Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

26 septembre 2013 *

«Règlement (CE) nº 1371/2007 — Droits et obligations des voyageurs ferroviaires — Article 17 — Indemnisation relative au prix du billet de transport en cas de retard — Exclusion en cas de force majeure — Admissibilité — Article 30, paragraphe 1, premier alinéa — Compétences de l'organisme national chargé de l'application de ce règlement — Possibilité d'imposer au transporteur ferroviaire de modifier ses conditions d'indemnisation des voyageurs»

Dans l'affaire C-509/11,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Verwaltungsgerichtshof (Autriche), par décision du 8 septembre 2011, parvenue à la Cour le 30 septembre 2011, dans la procédure engagée par

ÖBB-Personenverkehr AG,

en présence de:

Schienen-Control Kommission,

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,

LA COUR (première chambre),

composée de M. A. Tizzano, président de chambre, M^me^ M. Berger, MM. A. Borg Barthet (rapporteur), E. Levits et J.-J. Kasel, juges,

avocat général: M. N. Jääskinen,

greffier: M^me^ A. Impellizzeri, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 22 novembre 2012,

considérant les observations présentées:

— pour ÖBB-Personenverkehr AG, par M^e^ A. Egger, Rechtsanwalt,

— pour la Schienen-Control Kommission, par MM. G. Hellwagner et N. Schadler ainsi que par M^me^ G. Redl, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement autrichien, par M^me^ C. Pesendorfer, en qualité d'agent,

— pour le gouvernement allemand, par M. T. Henze et M^me^ J. Kemper, en qualité d'agents,

* Langue de procédure: l'allemand.

— pour le gouvernement italien, par M^me^ G. Palmieri, en qualité d'agent, assistée de M^me^ W. Ferrante, avvocato dello Stato,

— pour le gouvernement suédois, par M^me^ A. Falk, en qualité d'agent,

— pour la Commission européenne, par MM. G. Braun et H. Støvlbæk, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 14 mars 2013,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation des articles 17 et 30 du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2007, sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 315, p. 14).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un recours introduit par ÖBB-Personenverkehr AG (ci-après «ÖBB-Personenverkehr») contre la décision de la Schienen-Control Kommission (commission de contrôle du réseau ferré, ci-après la «Kommission»), du 6 décembre 2010, relative aux conditions d'indemnisation des voyageurs ferroviaires par ÖBB-Personenverkehr.

Le cadre juridique

Le droit international

3 L'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (ci-après la «COTIF»), signé le 23 juin 2011 à Berne (Suisse), est entré en vigueur, conformément à son article 9, le 1^er^ juillet 2011.

4 L'article 2 de cet accord stipule:

«Sans préjudice de l'objet et de la finalité de la convention, à savoir promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international ferroviaire, et sans préjudice de sa pleine application à l'égard d'autres parties à la convention, dans leurs relations mutuelles, les parties à la convention qui sont des États membres de l'Union appliquent les règles de l'Union et n'appliquent donc les règles découlant de ladite convention que dans la mesure où il n'existe pas de règle de l'Union régissant le sujet particulier concerné.»

Le droit de l'Union

5 Aux termes des considérants 1 à 3 du règlement n° 1371/2007:

«(1) Dans le cadre de la politique commune des transports, il importe de sauvegarder les droits des voyageurs ferroviaires et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires de voyageurs afin d'aider à accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.

(2) La communication de la Commission intitulée 'Stratégie pour la politique des consommateurs 2002-2006' [...] fixe l'objectif d'un niveau élevé de protection des consommateurs dans le domaine des transports, conformément à l'article 153, paragraphe 2, [CE].

(3) Le voyageur ferroviaire étant la partie faible du contrat de transport, il convient de sauvegarder ses droits à cet égard.»

6 Les considérants 6, 13 et 14 de ce règlement énoncent:

«(6) Le renforcement des droits des voyageurs ferroviaires devrait reposer sur le système de droit international existant à ce sujet qui figure à l'appendice A – règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) de la [COTIF] [(ci-après les 'règles uniformes CIV')]. Il est cependant souhaitable d'étendre le champ d'application du présent règlement afin de protéger non seulement les voyageurs internationaux, mais aussi les voyageurs nationaux.

[...]

(13) Le renforcement des droits en matière d'indemnisation et d'assistance en cas de retard, de correspondance manquée ou d'annulation d'un service devrait aboutir à un accroissement des incitations en faveur du marché des services ferroviaires de transport de voyageurs, au bénéfice des voyageurs.

(14) Il est souhaitable que le présent règlement crée un système d'indemnisation pour les voyageurs en cas de retard, qui soit lié à la responsabilité de l'entreprise ferroviaire, sur la même base que le système international prévu par la COTIF et en particulier son appendice CIV relatif aux droits des voyageurs.»

7 Aux termes des considérants 22 et 23 du règlement nº 1371/2007:

«(22) Les États membres devraient déterminer les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et veiller à l'application de ces sanctions. Lesdites sanctions, qui pourraient inclure le paiement d'une indemnisation à la personne concernée, devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

(23) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir le développement des chemins de fer communautaires et l'instauration de droits des voyageurs, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 [CE]. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.»

8 L'article 3 du règlement nº 1371/2007 dispose:

«Aux fins de ce règlement, on entend par:

1) 'entreprise ferroviaire': une entreprise ferroviaire au sens de l'article 2 de la directive 2001/14/CE [...], et toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; cette expression englobe également les entreprises qui assurent uniquement la traction;

[...]

8) 'contrat de transport': un contrat de transport à titre onéreux ou gratuit entre une entreprise ferroviaire ou un vendeur de billets et le voyageur en vue de la fourniture d'un ou de plusieurs services de transport;

[...]

16) ‘conditions générales de transport’: les conditions du transporteur, qui se présentent sous la forme de conditions générales ou de tarifs juridiquement applicables dans chaque État membre et qui, par la conclusion du contrat de transport, sont devenues partie intégrante de celui-ci;

[...]»

9 Aux termes de l’article 6 de ce règlement:

«1. Les obligations envers les voyageurs résultant du présent règlement ne peuvent pas faire l’objet d’une limitation ou d’une exonération, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport.

2. Les entreprises ferroviaires peuvent offrir des conditions contractuelles plus favorables au voyageur que celles fixées dans le présent règlement.»

10 L’article 11 dudit règlement prévoit:

«Sous réserve des dispositions du présent chapitre, et sans préjudice du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les dommages subis, la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages est régie par le titre IV, chapitres I, III et IV, ainsi que les titres VI et VII de l’annexe I.»

11 L’article 15 du même règlement dispose:

«Sous réserve des dispositions du présent chapitre, la responsabilité des entreprises ferroviaires en ce qui concerne les retards, les correspondances manquées et les annulations est régie par le titre IV, chapitre II, de l’annexe I.»

12 Aux termes de l’article 17 du règlement nº 1371/2007:

«1. Lorsque le retard n’a pas donné lieu au remboursement du billet conformément à l’article 16, le voyageur qui subit un retard entre le lieu de départ et le lieu de destination indiqués sur le billet peut, sans perdre son droit au transport, exiger une indemnisation de l’entreprise ferroviaire. Les indemnisations minimales pour cause de retard sont les suivantes:

a) 25 % du prix du billet en cas de retard d’une durée comprise entre 60 et 119 minutes;

b) 50 % du prix du billet en cas de retard de 120 minutes ou plus.

Les voyageurs qui détiennent une carte de transport ou un abonnement et sont confrontés à des retards ou à des annulations récurrents pendant sa durée de validité peuvent demander une indemnisation adéquate conformément aux dispositions des entreprises ferroviaires en matière d’indemnisation. Ces dispositions fixent les critères applicables en matière de retard et de calcul de l’indemnisation.

L’indemnisation d’un retard est calculée par rapport au prix que le voyageur a réellement payé pour le service ayant subi un retard.

Lorsque le contrat de transport porte sur un voyage aller et retour, le montant de l'indemnisation à payer en cas de retard à l'aller ou au retour est calculé par rapport à la moitié du prix payé pour le billet. De la même manière, le montant de l'indemnisation à payer en cas de retard du service dans le cadre de tout autre type de contrat de transport permettant d'effectuer plusieurs voyages ultérieurs est calculé proportionnellement au prix total.

Le calcul de la durée du retard ne tient pas compte des retards dont l'entreprise ferroviaire peut prouver qu'ils se sont produits en dehors des territoires dans lesquels le traité instituant la Communauté européenne est d'application.

2. L'indemnisation relative au prix du billet est payée dans le mois qui suit le dépôt de la demande d'indemnisation. Elle peut être payée sous la forme de bons et/ou d'autres services si les conditions sont souples (notamment en ce qui concerne la période de validité et la destination). Elle est payée en espèces à la demande du voyageur.

3. L'indemnisation relative au prix du billet n'est pas grevée de coûts de transaction financière tels que redevances, frais de téléphone ou timbres. Les entreprises ferroviaires peuvent fixer un seuil minimal au-dessous duquel aucune indemnisation n'est payée. Ce seuil ne dépasse pas 4 [euros].

4. Le voyageur n'a droit à aucune indemnisation s'il a été informé du retard avant d'acheter le billet ou si le retard imputable à la poursuite du voyage à bord d'un autre train ou à un réacheminement reste inférieur à soixante minutes.»

13 L'article 18, paragraphes 1 à 3, de ce règlement prévoit:

«1. En cas de retard de l'arrivée ou du départ, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire des gares tient les voyageurs informés de la situation ainsi que des heures de départ et d'arrivée prévues, dès que ces informations sont disponibles.

2. En cas de retard visé au paragraphe 1, de plus de soixante minutes, les voyageurs se voient offrir gratuitement:

a) des repas et des rafraîchissements en quantité raisonnable compte tenu du délai d'attente, s'il y en a à bord du train ou dans la gare, ou s'ils peuvent raisonnablement être livrés;

b) un hébergement à l'hôtel ou ailleurs, ainsi que le transport entre la gare et le lieu d'hébergement, si un séjour d'une ou de plusieurs nuits devient nécessaire ou qu'un séjour supplémentaire s'impose, lorsque c'est matériellement possible;

c) si le train est bloqué sur la voie, le transport entre le lieu où se trouve le train et la gare, l'autre point de départ ou la destination finale du service, lorsque c'est matériellement possible.

3. Si le service ferroviaire ne peut plus se poursuivre, les entreprises ferroviaires mettent en place dès que possible d'autres services de transport pour les voyageurs.

[...]»

14 L'article 30 dudit règlement dispose:

«1. Chaque État membre désigne un ou plusieurs organismes chargés de l'application du présent règlement. Chaque organisme prend les mesures nécessaires pour garantir le respect des droits des voyageurs.

Chaque organisme est indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou entreprise ferroviaire en ce qui concerne son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses décisions.

Les États membres informent la Commission de la désignation d'un ou de plusieurs organismes conformément au présent paragraphe et de ses ou de leurs responsabilités.

2. Chaque voyageur peut porter plainte pour infraction alléguée au présent règlement auprès de l'organisme compétent désigné en vertu du paragraphe 1 ou auprès de tout autre organisme compétent désigné par un État membre.»

15 L'article 32 du même règlement prévoit:

«Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour en assurer la mise en œuvre. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces régimes et mesures à la Commission, au plus tard le 3 juin 2010, et lui communiquent sans délai toute modification ultérieure les concernant.»

16 L'annexe I du règlement nº 1371/2007 contient un extrait des règles uniformes CIV.

17 Le chapitre II du titre IV de ces règles, intitulé «Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire», comporte un article 32, unique article de ce chapitre, libellé comme suit:

«1. Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.

2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes:

a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;

b) une faute du voyageur; ou

c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

3. Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au paragraphe 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article 44.»

Le droit autrichien

18 L'article 22 bis, paragraphe 1, de la loi fédérale relative aux chemins de fer, au matériel roulant ferroviaire et au trafic ferroviaire (Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen, BGBl. 60/1957), telle que modifiée (BGBl. I, 25/2010, ci-après la «loi relative aux chemins de fer»), dispose:

«Les tarifs pour la prestation de services de transport ferroviaire sur les voies principales et le réseau secondaire doivent contenir également les conditions d'indemnisation pour l'application des règles sur le remboursement des billets en vertu de l'article 2 de la loi fédérale relative au [règlement nº 1371/2007] et conformément à l'article 17 du [règlement nº 1371/2007].»

19 Aux termes de l'article 78 ter, paragraphe 2, de la loi relative aux chemins de fer:

«La [Kommission] doit d'office:

[...]

2. déclarer la nullité totale ou partielle des conditions d'indemnisation au titre du [règlement nº 1371/2007] si l'entreprise ferroviaire ne les fixe pas d'après les critères énoncés à l'article 17 du [règlement nº 1371/2007].»

20 L'article 167, point 1, de la loi relative aux chemins de fer prévoit que commet une infraction administrative et doit être sanctionné par l'administration régionale d'une amende pouvant aller jusqu'à 2 180 euros quiconque ne publie pas de conditions d'indemnisation conformément à l'article 22 bis, paragraphe 1, de cette loi.

Le litige au principal et les questions préjudicielles

21 ÖBB-Personenverkehr est une entreprise ferroviaire, au sens de l'article 3, paragraphe 1, du règlement nº 1371/2007.

22 Considérant que les conditions d'indemnisation relative au prix du billet que cette entreprise applique dans ses contrats de transport conclus avec les voyageurs ne sont pas conformes à l'article 17 du règlement nº 1371/2007, la Kommission a, par une décision du 6 décembre 2010, enjoint à ÖBB-Personenverkehr de modifier celles-ci.

23 La Kommission a notamment ordonné la suppression d'une clause en vertu de laquelle le droit à indemnisation ou au remboursement des frais exposés est exclu dans le cas où le retard est imputable à l'une des causes suivantes:

— une faute du voyageur;

— le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence nécessaire compte tenu des circonstances, ne pouvait éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait obvier;

— des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence nécessaire compte tenu des circonstances, ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait obvier;

— une limitation du trafic en raison d'une grève, lorsque le voyageur a été convenablement informé, et

— des prestations de transport ne faisant pas partie du contrat de transport.

24 ÖBB-Personenverkehr a introduit un recours contre cette décision devant le Verwaltungsgerichtshof.

25 Cette entreprise fait valoir, d'une part, que la Kommission n'est pas compétente pour ordonner une modification de ses conditions générales de vente et, d'autre part, qu'il découle du règlement nº 1371/2007 que les entreprises ferroviaires sont exonérées de l'obligation d'indemniser les voyageurs lorsque le retard est dû à un cas de force majeure. À cet égard, ÖBB-Personenverkehr fait valoir, en particulier, que l'article 15 de ce règlement opère un renvoi à l'article 32 des règles uniformes CIV, de sorte que les cas d'exonération de responsabilité mentionnés à cette dernière disposition sont également applicables dans le cadre de l'article 17 dudit règlement.

26 Au contraire, la Kommission soutient que l'injonction faite à une entreprise ferroviaire d'appliquer certaines conditions d'indemnisation ou de s'abstenir d'appliquer des conditions de transport qui restreignent les droits des passagers énoncés dans le règlement nº 1371/2007 peut être fondée directement sur l'article 30, paragraphe 1, de celui-ci. Elle soutient, par ailleurs, que l'article 17 de ce règlement a un caractère exhaustif. Par conséquent, une entreprise ferroviaire qui, conformément à ce que prévoit l'article 6, paragraphe 1, dudit règlement, ne peut limiter ses obligations ni s'exonérer de celles-ci à l'égard des voyageurs ne pourrait pas non plus agir ainsi dans le cadre de cet article 17, y compris en cas de force majeure.

27 Dans ces conditions, le Verwaltungsgerichtshof a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) L'article 30, paragraphe 1, première alinéa, du [règlement nº 1371/2007] doit-il être interprété en ce sens que l'organisme national chargé de l'application de ce règlement est habilité à prescrire de manière contraignante à une entreprise ferroviaire dont les conditions d'indemnisation pour le remboursement du prix du billet ne correspondent pas aux critères fixés à l'article 17 de ce règlement, le contenu concret des conditions d'indemnisation à utiliser par cette entreprise, même lorsque le droit national lui accorde seulement la possibilité de déclarer la nullité de telles conditions?

2) L'article 17 du règlement nº 1371/2007 doit-il être interprété en ce sens qu'une entreprise ferroviaire peut exclure l'obligation de remboursement du prix du billet en cas de force majeure, soit par une application par analogie des motifs d'exclusion prévus par les [règlements (CE) nº 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) nº 295/91 (JO L 46, p. 1), (UE) nº 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil, du 24 novembre 2010, concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004 (JO L 334, p. 1), et (UE) nº 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004 (JO L 55, p. 1)], soit en étendant aussi aux cas de remboursement du prix des billets les exonérations de responsabilité prévues à l'article 32, paragraphe 2, des [règles uniformes CIV]?»

Sur les questions préjudicielles

Sur la seconde question

28 Par sa seconde question, à laquelle il convient de répondre en premier lieu, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 17 du règlement nº 1371/2007 doit être interprété en ce sens qu'une entreprise ferroviaire est en droit d'inclure dans ses conditions générales de transport une

clause en vertu de laquelle elle est exonérée de son obligation d'indemnisation relative au prix du billet pour cause de retard, lorsque le retard est imputable à un cas de force majeure ou à l'une des causes énumérées à l'article 32, paragraphe 2, des règles uniformes CIV.

29 À titre liminaire, il convient de rappeler que l'article 17, paragraphe 1, du règlement nº 1371/2007 prévoit les indemnisations minimales, calculées par rapport au prix du billet de transport, que les voyageurs sont en droit d'exiger des entreprises ferroviaires en cas de retard.

30 En vertu de l'article 17, paragraphe 4, de ce règlement, les voyageurs n'ont toutefois droit à aucune indemnisation s'ils ont été informés du retard avant d'acheter leur billet ou si le retard reste inférieur à 60 minutes. En outre, l'article 17, paragraphe 1, dernier alinéa, dudit règlement précise que le calcul de la durée du retard ne tient pas compte des retards dont l'entreprise ferroviaire peut prouver qu'ils se sont produits en dehors des territoires dans lesquels le traité CE est applicable.

31 En revanche, aucune disposition du règlement nº 1371/2007 ne prévoit que les entreprises ferroviaires sont exonérées de l'obligation d'indemnisation visée à l'article 17, paragraphe 1, de ce règlement, lorsque le retard est imputable à un cas de force majeure.

32 L'article 15 du règlement nº 1371/2007 prévoit néanmoins que la responsabilité des entreprises ferroviaires en ce qui concerne les retards, les correspondances manquées et les annulations est, sous réserve des articles 16 à 18 de ce règlement, régie par l'article 32 des règles uniformes CIV.

33 Ainsi qu'il découle du considérant 14 du règlement nº 1371/2007, le législateur de l'Union a en effet estimé souhaitable que le régime d'indemnisation des voyageurs en cas de retard repose sur la même base que le système international prévu par la COTIF, dont les règles uniformes CIV font partie.

34 En vertu de l'article 32, paragraphe 1, desdites règles uniformes, le transporteur ferroviaire est responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que, en raison de l'annulation, du retard d'un train ou d'une correspondance manquée, le voyage ne peut se poursuivre le même jour. Les dommages et intérêts auxquels le voyageur ferroviaire a droit dans de telles circonstances comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que ceux occasionnés par l'avertissement des personnes qui attendent ce voyageur.

35 Des causes d'exonération de la responsabilité du transporteur visée à cette disposition sont prévues à l'article 32, paragraphe 2, des règles uniformes CIV.

36 Dans ce contexte, la juridiction de renvoi demande, en premier lieu, si, dans les circonstances visées audit article 32, paragraphe 2, un transporteur ferroviaire est en droit de s'exonérer de son obligation d'indemniser le voyageur conformément à l'article 17 du règlement nº 1371/2007.

37 À cet égard, il convient de relever que l'article 32 des règles uniformes CIV concerne le droit des voyageurs ferroviaires à la réparation du dommage consécutif au retard ou à l'annulation d'un train.

38 En revanche, l'indemnisation prévue à l'article 17 du règlement nº 1371/2007, en tant qu'elle est calculée sur la base du prix du billet de transport, a vocation à compenser le prix payé par le voyageur en contrepartie d'un service qui n'a, en définitive, pas été exécuté conformément au contrat de transport. Il s'agit, en outre, d'une forme de compensation financière à caractère forfaitaire et standardisée, à la différence du régime de responsabilité visé à l'article 32, paragraphe 1, desdites règles uniformes, qui implique une évaluation individualisée du dommage subi.

39 Dès lors, la finalité et les modalités de mise en œuvre des dispositions susmentionnées étant différentes, le régime d'indemnisation prévu par le législateur de l'Union au titre de l'article 17 du règlement nº 1371/2007 ne saurait être assimilé au régime de responsabilité du transporteur ferroviaire en vertu de l'article 32, paragraphe 1, des règles uniformes CIV.

40 Il s'ensuit, à la lumière de l'article 15 du règlement nº 1371/2007, que l'indemnisation des voyageurs ferroviaires au titre de l'article 17 de ce règlement n'empêche pas ceux-ci d'intenter, par ailleurs, des actions en réparation au titre dudit article 32, paragraphe 1, desdites règles uniformes ou, en application de l'article 32, paragraphe 3, de celles-ci, sur la base du droit national applicable.

41 Cette interprétation est, au demeurant, compatible avec le rapport explicatif relatif aux règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de voyageurs (CIV), figurant dans le document intitulé «Rapport de l'Office central relatif à la révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et Rapports explicatifs relatifs aux textes adoptés par la 5ème Assemblée générale», du 1er janvier 2011, aux termes duquel «[l]les retards en trafic voyageurs représentent un cas typique de mauvaise exécution du contrat de transport [qui, d]ans de nombreux régimes juridiques, [...] donne droit à une diminution de la rémunération, c'est-à-dire [en l'occurrence] du prix du transport».

42 Il résulte des considérations qui précèdent que les causes d'exonération de la responsabilité du transporteur prévues à l'article 32, paragraphe 2, des règles uniformes CIV ne sauraient être considérées comme applicables dans le cadre de l'article 17 du règlement nº 1371/2007.

43 Cette interprétation est corroborée par les travaux préparatoires du règlement nº 1371/2007, desquels il ressort que, si le législateur de l'Union a choisi d'aligner les dispositions relatives à la responsabilité des entreprises ferroviaires en cas de retard, de correspondances manquées et d'annulations sur les chapitres correspondants des règles uniformes CIV, il a, par ailleurs, estimé nécessaire de prévoir dans ce règlement des dispositions particulières régissant le remboursement et le réacheminement, l'indemnisation relative au prix du billet et l'obligation de fournir une assistance aux voyageurs en cas de retard.

44 Or, ainsi que le montre le rejet par le Conseil de l'Union européenne d'un amendement, adopté par le Parlement européen en deuxième lecture et visant à préciser que l'article 32, paragraphe 2, desdites règles uniformes s'applique également aux dispositions figurant dans les articles 16 et 17 du règlement nº 1371/2007, le législateur de l'Union a sciemment refusé de prévoir que les entreprises ferroviaires soient exonérées de leur obligation d'indemnisation relative au prix du billet pour cause de retard, dans les circonstances visées audit article 32, paragraphe 2.

45 Ce faisant, le législateur de l'Union a considéré que l'obligation d'indemnisation relative au prix payé en contrepartie d'un service de transport qui n'a pas été exécuté conformément au contrat de transport s'impose au transporteur ferroviaire, y compris lorsque le retard est imputable à l'une des causes énumérées à l'article 32, paragraphe 2, des règles uniformes CIV.

46 En second lieu, la juridiction de renvoi demande si les motifs d'exclusion de la responsabilité du transporteur prévus par les règlements nos 261/2004, 1177/2010 et 181/2011, relatifs, respectivement, au transport de voyageurs par avion, par bateau, ainsi que par autobus et autocar, sont susceptibles d'être appliqués par analogie au transport ferroviaire.

47 À cet égard, il y a lieu de rappeler que la situation des entreprises intervenant dans le secteur d'activité des différents modes de transport n'est pas comparable dans la mesure où, compte tenu de leurs modalités de fonctionnement, des conditions de leur accessibilité et de la répartition de leurs réseaux, ces différents modes de transport ne sont pas, quant à leurs conditions d'utilisation, interchangeables. Dans ces circonstances, le législateur de l'Union a pu instaurer des règles prévoyant un niveau de protection du consommateur divergeant selon le secteur de transport concerné (arrêt du 31 janvier 2013, McDonagh, C-12/11, points 56 et 57).

48 Partant, les causes d'exonération prévues par la réglementation de l'Union applicable aux autres modes de transport ne sauraient faire l'objet d'une application par analogie au transport ferroviaire.

49 De même, ne saurait être retenue l'argumentation selon laquelle le principe général du droit de l'Union relatif à la force majeure doit trouver à s'appliquer dans des circonstances telles que celles en cause au principal, avec pour conséquence qu'un transporteur ferroviaire serait en droit de refuser de verser aux voyageurs concernés une indemnisation relative au prix du billet en cas de retard imputable à un cas de force majeure.

50 En effet, ni la force majeure ni aucune circonstance équivalente ne sont mentionnées à l'article 17 du règlement nº 1371/2007, ni dans aucune autre disposition de celui-ci, pertinente aux fins d'interpréter cet article.

51 Dans ces conditions, une interprétation différente de l'article 17 du règlement nº 1371/2007 aurait pour effet de remettre en cause l'objectif essentiel de protection des droits des voyageurs ferroviaires poursuivi par ce règlement et rappelé aux considérants 1 à 3 de celui-ci.

52 Il découle de l'ensemble des considérations qui précèdent qu'il convient de répondre à la seconde question que l'article 17 du règlement nº 1371/2007 doit être interprété en ce sens qu'une entreprise ferroviaire n'est pas en droit d'inclure dans ses conditions générales de transport une clause en vertu de laquelle elle est exonérée de son obligation d'indemnisation relative au prix du billet pour cause de retard, lorsque le retard est imputable à un cas de force majeure ou à l'une des causes énumérées à l'article 32, paragraphe 2, des règles uniformes CIV.

Sur la première question

53 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 30, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement nº 1371/2007 doit être interprété en ce sens que l'organisme national chargé de l'application de ce règlement peut, en l'absence de disposition nationale à cet effet, imposer à une entreprise ferroviaire, dont les conditions d'indemnisation pour le remboursement du prix du billet ne correspondent pas aux critères fixés à l'article 17 de ce règlement, le contenu concret de celles-ci.

54 Ladite juridiction considère, en effet, que l'article 78 ter, paragraphe 2, de la loi relative aux chemins de fer, aux termes duquel la Kommission est tenue de déclarer la nullité des conditions d'indemnisation non conformes à l'article 17 du règlement nº 1371/2007, ne permet pas de garantir le respect des droits des voyageurs ferroviaires dans tous les cas.

55 En particulier, la déclaration de nullité des clauses concernées, dans la mesure où elle n'est pas suivie des modifications nécessaires à la mise en conformité de celles-ci avec l'article 17, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement nº 1371/2007, ne permettrait pas de garantir que les voyageurs ferroviaires bénéficieront des conditions d'indemnisation prévues à cette disposition.

56 Dans ces conditions, la première question posée par la juridiction de renvoi doit être comprise comme visant, en substance, à savoir si, compte tenu des pouvoirs limités dont elle dispose en vertu du droit autrichien, la Kommission est en droit de se fonder directement sur l'article 30, paragraphe 1, du règlement nº 1371/2007 pour adopter des mesures destinées à garantir le respect des droits des voyageurs ferroviaires.

57 À cet égard, il convient de rappeler que, en raison même de leur nature et de leur fonction dans le système des sources du droit de l'Union, les dispositions d'un règlement ont, en règle générale, un effet immédiat dans les ordres juridiques nationaux, sans qu'il soit besoin pour les autorités nationales de prendre des mesures d'application (arrêt du 28 octobre 2010, SGS Belgium e.a., C-367/09, Rec. p. I-10761, point 32 et jurisprudence citée).

58 Cependant, certaines des dispositions d'un règlement peuvent nécessiter, pour leur mise en œuvre, l'adoption de mesures d'application par les États membres (voir arrêt SGS Belgium, précité, point 33).

59 En l'occurrence, l'article 30, paragraphe 1, du règlement nº 1371/2007 prévoit que l'organisme national chargé de l'application de ce règlement doit prendre les mesures nécessaires pour garantir le respect des droits des voyageurs.

60 Néanmoins, force est de constater que les mesures concrètes que cet organisme doit pouvoir adopter n'ont pas été définies par le législateur de l'Union.

61 Il convient en outre de relever que, en vertu de l'article 30, paragraphe 1, troisième alinéa, du règlement nº 1371/2007, les États membres sont tenus d'informer la Commission des responsabilités dudit organisme.

62 Il découle des considérations qui précèdent que l'article 30, paragraphe 1, du règlement nº 1371/2007 requiert, pour sa mise en œuvre, l'adoption par les États membres de mesures d'application visant à définir les pouvoirs dont dispose l'organisme national de contrôle.

63 Dès lors, contrairement à ce que soutient la Kommission, l'article 30, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement nº 1371/2007 ne saurait être interprété comme constituant une base juridique autorisant les organismes nationaux à imposer aux entreprises ferroviaires le contenu concret de leurs clauses contractuelles relatives aux conditions d'indemnisation.

64 Il reste que, conformément à l'article 4, paragraphe 3, TUE, il incombe à toutes les autorités des États membres y compris, dans le cadre de leurs compétences, aux autorités juridictionnelles de prendre les mesures propres à assurer l'exécution des obligations résultant du règlement nº 1371/2007. Aux fins de garantir le plein effet de ce dernier et d'assurer la protection des droits qu'il confère aux particuliers, lesdites autorités sont tenues d'interpréter et d'appliquer le droit national, dans toute la mesure du possible, à la lumière du texte ainsi que de la finalité dudit règlement pour atteindre le résultat visé par celui-ci.

65 En l'occurrence, compte tenu des objectifs énoncés aux considérants 1 à 3 du règlement nº 1371/2007, les dispositions pertinentes du droit autrichien, y compris celles régissant les sanctions applicables en cas de violation de ce règlement, doivent être interprétées et appliquées dans un sens conforme à l'exigence d'un niveau élevé de protection des voyageurs ferroviaires, de manière à ce que les droits conférés à ceux-ci soient garantis.

66 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question que l'article 30, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement nº 1371/2007 doit être interprété en ce sens que l'organisme national chargé de l'application de ce règlement ne peut, en l'absence de disposition nationale à cet effet, imposer à une entreprise ferroviaire, dont les conditions d'indemnisation pour le remboursement du prix du billet ne correspondent pas aux critères fixés à l'article 17 dudit règlement, le contenu concret de celles-ci.

Sur les dépens

67 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (première chambre) dit pour droit:

1) **L'article 30, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (CE) nº 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2007, sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, doit être interprété en ce sens que l'organisme national chargé de l'application de ce règlement ne peut, en l'absence de disposition nationale à cet effet, imposer à une entreprise ferroviaire, dont les conditions d'indemnisation pour le remboursement du prix du billet ne correspondent pas aux critères fixés à l'article 17 dudit règlement, le contenu concret de celles-ci.**

2) **L'article 17 du règlement nº 1371/2007 doit être interprété en ce sens qu'une entreprise ferroviaire n'est pas en droit d'inclure dans ses conditions générales de transport une clause en vertu de laquelle elle est exonérée de son obligation d'indemnisation relative au prix du billet pour cause de retard, lorsque le retard est imputable à un cas de force majeure ou à l'une des causes énumérées à l'article 32, paragraphe 2, des règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999.**

Signatures