



## Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 26 de septiembre de 2013\*

«Reglamento (CE) nº 1371/2007 — Derechos y obligaciones de los viajeros de ferrocarril — Artículo 17 — Indemnización por el precio del billete de transporte en caso de retraso — Excepción de fuerza mayor — Procedencia — Artículo 30, apartado 1, párrafo primero — Facultades del organismo nacional responsable de la ejecución de este Reglamento — Posibilidad de obligar al transportista ferroviario a que modifique las disposiciones en materia de indemnización de los viajeros»

En el asunto C-509/11,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Verwaltungsgerichtshof (Austria), mediante resolución de 8 de septiembre de 2011, registrada en el Tribunal de Justicia el 30 de septiembre de 2011, en el procedimiento incoado a instancia de:

**ÖBB-Personenverkehr AG,**

en el que participan:

**Schienen-Control Kommission,**

**Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. A. Tizzano, Presidente de Sala, y la Sra. M. Berger y los Sres. A. Borg Barthet (Ponente), E. Levits y J.-J. Kasel, Jueces;

Abogado General: Sr. N. Jääskinen;

Secretaria: Sra. A. Impellizzeri, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 22 de noviembre de 2012;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de ÖBB-Personenverkehr AG, por el Sr. A. Egger, Rechtsanwalt;
- en nombre de la Schienen-Control Kommission, por los Sres. G. Hellwagner y N. Schadler, y por la Sra. G. Redl, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno austriaco, por la Sra. C. Pesendorfer, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. T. Henze y la Sra. J. Kemper, en calidad de agentes;

\* Lengua de procedimiento: alemán.

- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por la Sra. W. Ferrante, avvocato dello Stato;
- en nombre del Gobierno sueco, por la Sra. A. Falk, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun y H. Støvlebæk, en calidad de agentes; oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 14 de marzo de 2013; dicta la siguiente

### **Sentencia**

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 17 y 30 del Reglamento (CE) nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315, p. 14).
- 2 Esta petición se ha presentado en el marco de un recurso interpuesto por ÖBB-Personenverkehr AG (en lo sucesivo, «ÖBB-Personenverkehr») contra la resolución de la Schienen-Control Kommission (comisión de control de la red ferroviaria; en lo sucesivo «Kommission») de 6 de diciembre de 2010, relativa a las disposiciones en materia de indemnización de los viajeros de ferrocarril por parte de ÖBB-Personenverkehr.

### **Marco jurídico**

#### *Derecho internacional*

- 3 El acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril, de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999 (en lo sucesivo, «COTIF»), firmado el 23 de junio de 2011 en Berna (Suiza), entró en vigor el 1 de julio de 2011, conforme a lo dispuesto en su artículo 9.
- 4 El artículo 2 de dicho Acuerdo establece lo siguiente:

«Sin perjuicio del objeto y el propósito del Convenio de favorecer, mejorar y facilitar el tráfico internacional ferroviario, ni de su plena aplicación respecto de las otras Partes del Convenio, en sus relaciones mutuas, las Partes del Convenio que sean Estados miembros de la Unión Europea aplicarán normas de la Unión y no aplicarán por tanto las normas derivadas de dicho Convenio salvo en la medida en la que no haya normas de la Unión que regulen la materia concreta en cuestión.»

#### *Derecho de la Unión*

- 5 A tenor de los considerandos 1 a 3 del Reglamento nº 1371/2007:

«(1) En el contexto de la política común de transportes, es importante garantizar los derechos de los viajeros de ferrocarril, además de aumentar la calidad y la eficacia de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril con el fin de incrementar la cuota correspondiente al transporte ferroviario en relación con los demás medios de transporte.

(2) La Comunicación de la Comisión “Estrategia en materia de política de los consumidores 2002-2006” [...] establece el objetivo de conseguir un elevado nivel de protección de los consumidores en el sector de los transportes de conformidad con el apartado 2 del artículo 153 [CE].

(3) El viajero de ferrocarril es la parte más débil del contrato de transporte, motivo por el que deben defenderse sus derechos en ese contexto.»

6 Los considerandos 6, 13 y 14 de este Reglamento indican lo siguiente:

«(6) La mejora de los derechos de los viajeros de ferrocarril debe basarse en el sistema existente de Derecho internacional sobre esta cuestión que figura en el apéndice A, “Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV)” del [COTIF] (en lo sucesivo, “Reglas uniformes CIV”). Sin embargo, conviene ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento y proteger no solo a los viajeros internacionales sino también a los viajeros nacionales.

[...]

(13) Unos mayores derechos de compensación y asistencia en caso de retraso, pérdida de enlaces y supresión de un servicio internacional deben aportar incentivos al mercado de los servicios internacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, en beneficio de los propios usuarios.

(14) Es conveniente que el presente Reglamento instaure un sistema de indemnización para los viajeros en caso de retraso relacionado con la responsabilidad de la empresa ferroviaria, sobre la misma base que el sistema internacional creado por el COTIF y en particular su apéndice CIV sobre los derechos de los viajeros.»

7 Los considerandos 22 y 23 del Reglamento nº 1371/2007 están redactados así:

«(22) Los Estados miembros deben establecer las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y asegurarse de que las sanciones se apliquen. Las sanciones, que pueden incluir el pago de indemnizaciones a los interesados, deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

(23) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, el desarrollo de los ferrocarriles de la Comunidad y la introducción de derechos de los viajeros, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 [CE]. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.»

8 El artículo 3 del Reglamento nº 1371/2007 establece lo siguiente:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) “empresa ferroviaria”: toda empresa ferroviaria tal como se define en el artículo 2 de la Directiva 2001/14/CE [...] y cualquier empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías y/o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa quien aporte la tracción; esta definición incluye asimismo las empresas que solo proporcionen la tracción;

[...]

- 8) “contrato de transporte”: contrato de transporte, a título oneroso o gratuito, entre una empresa ferroviaria o un proveedor de billetes y un viajero, para la prestación de uno o más servicios de transporte;

[...]

- 16) “condiciones generales de transporte”: las condiciones del transportista, expresadas en forma de condiciones generales o de tarifas legalmente vigentes en cada Estado miembro y que se han convertido, mediante la celebración del contrato de transporte, en parte integrante de este;

[...]»

- 9 Con arreglo al artículo 6 de este Reglamento:

«1. Las obligaciones para con los viajeros derivadas del presente Reglamento no podrán ser objeto de limitación o renuncia, en particular mediante la introducción de excepciones o cláusulas restrictivas en el contrato de transporte.

2. Las empresas ferroviarias podrán ofrecer a los viajeros condiciones contractuales más favorables que las establecidas en el presente Reglamento.»

- 10 El artículo 11 de dicho Reglamento dispone:

«Sin perjuicio de las disposiciones del presente capítulo y de la legislación nacional aplicable que conceda al viajero una indemnización suplementaria en concepto de daños, la responsabilidad de las empresas ferroviarias respecto de los viajeros y de sus equipajes se regirá por lo dispuesto en los capítulos I, III y IV del título IV y en los títulos VI y VII del anexo I.»

- 11 El artículo 15 del mismo Reglamento señala:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente capítulo, la responsabilidad de la empresa ferroviaria respecto de los retrasos, pérdida de enlaces y cancelaciones se regirá por las disposiciones del capítulo II del título IV del anexo I.»

- 12 En virtud del artículo 17 del Reglamento nº 1371/2007:

«1. El viajero que vaya a sufrir un retraso entre los lugares de partida y de destino especificados en el billete por el cual no se le haya reintegrado el importe del billete con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16 podrá solicitar a la empresa ferroviaria una indemnización por retraso sin por ello renunciar a su derecho al transporte. Las indemnizaciones mínimas por causa de retraso serán las siguientes:

- a) 25 % del precio del billete en caso de retraso de entre 60 y 119 minutos;  
b) 50 % del precio del billete en caso de retraso igual o superior a 120 minutos.

Los pasajeros titulares de un contrato de transporte o abono de temporada que sufran repetidamente retrasos o cancelaciones durante su período de validez podrán reclamar una indemnización adecuada de conformidad con las disposiciones de las empresas ferroviarias en materia de indemnización. Estas disposiciones fijarán los criterios aplicables a los retrasos y al cálculo de las indemnizaciones.

La indemnización por retrasos se calculará en relación con el precio que el viajero abonó realmente por el servicio que ha sufrido el retraso.

Si el contrato de transporte se refiere a un viaje de ida y vuelta, la indemnización por retraso ya sea en el trayecto de ida o en el de vuelta se calculará en relación con el 50 % del precio pagado por el billete. En el mismo sentido, la indemnización en caso de retraso de un servicio contemplado en cualquier otro tipo de contrato de transporte que permita recorrer varios trayectos sucesivos se calculará en proporción al precio total del billete.

En el cálculo de la duración del retraso no se contabilizará ningún retraso sobre el que la empresa ferroviaria pueda demostrar que ha ocurrido fuera de los territorios en los que se aplica el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.

2. La indemnización por el precio del billete se abonará en el plazo de un mes a partir de la presentación de la solicitud correspondiente. La indemnización podrá pagarse en forma de vales u otros servicios, o de ambas cosas, si las condiciones del contrato son flexibles (en particular en términos de período de validez y destino). La indemnización se abonará en efectivo a petición del viajero.

3. No se deducirán de la indemnización por el precio del billete costes de transacción como tasas, gastos telefónicos o sellos. Las empresas ferroviarias podrán establecer un umbral mínimo por debajo del cual no se abonará indemnización alguna. Ese umbral no podrá ser superior a 4 [euros].

4. El viajero no tendrá derecho a indemnización si se le informa del retraso antes de que compre el billete o si el retraso debido a la continuación del viaje en otro servicio o a la conducción por una vía alternativa es inferior a 60 minutos.»

13 El artículo 18, apartados 1 a 3, de dicho Reglamento dispone:

«1. En caso de retraso de la salida o de la llegada, la empresa ferroviaria o el administrador de estación mantendrán informados a los viajeros de la situación y de la hora estimada de salida y de llegada en cuanto esa información esté disponible.

2. En caso de que el retraso a que se refiere el apartado 1 sea superior a 60 minutos, se ofrecerá además gratuitamente a los viajeros:

- a) comidas y refrigerios, en una medida adecuada al tiempo de espera, si están disponibles en el tren o en la estación o si pueden razonablemente suministrarse;
- b) alojamiento en un hotel u otro lugar, y transporte entre la estación de ferrocarril y el lugar de alojamiento, en los casos que requieran una estancia de una o más noches o una estancia adicional, siempre y cuando sea físicamente posible;
- c) si el tren se encuentra bloqueado en la vía, transporte del tren a la estación de ferrocarril, al lugar de partida alternativo o al destino final del servicio, siempre y cuando sea físicamente posible.

3. Si resulta imposible continuar el servicio ferroviario internacional, las empresas ferroviarias organizarán lo antes posible servicios alternativos de transporte para los viajeros.

[...»

14 El artículo 30 de dicho Reglamento establece lo siguiente:

«1. Cada Estado miembro deberá designar uno o varios organismos responsables de la ejecución del presente Reglamento. Cada organismo adoptará las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los viajeros.

En lo que respecta a su organización, decisiones de financiación, estructura jurídica y procedimiento de adopción de decisiones, el organismo será independiente de los administradores de la infraestructura, organismos de tarificación, organismos adjudicadores y empresas ferroviarias.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión el organismo u organismos que designen conforme al presente apartado y le comunicarán sus responsabilidades o, si son varios, sus responsabilidades respectivas.

2. Todo viajero podrá presentar reclamaciones relacionadas con supuestas infracciones del presente Reglamento al organismo pertinente designado con arreglo al apartado 1, o a cualquier otro organismo pertinente designado por el Estado miembro correspondiente.»

15 El artículo 32 de dicho Reglamento señala:

«Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable en caso de infracción de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán cuantas medidas sean necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones deberán ser eficaces, proporcionales y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar el 3 de junio de 2010 y le comunicarán sin demora toda modificación posterior de las mismas.»

16 El anexo I del Reglamento nº 1371/2007 contiene un extracto de las Reglas uniformes CIV.

17 El capítulo II del título IV de esas Reglas, bajo la rúbrica «Responsabilidad en caso de incumplimiento del horario», comprende un artículo 32, único artículo de ese capítulo, que establece lo siguiente:

«1. El transportista será responsable frente al viajero del daño resultante del hecho de que a causa de la supresión, del retraso o de un enlace perdido, el viaje no pueda continuar el mismo día, o que su continuación no sea razonablemente exigible el mismo día a causa de las circunstancias. Los daños y perjuicios comprenderán los gastos razonables de alojamiento, así como los gastos razonables en que pueda incurrirse para avisar a las personas que esperan al viajero.

2. El transportista quedará exento de dicha responsabilidad, cuando la supresión, el retraso o el enlace perdido sean imputables a una de las causas siguientes:

- a) circunstancias ajenas a la explotación ferroviaria que el transportista, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar,
- b) culpa del viajero o
- c) el comportamiento de terceros que el transportista, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar; otra empresa que utilice la misma infraestructura ferroviaria no será considerada como tercero; el derecho a repetir no se verá afectado.

3. El Derecho nacional determinará cuándo y en qué medida el transportista deberá abonar daños y perjuicios por daños distintos de los previstos en el apartado 1. Esta disposición no afectará a lo dispuesto en el artículo 44.»

### *Derecho austriaco*

- 18 El artículo 22a, apartado 1, de la Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Ley federal de ferrocarriles, material rodante ferroviario y tráfico ferroviario; BGBl. 60/1957), en su versión modificada (BGBl. I, 25/2010) (en lo sucesivo, «Ley de ferrocarriles»), está redactado así:

«Las tarifas aplicables a la prestación de servicios ferroviarios en vías principales y secundarias de la red de ferrocarriles deberán incluir disposiciones en materia de indemnización de conformidad con lo dispuesto en relación con la indemnización por el precio del billete en el artículo 2 de la [Ley federal] relativa al [Reglamento nº 1371/2007] y en el artículo 17 del [Reglamento nº 1371/2007].»

- 19 A tenor del artículo 78b, apartado 2, de la Ley de ferrocarriles:

«La [Kommission] declarará de oficio:

[...]

2. la nulidad total o parcial de las disposiciones en materia de indemnización adoptadas en virtud del [Reglamento nº 1371/2007] si la empresa ferroviaria no fijó las mismas ateniéndose a los criterios establecidos en el artículo 17 del [Reglamento nº 1371/2007].»

- 20 El artículo 167, apartado 1, de la Ley de ferrocarriles establece que cometerá una infracción administrativa y será sancionado por las autoridades administrativas del distrito con multa de hasta 2.180 euros quien no publique ninguna disposición en materia de indemnización según lo previsto en el artículo 22a, apartado 1, de dicha Ley.

### **Litigio principal y cuestiones prejudiciales**

- 21 ÖBB-Personenverkehr es una empresa ferroviaria en el sentido del artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 1371/2007.

- 22 Por considerar que las disposiciones en materia de indemnización por el precio del billete que esta empresa aplica en sus contratos celebrados con los viajeros no son conformes con el artículo 17 del Reglamento nº 1371/2007, la Kommission conminó a ÖBB-Personenverkehr a que las modificase, mediante resolución de 6 de diciembre de 2010.

- 23 La Kommission ordenó concretamente que eliminase una cláusula según la cual no se abonará ninguna indemnización o reembolso de los gastos cuando el retraso se deba a una de las siguientes causas:

- culpa del viajero;
- comportamiento de terceros que el transportista, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar;
- circunstancias ajenas a la explotación ferroviaria que el transportista, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar;
- restricciones del transporte imputables a una huelga, si se informó debidamente al viajero al respecto, o
- cuando el retraso sea imputable a servicios de transporte ajenos al contrato de transporte.

- 24 ÖBB-Personenverkehr interpuso recurso contra esta resolución ante el Verwaltungsgerichtshof.
- 25 La empresa alega, por una parte, que la Kommission no está facultada para imponer una modificación de sus condiciones generales de contratación y, por otra parte, que el Reglamento nº 1371/2007 dispone que las empresas ferroviarias estarán exentas de la obligación de indemnizar a los viajeros cuando el retraso se deba a un supuesto de fuerza mayor. A este respecto, ÖBB-Personenverkehr sostiene, en particular, que el artículo 15 de ese Reglamento remite al artículo 32 de las Reglas uniformes CIV, por lo que los supuestos de exención de responsabilidad establecidos en esta última disposición también son aplicables en el marco del artículo 17 de dicho Reglamento.
- 26 Por el contrario, la Kommission afirma que la orden por la que se conmina a una empresa ferroviaria a que aplique determinadas disposiciones en materia de indemnización o a que se abstenga de aplicar condiciones de transporte que limiten los derechos de los pasajeros establecidos en el Reglamento nº 1371/2007 puede basarse directamente en el artículo 30, apartado 1, de éste. Además, sostiene que el artículo 17 del Reglamento tiene carácter exhaustivo. En consecuencia, una empresa ferroviaria que, conforme a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, de dicho Reglamento, no puede limitar sus obligaciones ni renunciar a ellas frente a los viajeros tampoco podría proceder de ese modo en el marco del artículo 17, ni siquiera en caso de fuerza mayor.
- 27 En estas circunstancias, el Verwaltungsgerichtshof resolvió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
- «1) ¿Debe interpretarse el artículo 30, apartado 1, párrafo primero, del [Reglamento nº 1371/2007] en el sentido de que el organismo nacional responsable de la ejecución de este Reglamento puede imponer con carácter vinculante a una empresa ferroviaria, cuyas disposiciones en materia de indemnización por el precio del billete no cumplen los criterios establecidos en el artículo 17 de dicho Reglamento, el contenido concreto de las disposiciones en materia de indemnización que deberá aplicar dicha empresa ferroviaria, aun cuando el Derecho nacional sólo admite la posibilidad de que declare nulas tales disposiciones?
- 2) ¿Debe interpretarse el artículo 17 del Reglamento nº 1371/2007 en el sentido de que una empresa ferroviaria puede excluir su deber de abonar una indemnización por el precio del billete en caso de fuerza mayor, aplicando analógicamente las causas de exclusión previstas en [el Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91 (DO L 46, p. 1), el Reglamento (UE) nº 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004, y el Reglamento (UE) nº 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004 (DO L 55, p. 1)], o aplicando las exenciones de la responsabilidad previstas en el artículo 32, apartado 2, de las [Reglas uniformes CIV] incluidos los casos de indemnización por el precio del billete?»

## Sobre las cuestiones prejudiciales

### *Sobre la segunda cuestión*

- 28 Mediante su segunda cuestión, a la que ha de responderse en primer lugar, el tribunal remitente pregunta, en definitiva, si el artículo 17 del Reglamento nº 1371/2007 debe interpretarse en el sentido de que una empresa ferroviaria tiene derecho a incluir en sus condiciones generales de transporte una

cláusula por la que queda exenta de su obligación de indemnización por el precio del billete por causa de retraso, cuando el retraso sea imputable a un supuesto de fuerza mayor o a una de las causas enumeradas en el artículo 32, apartado 2, de las Reglas uniformes CIV.

- 29 Con carácter preliminar, es preciso recordar que el artículo 17, apartado 1, del Reglamento nº 1371/2007 establece las indemnizaciones mínimas que los viajeros tienen derecho a exigir a las empresas ferroviarias en caso de retraso, calculadas con respecto al precio del billete de transporte.
- 30 No obstante, en virtud del artículo 17, apartado 4, de dicho Reglamento, los viajeros no tendrán derecho a indemnización si se les informa del retraso antes de que compren el billete o si el retraso es inferior a 60 minutos. Además, el artículo 17, apartado 1, último párrafo, de ese Reglamento indica que en el cálculo de la duración del retraso no se contabilizará ningún retraso respecto del que la empresa ferroviaria pueda demostrar que ha ocurrido fuera de los territorios en los que es aplicable el Tratado CE.
- 31 En cambio, en ninguna disposición del Reglamento nº 1371/2007 se establece que las empresas ferroviarias quedarán exentas de la obligación de indemnización establecida en el artículo 17, apartado 1, de dicho Reglamento cuando el retraso se deba a un supuesto de fuerza mayor.
- 32 El artículo 15 del Reglamento nº 1371/2007 establece, no obstante, que la responsabilidad de la empresa ferroviaria respecto de los retrasos, pérdida de enlaces y cancelaciones se regirá por el artículo 32 de las Reglas uniformes CIV, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 16 a 18 de ese Reglamento.
- 33 Como se desprende del considerando 14 del Reglamento nº 1371/2007, el legislador de la Unión ha considerado efectivamente que es conveniente que el régimen de indemnización de los viajeros en caso de retraso se fundamente sobre la misma base que el sistema internacional creado por el COTIF, del que forman parte las Reglas uniformes CIV.
- 34 Con arreglo al artículo 32, apartado 1, de dichas Reglas uniformes, el transportista ferroviario será responsable frente al viajero del daño resultante del hecho de que a causa de la cancelación, del retraso de un tren o de un enlace perdido, el viaje no pueda continuar el mismo día. Los daños y perjuicios a los que el viajero de ferrocarril tendrá derecho en tales circunstancias comprenderán los gastos razonables de alojamiento, así como aquellos en que pueda incurrirse para avisar a las personas que esperan al viajero.
- 35 En el artículo 32, apartado 2, de las Reglas uniformes CIV se establecen las causas de exención de la responsabilidad del transportista que se regulan en esa disposición.
- 36 En este contexto, el tribunal remitente pregunta, en primer lugar, si, en las circunstancias previstas en dicho artículo 32, apartado 2, un transportista ferroviario tiene derecho a excluir su deber de indemnizar al viajero conforme al artículo 17 del Reglamento nº 1371/2007.
- 37 A este respecto, ha de señalarse que el artículo 32 de las Reglas uniformes CIV se refiere al derecho de los viajeros de ferrocarril a la reparación del daño derivado del retraso o la anulación de un tren.
- 38 En cambio, la indemnización establecida en el artículo 17 del Reglamento nº 1371/2007, en la medida en que se calcula sobre la base del precio del billete de transporte, está destinada a compensar el precio que el viajero ha pagado como contrapartida de un servicio que, en definitiva, no ha sido ejecutado con arreglo al contrato de transporte. Además, se trata de un tipo de compensación económica a tanto alzado y estandarizada, a diferencia del régimen de responsabilidad establecido en el artículo 32, apartado 1, de dichas Reglas uniformes, que requiere una evaluación individualizada del daño sufrido.

- 39 Por consiguiente, dado que la finalidad y las modalidades de aplicación de las disposiciones indicadas son diferentes, el régimen de indemnización establecido por el legislador de la Unión en el artículo 17 del Reglamento nº 1371/2007 no puede asimilarse al régimen de responsabilidad del transportista ferroviario previsto en el artículo 32, apartado 1, de las Reglas uniformes CIV.
- 40 De ello se deduce, a la luz del artículo 15 del Reglamento nº 1371/2007, que la indemnización de los viajeros de ferrocarril conforme al artículo 17 de ese Reglamento no impide que éstos ejerciten acciones de indemnización con arreglo a lo previsto en dicho artículo 32, apartado 1, de las Reglas uniformes o de conformidad con el artículo 32, apartado 3, de éstas, sobre la base del Derecho nacional aplicable.
- 41 Por otra parte, esta interpretación es compatible con la Nota explicativa a las Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional de Viajeros por Ferrocarril (CIV), que figura en el documento titulado «Informe de la Oficina Central sobre la revisión del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980 e Informes explicativos adoptados por la quinta Asamblea General», de 1 de enero de 2011, a tenor del cual «los retrasos en el tráfico de viajeros representan un supuesto típico de ejecución incorrecta del contrato de transporte [la cual], en muchos sistemas jurídicos, [...] da derecho a una disminución de la remuneración, es decir, [en este caso] del precio del transporte».
- 42 De las consideraciones anteriores resulta que las causas de exención de la responsabilidad del transportista establecidas en el artículo 32, apartado 2, de las Reglas uniformes CIV no pueden considerarse aplicables en el marco del artículo 17 del Reglamento nº 1371/2007.
- 43 Esta interpretación resulta corroborada por los trabajos preparatorios del Reglamento nº 1371/2007, de los que se desprende que, aunque el legislador de la Unión decidió ajustar las disposiciones sobre la responsabilidad de las empresas ferroviarias en caso de retraso, pérdida de enlaces y cancelaciones a los capítulos correspondientes de las Reglas uniformes CIV, consideró además necesario establecer en ese Reglamento disposiciones particulares que regulasen el reintegro y la conducción por una vía alternativa, la indemnización por el precio del billete y la obligación de prestar asistencia a los viajeros en caso de retraso.
- 44 Pues bien, como demuestra el hecho de que el Consejo de la Unión Europea rechazara una enmienda aprobada por el Parlamento Europeo en segunda lectura y destinada a precisar que el artículo 32, apartado 2, de dichas Reglas uniformes es aplicable también a las disposiciones que figuran en los artículos 16 y 17 del Reglamento nº 1371/2007, el legislador de la Unión se negó deliberadamente a establecer que las empresas ferroviarias quedarán exentas de su obligación de indemnización por el precio del billete por causa de retraso en las circunstancias previstas en el artículo 32, apartado 2.
- 45 Al proceder de este modo, el legislador de la Unión consideró que debe imponerse al transportista ferroviario la obligación de indemnización por el precio del billete pagado como contrapartida de un servicio de transporte que no se ha prestado con arreglo al contrato de transporte, incluso cuando el retraso se deba a una de las causas enumeradas en el artículo 32, apartado 2, de las Reglas uniformes CIV.
- 46 En segundo lugar, el tribunal remitente pregunta si los motivos de exclusión de la responsabilidad del transportista previstos en los Reglamentos nºs 261/2004, 1177/2010 y 181/2011, relativos, respectivamente, al transporte de viajeros en avión, en barco y en autobús y autocar, pueden aplicarse por analogía al transporte ferroviario.
- 47 A este respecto, debe recordarse que la situación de las empresas que intervienen en el sector de actividad de los distintos medios de transporte no es comparable entre sí, ya que, habida cuenta de sus modalidades de funcionamiento, condiciones de accesibilidad y reparto de sus redes, esos distintos medios de transporte no son intercambiables en lo que se refiere a sus condiciones de utilización. En

estas circunstancias, el legislador de la Unión pudo dictar normas que prevén un nivel de protección del consumidor distinto en función del sector de transporte de que se trate (sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, apartados 56 y 57).

- 48 Por lo tanto, las causas de exención establecidas en la normativa de la Unión aplicable a los otros medios de transporte no pueden ser objeto de una aplicación por analogía al transporte ferroviario.
- 49 Del mismo modo, no cabe acoger la alegación de que el principio general de fuerza mayor del Derecho de la Unión debe aplicarse en circunstancias como las del litigio principal, lo que supondría que un transportista ferroviario tendría derecho a denegar a los viajeros de que se trate el pago de una indemnización por el precio del billete en caso de retraso imputable a un supuesto de fuerza mayor.
- 50 En efecto, ni la fuerza mayor ni circunstancias equivalentes se mencionan en el artículo 17 del Reglamento nº 1371/2007, ni en ninguna otra disposición de éste pertinente para la interpretación de ese artículo.
- 51 En estas circunstancias, una interpretación diferente del artículo 17 del Reglamento nº 1371/2007 tendría por efecto poner en tela de juicio el objetivo esencial de protección de los derechos de los viajeros ferroviarios perseguido por ese Reglamento y recordado en los considerandos 1 a 3 de éste.
- 52 De todas las consideraciones anteriores resulta que debe responderse a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 17 del Reglamento nº 1371/2007 debe entenderse en el sentido de que una empresa ferroviaria no tiene derecho a incluir en sus condiciones generales de transporte una cláusula según la cual quedará exenta de su obligación de indemnización por el precio del billete por causa de retraso, cuando el retraso se deba a un supuesto de fuerza mayor o a una de las causas enumeradas en el artículo 32, apartado 2, de las Reglas uniformes CIV.

#### *Sobre la primera cuestión*

- 53 Mediante su primera cuestión, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si el artículo 30, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento nº 1371/2007 debe interpretarse en el sentido de que el organismo nacional responsable de la ejecución de este Reglamento puede imponer a una empresa ferroviaria cuyas disposiciones en materia de indemnización por el precio del billete no cumplen los criterios establecidos en el artículo 17 de dicho Reglamento el contenido concreto de esas disposiciones, a falta de una disposición nacional a tal efecto.
- 54 Ese tribunal considera, en efecto, que el artículo 78b, apartado 2, de la Ley de ferrocarriles, en virtud del cual la Kommission debe declarar la nulidad de las disposiciones en materia de indemnización que no sean conformes con el artículo 17 del Reglamento nº 1371/2007, no permite garantizar el respeto de los derechos de los viajeros de ferrocarril en todos los casos.
- 55 En particular, la declaración de nulidad de las cláusulas de que se trata, en la medida en que no se acompañe de las modificaciones necesarias para su conformidad con el artículo 17, apartado 1, párrafo segundo, del Reglamento nº 1371/2007, no permite garantizar que los viajeros de ferrocarriles se beneficien de las disposiciones en materia de indemnización previstas en esa disposición.
- 56 En consecuencia, la primera cuestión planteada por el tribunal remitente debe entenderse en el sentido de que se refiere, en esencia, a si la Kommission puede basarse directamente en el artículo 30, apartado 1, del Reglamento nº 1371/2007 para adoptar medidas destinadas a garantizar el respeto de los derechos de los viajeros de ferrocarril, teniendo en cuenta las facultades limitadas de que dispone en virtud del Derecho austriaco.

- 57 A este respecto, procede recordar que, por su propia naturaleza y su función en el sistema de fuentes del Derecho de la Unión, las disposiciones de un reglamento tienen, por regla general, efecto directo en los ordenamientos jurídicos nacionales, sin necesidad de que las autoridades nacionales adopten medidas de aplicación (sentencia de 28 de octubre de 2010, SGS Belgium y otros, C-367/09, Rec. p. I-10761, apartado 32 y jurisprudencia citada).
- 58 Sin embargo, algunas de las disposiciones de un reglamento pueden requerir, para su ejecución, la adopción de medidas de aplicación por los Estados miembros (véase la sentencia SGS Belgium, antes citada, apartado 33).
- 59 En el presente asunto, el artículo 30, apartado 1, del Reglamento nº 1371/2007 establece que el organismo nacional responsable de la ejecución de ese Reglamento adoptará las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los viajeros.
- 60 No obstante, ha de señalarse que el legislador de la Unión no definió las medidas concretas que ese organismo debe poder adoptar.
- 61 Asimismo, hay que hacer notar que, en virtud del artículo 30, apartado 1, párrafo tercero, del Reglamento nº 1371/2007, los Estados miembros comunicarán a la Comisión las responsabilidades de dicho organismo.
- 62 De las consideraciones expuestas se deduce que para la ejecución del artículo 30, apartado 1, del Reglamento nº 1371/2007 es necesario que los Estados miembros adopten medidas de ejecución para determinar las facultades de que dispone el organismo nacional de control.
- 63 Por consiguiente, contrariamente a lo que alega la Kommission, el artículo 30, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento nº 1371/2007 no puede interpretarse en el sentido de que constituye la base jurídica que autoriza a los organismos nacionales a imponer a las empresas ferroviarias el contenido concreto de sus cláusulas contractuales en materia de requisitos de indemnización.
- 64 Sin embargo, lo cierto es que, con arreglo al artículo 4 TUE, apartado 3, todas las autoridades de los Estados miembros, incluidas, en el marco de sus competencias, las autoridades jurisdiccionales, deben adoptar las medidas apropiadas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Reglamento nº 1371/2007. Para garantizar su pleno efecto y asegurar la protección de los derechos que confiere a los particulares, dichas autoridades están obligadas a interpretar y aplicar el Derecho nacional, en la medida de lo posible, a la luz del tenor y de la finalidad de dicho Reglamento para lograr el resultado que éste persigue.
- 65 En el presente asunto, teniendo en cuenta los objetivos indicados en los considerandos 1 a 3 del Reglamento nº 1371/2007, las disposiciones pertinentes del Derecho austriaco –incluidas las que regulan las sanciones aplicables en caso de infracción de este Reglamento– deben interpretarse y aplicarse en un sentido conforme con la exigencia de un nivel elevado de protección de los viajeros de ferrocarril, de modo que se garanticen los derechos que se les han conferido.
- 66 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 30, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento nº 1371/2007 debe interpretarse en el sentido de que el organismo nacional responsable de la ejecución de este Reglamento no puede imponer a una empresa ferroviaria cuyas disposiciones en materia de indemnización por el precio del billete no cumplen los criterios establecidos en el artículo 17 de dicho Reglamento el contenido concreto de esas disposiciones, a falta de una disposición nacional a tal efecto.

## Costas

<sup>67</sup> Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) declara:

- 1) **El artículo 30, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento (CE) nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, debe interpretarse en el sentido de que el organismo nacional responsable de la ejecución de este Reglamento no puede imponer a una empresa ferroviaria cuyas disposiciones en materia de indemnización por el precio del billete no cumplen los criterios establecidos en el artículo 17 de dicho Reglamento el contenido concreto de esas disposiciones, a falta de una disposición nacional a tal efecto.**
- 2) **El artículo 17 del Reglamento nº 1371/2007 debe entenderse en el sentido de que una empresa ferroviaria no tiene derecho a incluir en sus condiciones generales de transporte una cláusula según la cual quedará exenta de su obligación de indemnización por el precio del billete por causa de retraso, cuando el retraso se deba a un supuesto de fuerza mayor o a una de las causas enumeradas en el artículo 32, apartado 2, de las Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril, de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999.**

Firmas