odmítl stanovit pro železniční podniky zproštění povinnosti vyplatit odškodnění z ceny přepravního dokladu z důvodu zpoždění za okolností uvedených v citovaném čl. 32 odst. 2.
- 45 Tím unijní zákonodárce uznal, že povinnost vyplatit odškodnění z ceny, která byla uhrazena jako protihodnota za přepravní službu, jež nebyla poskytnuta v souladu s přepravní smlouvou, má železniční dopravce i tehdy, pokud je zpoždění vyvoláno některým z důvodů uvedených v čl. 32 odst. 2 Jednotných právních předpisů CIV.
- 46 Zadruhé se předkládající soud táže, zda se důvody pro zproštění odpovědnosti dopravce podle nařízení č. 261/2004, týkajícího se letecké přepravy osob, č. 1177/2010, týkajícího se lodní přepravy osob, a č. 181/2011, týkajícího se autobusové a autokarové přepravy osob, mohou *per analogiam* uplatnit i v železniční dopravě.

- 47 V této souvislosti je třeba připomenout, že situace podniků působících v odvětví provozu různých způsobů dopravy není srovnatelná, jelikož tyto jednotlivé způsoby dopravy nejsou vzhledem ke způsobům jejich fungování, podmínkám jejich dostupnosti a rozdělení jejich sítí zaměnitelné, pokud jde o podmínky jejich používání. Za těchto okolností mohl unijní zákonodárce zavést v jednotlivých odvětvích dopravy pravidla upravující různé úrovně ochrany spotřebitele (rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, body 56 a 57).
- 48 Důvody pro zproštění odpovědnosti stanovené unijními právními předpisy upravujícími jiné druhy dopravy nelze tudíž *per analogiam* použít na železniční dopravu.
- 49 Stejně tak nelze přisvědčit ani argumentaci, že za takových okolností, jaké nastaly ve věci v původním řízení, se musí uplatnit obecná zásada unijního práva týkající se vyšší moci s tím, že by železniční dopravce měl být oprávněn odmítnout dotčeným cestujícím vyplatit odškodnění z ceny přepravního dokladu v případě zpoždění spoje vyvolaného zásahem vyšší moci.
- 50 O vyšší moci ani o obdobných podmínkách se totiž článek 17 ani jiná ustanovení nařízení č. 1371/2007, která by byla pro výklad článku 17 relevantní, nezmiňuje.
- 51 Za těchto okolností by jiný výklad článku 17 nařízení č. 1371/2007 vedl ke zpochybnění hlavního cíle ochrany práv cestujících v železniční přepravě sledovaného tímto nařízením a připomenutého v bodech 1 až 3 jeho odůvodnění.
- 52 Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že na druhou otázku je třeba odpovědět, že článek 17 nařízení č. 1371/2007 musí být vykládán tak, že železniční podnik není oprávněn zahrnout do svých všeobecných přepravních podmínek ustanovení, podle něhož je zproštěn povinnosti vyplatit odškodnění z ceny přepravního dokladu z důvodu zpoždění, je-li zpoždění vyvoláno zásahem vyšší moci nebo některým z důvodů uvedených v čl. 32 odst. 2 Jednotných právních předpisů CIV.

K první otázce

- 53 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 30 odst. 1 první pododstavec nařízení č. 1371/2007 vykládán tak, že vnitrostátní subjekt určený k tomu, aby prosazoval dodržování tohoto nařízení, může v případě, že vnitrostátní právo danou otázku neupravuje, závazně předepsat železničnímu podniku, jehož podmínky odškodnění z ceny přepravního dokladu nesplňují kritéria stanovená v článku 17 tohoto nařízení, konkrétní obsah těchto podmínek.
- 54 Předkládající soud má totiž za to, že § 78b odst. 2 zákona o železnicích, podle kterého je Kommission povinna prohlásit podmínky odškodnění za neplatné, pokud nejsou v souladu s článkem 17 nařízení č. 1371/2007, neumožňuje zajistit dodržování práv cestujících v železniční přepravě ve všech případech.
- 55 Prohlášení neplatnosti dotčených ustanovení, po němž nenásledují změny nezbytné k jejich uvedení do souladu s čl. 17 odst. 1 druhým pododstavcem nařízení č. 1371/2007, zejména nemůže cestujícím v železniční přepravě zaručit, že se na ně budou vztahovat podmínky odškodnění stanovené v citovaném ustanovení tohoto nařízení.
- 56 Za těchto okolností je třeba první otázku předkládajícího soudu chápat tak, že její podstatou je snaha zjistit, zda vzhledem k omezeným pravomocím, které má Kommission podle rakouského práva, je tento subjekt oprávněn přijímat opatření k zajištění dodržování práv cestujících v železniční přepravě přímo na základě čl. 30 odst. 1 nařízení č. 1371/2007.

- 57 V této souvislosti je třeba připomenout, že z důvodu jejich samotné povahy a funkce v systému pramenů unijního práva, mají ustanovení nařízení obecně ve vnitrostátních právních rádech bezprostřední účinek, aniž je třeba, aby vnitrostátní orgány přijaly prováděcí opatření (rozsudek ze dne 28. října 2010, SGS Belgium a další, C-367/09, Sb. rozh. s. I-10761, bod 32 a citovaná judikatura).
- 58 Některá ustanovení nařízení nicméně mohou pro své uplatnění vyžadovat přijetí prováděcích opatření členskými státy (viz výše uvedený rozsudek SGS Belgium, bod 33).
- 59 V daném případě stanoví čl. 30 odst. 1 nařízení č. 1371/2007, že vnitrostátní subjekt určený k tomu, aby prosazoval dodržování tohoto nařízení, přijme opatření nezbytná k tomu, aby se zajistilo dodržování práv cestujících.
- 60 Je nicméně třeba konstatovat, že konkrétní opatření, k jejichž přijímání musí mít tento subjekt pravomoc, unijní zákonodárce nevymezil.
- 61 Dále je nutno poukázat na to, že podle čl. 30 odst. 1 třetího pododstavce nařízení č. 1371/2007 mají členské státy povinnost informovat Komisi o pravomocích tohoto subjektu.
- 62 Z výše uvedeného vyplývá, že čl. 30 odst. 1 nařízení č. 1371/2007 vyžaduje ke svému uplatnění, aby členské státy přijaly prováděcí opatření vymezující pravomoci vnitrostátního kontrolního orgánu.
- 63 Na rozdíl od toho, co tvrdí Kommission, je tudíž třeba konstatovat, že na čl. 30 odst. 1 první pododstavec nařízení č. 1371/2007 nelze nahlížet jako na ustanovení představující pro vnitrostátní orgány právní základ oprávnění závazně předepisovat železničním podnikům konkrétní obsah jejich smluvních ujednání o podmínkách odškodnění.
- 64 To ovšem nic nemění na tom, že podle čl. 4 odst. 3 SEU mají všechny orgány členských států včetně soudních orgánů, v rozsahu jejich pravomoci, povinnost přijmout veškerá vhodná obecná i zvláštní opatření k zajištění plnění závazků vyplývajících z nařízení č. 1371/2007. Tyto orgány musí za účelem zaručení plného účinku uvedeného nařízení a k zajištění ochrany práv, které tento předpis přiznává jednotlivcům, vykládat a uplatňovat vnitrostátní právo v co největším možném rozsahu ve světle znění a účelu dotčeného nařízení, aby dosáhly výsledku jím zamýšleného.
- 65 V projednávaném případě je vzhledem k cílům uvedeným v bodech 1 až 3 odůvodnění nařízení č. 1371/2007 třeba příslušná ustanovení rakouského práva včetně těch, která upravují sankce za porušení tohoto nařízení, vykládat a uplatňovat v souladu s požadavkem na vysokou úroveň ochrany cestujících v železniční přepravě tak, aby práva přiznaná cestujícím byla zaručena.
- 66 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na první otázku odpovědět, že čl. 30 odst. 1 první pododstavec nařízení č. 1371/2007 musí být vykládán tak, že vnitrostátní subjekt určený k tomu, aby prosazoval dodržování tohoto nařízení, nemůže v případě, že vnitrostátní právo danou otázku neupravuje, závazně předepsat železničnímu podniku, jehož podmínky odškodnění z ceny přepravního dokladu nesplňují kritéria stanovená v článku 17 tohoto nařízení, konkrétní obsah těchto podmínek.

K nákladům řízení

- 67 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení vzhledem ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (první senát) rozhodl takto:

- 1) Článek 30 odst. 1 první pododstavec nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě musí být vykládán tak, že vnitrostátní subjekt určený k tomu, aby prosazoval dodržování tohoto nařízení, nemůže v případě, že vnitrostátní právo danou otázku neupravuje, závazně předepsat železničnímu podniku, jehož podmínky odškodnění z ceny přepravního dokladu nesplňují kritéria stanovená v článku 17 tohoto nařízení, konkrétní obsah těchto podmínek.
- 2) Článek 17 nařízení č. 1371/2007 musí být vykládán tak, že železniční podnik není oprávněn zahrnout do svých všeobecných přepravních podmínek ustanovení, podle něhož je zproštěn povinnosti vyplatit odškodnění z ceny přepravního dokladu z důvodu zpoždění, je-li zpoždění vyvoláno zásahem vyšší moci nebo některým z důvodů uvedených v čl. 32 odst. 2 Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999.

Podpisy.