Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

26 settembre 2013*

«Regolamento (CE) n. 1371/2007 — Diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario — Articolo 17 — Indennizzo per il prezzo del biglietto di trasporto in caso di ritardo — Esclusione in caso di forza maggiore — Ammissibilità — Articolo 30, paragrafo 1, primo comma — Competenze dell'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento — Possibilità d'imporre al trasportatore ferroviario di modificare le sue condizioni di indennizzo dei viaggiatori»

Nella causa C-509/11,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Verwaltungsgerichtshof (Austria), con decisione dell'8 settembre 2011, pervenuta in cancelleria il 30 settembre 2011, nel procedimento promosso da

**ÖBB-Personenverkehr AG,**

con l'intervento di:

**Schienen-Control Kommission,**

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

LA CORTE (Prima Sezione),

composta da A. Tizzano, presidente di sezione, M. Berger, A. Borg Barthet (relatore), E. Levits e J.-J. Kasel, giudici,

avvocato generale: N. Jääskinen

cancelliere: A. Impellizzeri, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 22 novembre 2012,

considerate le osservazioni presentate:

— per la ÖBB-Personenverkehr AG, da A. Egger, Rechtsanwalt;

— per la Schienen-Control Kommission, da G. Hellwagner, N. Schadler e G. Redl, in qualità di agenti;

— per il governo austriaco, da C. Pesendorfer, in qualità di agente;

— per il governo tedesco, da T. Henze e J. Kemper, in qualità di agenti;

* Lingua processuale: il tedesco.

— per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da W. Ferrante, avvocato dello Stato;

— per il governo svedese, da A. Falk, in qualità di agente;

— per la Commissione europea, da G. Braun e H. Støvlbæk, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 14 marzo 2013,

ha pronunciato la seguente

## Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli articoli 17 e 30 del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 315, pag. 14).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di un ricorso proposto dalla ÖBB-Personenverkehr AG (in prosieguo: la «ÖBB-Personenverkehr») contro la decisione della Schienen-Control Kommission (commissione di controllo della rete ferroviaria) (in prosieguo: la «Kommission»), del 6 dicembre 2010, relativa alle condizioni di indennizzo dei passeggeri del trasporto ferroviario da parte della ÖBB-Personenverkehr.

### Contesto normativo

*Diritto internazionale*

3 L'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia di adesione dell'Unione europea alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia, del 9 maggio 1980, come modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 (in prosieguo: la «COTIF»), firmato il 23 giugno 2011 a Berna (Svizzera), è entrato in vigore, conformemente al suo articolo 9, il 1º luglio 2011.

4 L'articolo 2 di tale accordo così dispone:

«Senza pregiudizio dell'oggetto e dello scopo della convenzione di promuovere, migliorare e agevolare il trasporto internazionale per ferrovia e fatta salva la sua piena applicazione con riferimento alle altre parti della convenzione, nelle loro relazioni reciproche, le parti della convenzione che sono Stati membri dell'Unione applicano le norme dell'Unione e non applicano pertanto le norme derivanti da tale convenzione salvi i casi in cui non esistano norme dell'Unione che disciplinano la particolare materia in questione».

*Diritto dell'Unione*

5 Ai sensi dei considerando da 1 a 3 del regolamento n. 1371/2007:

«(1) Nel quadro della politica comune dei trasporti, è importante tutelare i diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri per aiutare il trasporto su rotaia ad aumentare la sua quota di mercato rispetto ad altri modi di trasporto.

(2) La comunicazione della Commissione “Strategia politica dei consumatori 2002-2006” (…) stabilisce l’obiettivo di conseguire un livello elevato di protezione dei consumatori nel settore dei trasporti conformemente all’articolo 153, paragrafo 2, [CE].

(3) Poiché il passeggero ferroviario è la parte debole del contratto di trasporto, è necessario che i suoi diritti siano tutelati».

6 I considerando 6, 13 e 14 di tale regolamento così recitano:

«(6) Il rafforzamento dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario si dovrebbe basare sul sistema di diritto internazionale vigente in materia di cui all’appendice A – regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) della [COTIF] [(in prosieguo: le “regole uniformi CIV”)]. È tuttavia opportuno ampliare l’ambito di applicazione del presente regolamento e tutelare non solo i passeggeri del trasporto internazionale ma anche quelli del trasporto nazionale.

(...)

(13) Il rafforzamento dei diritti di indennizzo e di assistenza in caso di ritardo, perdita di coincidenza o soppressione del servizio dovrebbe tradursi in un più forte stimolo per il mercato del trasporto ferroviario di passeggeri, a vantaggio dei viaggiatori.

(14) È auspicabile che il presente regolamento introduca un sistema di risarcimento per i passeggeri in caso di ritardo, collegato alla responsabilità dell’impresa ferroviaria, su basi analoghe a quelle del sistema internazionale previsto dalla [COTIF] e in particolare dall’appendice CIV concernente i diritti dei passeggeri».

7 Ai sensi dei considerando 22 e 23 del regolamento n. 1371/2007:

«(22) Gli Stati membri dovrebbero stabilire sanzioni per le infrazioni al presente regolamento e provvedere a che esse vengano applicate. Le sanzioni, tra cui potrebbero figurare il risarcimento alla persona in questione, dovrebbero essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

(23) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, cioè lo sviluppo delle ferrovie comunitarie e l’introduzione di diritti per i passeggeri, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri, e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito all’articolo 5 [CE]. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo».

8 L’articolo 3 del regolamento n. 1371/2007 così dispone:

«Ai fini del presente regolamento s’intende per:

1) “impresa ferroviaria”: un’impresa ferroviaria quale definita all’articolo 2 della direttiva 2001/14/CE (…) e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;

(...)

8) “contratto di trasporto”: un contratto di trasporto, a titolo oneroso o gratuito, concluso tra un’impresa ferroviaria o un venditore di biglietti e un passeggero, per la fornitura di uno o più servizi di trasporto;

(...)

16) “condizioni generali di trasporto”: le condizioni del vettore, sotto forma di condizioni generali o tariffe legalmente in vigore in ciascuno Stato membro, che sono diventate, con la conclusione del contratto, parte integrante dello stesso;

(...)».

9 Ai sensi dell’articolo 6 di tale regolamento:

«1. Gli obblighi nei confronti dei passeggeri stabiliti nel presente regolamento non possono essere soggetti a limitazioni o esclusioni, segnatamente mediante l’introduzione di clausole derogatorie o restrittive nel contratto di trasporto.

2. Le imprese ferroviarie possono offrire al passeggero condizioni contrattuali più favorevoli delle condizioni fissate nel presente regolamento».

10 L’articolo 11 di detto regolamento così prevede:

«Fatte salve le disposizioni del presente capo e la legislazione nazionale applicabile che garantisce ai passeggeri ulteriori indennizzi per i danni, la responsabilità delle imprese ferroviarie in relazione ai passeggeri ed ai loro bagagli è disciplinata dai capi I, III e IV del titolo IV nonché dal titolo VI e dal titolo VII quali riportati nell’allegato I».

11 L’articolo 15 del medesimo regolamento dispone:

«Fatte salve le disposizioni del presente capo, la responsabilità dell’impresa ferroviaria per i ritardi, le perdite di coincidenza e le soppressioni è disciplinata dall’allegato I, titolo IV, capo II».

12 Ai sensi dell’articolo 17 del regolamento n. 1371/2007:

«1. Fermo restando il diritto al trasporto, il passeggero può chiedere all’impresa ferroviaria un indennizzo in caso di ritardo tra il luogo di partenza e il luogo di destinazione indicati sul biglietto se non gli è stato rimborsato il biglietto in conformità dell’articolo 16. I risarcimenti minimi in caso di ritardo sono fissati come segue:

a) il 25% del prezzo del biglietto in caso di ritardo compreso tra 60 e 119 minuti;

b) il 50% del prezzo del biglietto in caso di ritardo pari o superiore a 120 minuti.

I passeggeri titolari di un titolo di viaggio o di un abbonamento che siano costretti a subire un susseguirsi di ritardi o soppressioni di servizio durante il periodo di validità dello stesso possono richiedere un indennizzo adeguato secondo le modalità di indennizzo delle imprese ferroviarie. Tali modalità enunciano i criteri per la determinazione dei ritardi e il calcolo dell’indennizzo.

L’indennizzo per il ritardo è calcolato in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio in ritardo.

Qualora il contratto di trasporto riguardi un viaggio di andata e ritorno, il risarcimento in caso di ritardo nella tratta di andata o in quella di ritorno è calcolato rispetto alla metà del prezzo del biglietto. Analogamente il prezzo di un servizio in ritardo in base a qualsiasi altro tipo di contratto di trasporto che consenta di effettuare varie tratte successive è calcolato in rapporto al prezzo totale.

Nel calcolo del ritardo non è computato il ritardo che l'impresa ferroviaria può dimostrare di avere accumulato al di fuori del territorio in cui si applica il trattato che istituisce la Comunità europea.

2. Il risarcimento del prezzo del biglietto è effettuato entro un mese dalla presentazione della relativa domanda. Il risarcimento può essere effettuato mediante buoni e/o altri servizi se le condizioni sono flessibili (per quanto riguarda in particolare il periodo di validità e la destinazione). Il risarcimento è effettuato in denaro su richiesta del passeggero.

3. Il risarcimento del prezzo del biglietto non è soggetto a detrazioni per i costi legati alla transazione finanziaria quali tasse, spese telefoniche o valori bollati. Le imprese ferroviarie possono introdurre una soglia minima al di sotto della quale non sono previsti risarcimenti. Detta soglia non può superare 4 [euro].

4. Il passeggero non ha diritto a risarcimenti se è informato del ritardo prima dell'acquisto del biglietto o se il ritardo nell'ora di arrivo prevista proseguendo il viaggio su un servizio diverso o in base a itinerario alternativo rimane inferiore a 60 minuti».

13 L'articolo 18, paragrafi da 1 a 3, di tale regolamento prevede quanto segue:

«1. In caso di ritardo all'arrivo o alla partenza, l'impresa ferroviaria o il gestore della stazione informa i passeggeri della situazione e dell'orario previsto di partenza e di arrivo non appena tale informazione è disponibile.

2. In caso di ritardo come previsto al paragrafo 1 di oltre 60 minuti, i passeggeri ricevono inoltre gratuitamente:

a) pasti e bevande in quantità ragionevole in funzione dei tempi di attesa, se sono disponibili sul treno o nella stazione o possono essere ragionevolmente forniti;

b) sistemazione in albergo o di altro tipo, e il trasporto tra la stazione ferroviaria e la sistemazione, qualora risulti necessario un soggiorno di una o più notti o un soggiorno supplementare, ove e allorché sia fisicamente possibile;

c) se il treno è bloccato sui binari, il trasporto tra il treno e la stazione ferroviaria, a un punto di partenza alternativo o alla destinazione finale del servizio, ove e allorché sia fisicamente possibile.

3. Se il servizio ferroviario non può più essere proseguito, l'impresa ferroviaria organizza quanto prima possibile servizi di trasporto alternativi per i passeggeri.

(...)».

14 L'articolo 30 di detto regolamento così dispone:

«1. Ogni Stato membro designa uno o più organismi responsabili dell'applicazione del presente regolamento. Ciascun organismo adotta le misure necessarie per garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri.

Quanto a organizzazione, decisioni relative ai finanziamenti, struttura giuridica e politica decisionale, ciascun organismo è indipendente da qualsiasi gestore dell'infrastruttura, dall'organismo preposto all'imposizione di diritti, dall'organismo di assegnazione della capacità di infrastruttura e dall'impresa ferroviaria.

Gli Stati membri informano la Commissione dell'organismo o degli organismi designati a norma del presente paragrafo e delle relative responsabilità.

2. Ogni passeggero può presentare un reclamo in merito a presunte infrazioni al presente regolamento all'organismo appropriato di cui al paragrafo 1 o a qualsiasi altro organismo appropriato designato da uno Stato membro».

15 L'articolo 32 del medesimo regolamento prevede:

«Gli Stati membri stabiliscono il regime sanzionatorio applicabile per inosservanza delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'attuazione. Le sanzioni sono effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano alla Commissione le disposizioni in materia di sanzioni entro il 3 giugno 2010 e, senza indugio, qualsiasi ulteriore modifica in merito».

16 L'allegato I del regolamento n. 1371/2007 contiene un estratto delle regole uniformi CIV.

17 Il capo II del titolo IV di tali regole, intitolato «Responsabilità in caso d'inosservanza dell'orario», contiene l'articolo 32, unico articolo di tale capo, formulato nei termini seguenti:

«1. Il trasportatore è responsabile nei confronti del viaggiatore per il danno dovuto al fatto che, a causa della soppressione, del ritardo o della mancanza di una corrispondenza, il viaggio non può continuare nello stesso giorno, o comunque la sua continuazione non è ragionevolmente esigibile nello stesso giorno per via di circostanze contingenti. Il risarcimento dei danni comprende le spese ragionevoli di alloggio, nonché le spese ragionevoli per avvisare le persone che attendono il viaggiatore.

2. Il trasportatore è esonerato da questa responsabilità quando la soppressione, il ritardo o la mancanza di una corrispondenza sono imputabili ad una delle seguenti cause:

a) circostanze esterne all'esercizio ferroviario che il trasportatore, malgrado la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare o alle cui conseguenze non poteva ovviare;

b) colpa del viaggiatore; oppure

c) un comportamento di terzi che il trasportatore, nonostante abbia riposto la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare; un'altra impresa che utilizzi la stessa infrastruttura ferroviaria non è considerata parte terza; il diritto di regresso rimane impregiudicato.

3. Il diritto nazionale determina se, ed in quale misura, il trasportatore deve corrispondere un risarcimento per danni diversi da quelli previsti al paragrafo 1. Questa disposizione non pregiudica l'articolo 44».

*Il diritto austriaco*

18 L'articolo 22 bis, paragrafo 1, della legge federale relativa alle ferrovie, al materiale rotabile ferroviario e al traffico ferroviario (Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen, BGBl. 60/1957), come modificata (BGBl. I, 25/2010) (in prosieguo: la «legge relativa alle ferrovie»), così dispone:

«Le tariffe relative alla prestazione di servizi di trasporto ferroviario sulle tratte principali e secondarie devono comprendere anche le condizioni di indennizzo per l'applicazione delle norme sul rimborso dei biglietti in forza dell'articolo 2 della legge federale relativa al [regolamento n. 1371/2007] e in conformità dell'articolo 17 del [regolamento n. 1371/2007]».

19 Ai sensi dell'articolo 78 ter, paragrafo 2, della legge relativa alle ferrovie:

«La [Kommission], d'ufficio, è tenuta a:

(...)

2. dichiarare in tutto o in parte inefficaci le condizioni di indennizzo adottate ai sensi del [regolamento n. 1371/2007], qualora l'impresa ferroviaria non le definisca in maniera conforme ai criteri stabiliti dall'articolo 17 del [regolamento n. 1371/2007]».

20 L'articolo 167, punto 1, della legge relativa alle ferrovie prevede che commette un'infrazione amministrativa ed è condannato dall'amministrazione regionale a un'ammenda fino a EUR 2 180 chi non rende note le condizioni d'indennizzo in conformità dell'articolo 22 bis, paragrafo 1, di tale legge.

**Procedimento principale e questioni pregiudiziali**

21 La ÖBB-Personenverkehr è un'impresa ferroviaria ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 1371/2007.

22 Ritenendo che le condizioni d'indennizzo relative al prezzo del biglietto applicate da tale impresa nei sui contratti di trasporto conclusi con i passeggeri non fossero conformi all'articolo 17 del regolamento n. 1371/2007, la Kommission ha ordinato alla ÖBB-Personenverkehr di modificarle con decisione del 6 dicembre 2010.

23 La Kommission ha in particolare imposto la soppressione di una clausola in forza della quale il diritto all'indennizzo o al rimborso delle spese sostenute è escluso nel caso in cui il ritardo sia imputabile a una delle seguenti cause:

— colpa del passeggero;

— comportamento di un terzo che il trasportatore, malgrado la diligenza richiesta tenuto conto delle circostanze, non poteva evitare o alle cui conseguenze non poteva ovviare;

— circostanze esterne all'esercizio del servizio ferroviario che il trasportatore, malgrado la diligenza richiesta tenuto conto delle circostanze, non poteva evitare o alle cui conseguenze non poteva ovviare;

— riduzione del servizio a causa di uno sciopero, qualora i passeggeri siano stati adeguatamente informati, e

— prestazioni di trasporto che non costituiscono parte del contratto di trasporto.

24 La ÖBB-Personenverkehr ha proposto ricorso avverso tale decisione dinanzi al Verwaltungsgerichtshof.

25 Tale impresa sostiene, da un lato, che la Kommission non è competente a ordinare una modifica delle sue condizioni generali di vendita e, dall'altro, che dal regolamento n. 1371/2007 discende che le imprese ferroviarie sono esonerate dall'obbligo di indennizzare i passeggeri qualora il ritardo sia dovuto a un caso di forza maggiore. A tale proposito, la ÖBB-Personenverkehr afferma, in particolare, che l'articolo 15 di tale regolamento opera un rinvio all'articolo 32 delle regole uniformi CIV, con la conseguenza che i casi di esclusione della responsabilità contemplati da quest'ultima diposizione sono applicabili anche nell'ambito dell'articolo 17 di detto regolamento.

26 Per contro, la Kommission sostiene che l'ingiunzione rivolta a un'impresa ferroviaria di applicare determinate condizioni d'indennizzo o di astenersi dall'applicare condizioni di trasporto che limitino i diritti dei passeggeri elencati nel regolamento n. 1371/2007 può fondarsi direttamente sull'articolo 30, paragrafo 1, dello stesso. Essa afferma, peraltro, che l'articolo 17 di tale regolamento presenta un carattere esaustivo. Di conseguenza, un'impresa ferroviaria che, conformemente al disposto dell'articolo 6, paragrafo 1, di detto regolamento, non possa limitare i propri obblighi né esserne esonerata nei confronti dei passeggeri non potrebbe agire in tal senso nemmeno nell'ambito di tale articolo 17, neppure in caso di forza maggiore.

27 In tale contesto, il Verwaltungsgerichtshof ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 30, paragrafo 1, primo comma, del [regolamento n. 1371/2007] debba essere interpretato nel senso che l'organismo nazionale designato ai fini dell'applicazione di detto regolamento ha il potere di rendere obbligatorio per un'impresa ferroviaria, le cui condizioni di risarcimento relative all'indennizzo per il prezzo del biglietto non siano conformi ai criteri stabiliti dall'articolo 17 di tale regolamento, il contenuto specifico delle condizioni di indennizzo da adottare da parte di detta impresa, anche qualora la normativa nazionale gli conferisca solo la possibilità di dichiarare inefficaci siffatte condizioni di indennizzo.

2) Se l'articolo 17 del regolamento n. 1371/2007 debba essere interpretato nel senso che un'impresa ferroviaria può escludere, in casi di forza maggiore, l'obbligo di prestare gli indennizzi per il prezzo del biglietto, in applicazione analogica delle cause di esclusione previste dai [regolamenti (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU L 46, pag. 1), (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU L 334, pag. 1), e (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU L 55, pag. 1)], oppure per effetto del ricorso ad esenzioni da responsabilità come contemplate dall'articolo 32, paragrafo 2, delle [regole uniformi CIV]».

## Sulle questioni pregiudiziali

### *Sulla seconda questione*

28 Con la seconda questione, che deve trovare risposta per prima, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 17 del regolamento n. 1371/2007 debba essere interpretato nel senso che un'impresa ferroviaria è legittimata a inserire nelle proprie condizioni generali di trasporto una clausola in forza della quale essa è esonerata dall'obbligo di indennizzo per il prezzo del biglietto in caso di ritardo, qualora il ritardo sia imputabile a un caso di forza maggiore o a una delle cause elencate all'articolo 32, paragrafo 2, delle regole uniformi CIV.

29 In via preliminare occorre ricordare che l'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento n. 1371/2007 prevede indennizzi minimi, calcolati in base al prezzo del biglietto di trasporto, che i passeggeri hanno il diritto di esigere dalle imprese ferroviarie in caso di ritardo.

30 In forza dell'articolo 17, paragrafo 4, di tale regolamento, i passeggeri non hanno tuttavia diritto all'indennizzo se sono informati del ritardo prima dell'acquisto del biglietto o se il ritardo rimane inferiore a 60 minuti. Inoltre, l'articolo 17, paragrafo 1, ultimo comma, di detto regolamento precisa che nel calcolo del ritardo non è computato il ritardo che l'impresa ferroviaria può dimostrare di avere accumulato al di fuori del territorio in cui si applica il Trattato CE.

31 Per converso, nessuna disposizione del regolamento n. 1371/2007 prevede che le imprese ferroviarie sono esonerate dall'obbligo di indennizzo di cui all'articolo 17, paragrafo 1, di tale regolamento, qualora il ritardo sia imputabile a un caso di forza maggiore.

32 L'articolo 15 del regolamento n. 1371/2007 prevede tuttavia che la responsabilità delle imprese ferroviarie per quanto concerne i ritardi, le perdite di coincidenza e le soppressioni è disciplinata dall'articolo 32 delle regole uniformi CIV, fatti salvi gli articoli da 16 a 18 di tale regolamento.

33 Come risulta dal considerando 14 del regolamento n. 1371/2007, il legislatore dell'Unione ha in effetti ritenuto auspicabile che il regime d'indennizzo dei passeggeri in caso di ritardo poggi su basi analoghe a quelle del sistema internazionale previsto dalla COTIF, del quale fanno parte le regole uniformi CIV.

34 In forza dell'articolo 32, paragrafo 1, di dette regole uniformi, il trasportatore ferroviario è responsabile nei confronti del viaggiatore per il danno dovuto al fatto che, a causa della soppressione, del ritardo del treno o della mancanza di una corrispondenza, il viaggio non può continuare nello stesso giorno. Il risarcimento dei danni ai quali il viaggiatore ferroviario ha diritto in tali circostanze comprende le spese ragionevoli di alloggio, nonché quelle per avvisare le persone che attendono tale viaggiatore.

35 Alcune cause di esonero della responsabilità del trasportatore contemplate da tale disposizione sono previste all'articolo 32, paragrafo 2, delle regole uniformi CIV.

36 In tale contesto il giudice del rinvio chiede, in primo luogo, se, in presenza delle circostanze di cui al richiamato articolo 32, paragrafo 2, un trasportatore ferroviario possa legittimamente essere esonerato dall'obbligo di risarcire il passeggero in conformità dell'articolo 17 del regolamento n. 1371/2007.

37 Si deve rilevare in proposito che l'articolo 32 delle regole uniformi CIV riguarda il diritto dei passeggeri del trasporto ferroviario al risarcimento del danno conseguente al ritardo o alla soppressione di un treno.

38 Invece l'indennizzo previsto dall'articolo 17 del regolamento n. 1371/2007, in quanto calcolato sulla base del prezzo del biglietto di trasporto, è diretto a compensare il prezzo pagato dal passeggero come corrispettivo per un servizio che, in definitiva, non è stato eseguito conformemente al contratto di trasporto. Si tratta inoltre di una forma di compensazione finanziaria di tipo forfettario e standardizzata, a differenza del regime di responsabilità previsto dall'articolo 32, paragrafo 1, di dette regole uniformi, che comporta una valutazione individuale del pregiudizio subito.

39 Pertanto, poiché la finalità e le modalità di attuazione delle summenzionate disposizioni sono diverse, il regime d'indennizzo previsto dal legislatore dell'Unione ai sensi dell'articolo 17 del regolamento n. 1371/2007 non può essere assimilato al regime di responsabilità del trasportatore ferroviario basato sull'articolo 32, paragrafo 1, delle regole uniformi CIV.

40 Alla luce dell'articolo 15 del regolamento n. 1371/2007 ne consegue che l'indennizzo dei passeggeri del trasporto ferroviario ai sensi dell'articolo 17 di tale regolamento non impedisce a questi ultimi di proporre, d'altro canto, azioni di risarcimento danni ai sensi di detto articolo 32, paragrafo 1, delle richiamate regole uniformi o, in applicazione dell'articolo 32, paragrafo 3, delle stesse, sulla base del diritto nazionale vigente.

41 Tale interpretazione è del resto compatibile con la relazione esplicativa relativa alle regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori (CIV), contenuta nel documento intitolato «Rapporto dell'Ufficio centrale sulla revisione della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980 e relazioni esplicative dei testi adottati dalla Quinta assemblea generale», del 1º gennaio 2011, ai sensi della quale «[i] ritardi del traffico passeggeri costituiscono un tipico caso di cattiva esecuzione del contratto di trasporto [che in] numerosi sistemi giuridici, (...) dà diritto a una riduzione della retribuzione, ossia [nella specie] del prezzo del trasporto».

42 Dalle considerazioni che precedono risulta che le cause di esonero della responsabilità del trasportatore previste dall'articolo 32, paragrafo 2, delle regole uniformi CIV non possono essere considerate applicabili nell'ambito dell'articolo 17 del regolamento n. 1371/2007.

43 Tale interpretazione è corroborata dai lavori preparatori del regolamento n. 1371/2007, dai quali emerge che, pur avendo scelto di modellare le disposizioni relative alla responsabilità delle imprese ferroviarie in caso di ritardo, perdita della coincidenza e soppressione sui capitoli corrispondenti delle regoli uniformi CIV, il legislatore dell'Unione ha peraltro ritenuto necessario prevedere in tale regolamento disposizioni specifiche che disciplinano il rimborso e l'itinerario alternativo, l'indennizzo per il prezzo del biglietto e l'obbligo di fornire assistenza ai passeggeri in caso di ritardo.

44 Orbene, come dimostra il rigetto da parte del Consiglio dell'Unione europea di un emendamento adottato dal Parlamento europeo in seconda lettura e diretto a precisare che l'articolo 32, paragrafo 2, di dette regole uniformi si applica anche alle disposizioni contenute negli articoli 16 e 17 del regolamento n. 1371/2007, il legislatore dell'Unione ha scientemente rifiutato di prevedere che le imprese ferroviarie siano esonerate dall'obbligo di indennizzo per il prezzo del biglietto in caso di ritardo, nelle circostanze previste da detto articolo 32, paragrafo 2.

45 Così facendo, il legislatore dell'Unione ha considerato che l'obbligo d'indennizzo per il prezzo pagato come corrispettivo di un servizio di trasporto che non è stato eseguito conformemente al contratto di trasporto incombe al trasportatore ferroviario anche qualora il ritardo sia imputabile a una delle cause elencate all'articolo 32, paragrafo 2, delle regole uniformi CIV.

46 In secondo luogo, il giudice del rinvio chiede se i motivi di esclusione della responsabilità del trasportatore previsti dai regolamenti nn. 261/2004, 1177/2010 e 181/2011, relativi, rispettivamente, ai passeggeri del trasporto aereo, navale e in autobus, possano essere applicati per analogia al trasporto ferroviario.

47 A tale proposito occorre rammentare che la situazione delle imprese che operano nel settore di attività dei diversi mezzi di trasporto non è paragonabile, in quanto, alla luce delle loro modalità di funzionamento, delle condizioni della loro accessibilità e della ripartizione delle loro reti, le diverse modalità di trasporto non sono, quanto alle loro condizioni di utilizzazione, intercambiabili. In tali circostanze, il legislatore dell'Unione ha potuto introdurre regole che prevedono un diverso livello di protezione del consumatore a seconda del settore di trasporto considerato (sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, punti 56 e 57).

48 Pertanto, le cause di esonero previste dalla normativa dell'Unione applicabile alle altre modalità di trasporto non possono essere oggetto di applicazione per analogia al trasporto ferroviario.

49 Del pari, non è possibile accogliere l'argomento secondo cui il principio generale del diritto dell'Unione relativo alla forza maggiore deve trovare applicazione in circostanze come quelle di cui al procedimento principale, con la conseguenza che un trasportatore ferroviario sarebbe legittimato a rifiutare di versare ai passeggeri interessati un indennizzo per il prezzo del biglietto nell'ipotesi di ritardo imputabile a un caso di forza maggiore.

50 Infatti, né la forza maggiore né circostanze equivalenti sono menzionate all'articolo 17 del regolamento n. 1371/2007, né in nessun'altra disposizione dello stesso che sia pertinente ai fini dell'interpretazione di tale articolo.

51 In tale contesto, un'interpretazione diversa dell'articolo 17 del regolamento n. 1371/2007 avrebbe l'effetto di rimettere in discussione l'obiettivo essenziale della protezione dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario perseguito da tale regolamento e rammentato ai considerando da 1 a 3 del medesimo.

52 Da tutte le considerazioni che precedono discende che si deve rispondere alla seconda questione che l'articolo 17 del regolamento n. 1371/2007 dev'essere interpretato nel senso che un'impresa ferroviaria non è legittimata a inserire nelle sue condizioni generali di trasporto una clausola in forza della quale essa è esonerata dall'obbligo d'indennizzo per il prezzo del biglietto in caso di ritardo, qualora il ritardo sia imputabile a un caso di forza maggiore o a una delle cause elencate all'articolo 32, paragrafo 2, delle regole uniformi CIV.

*Sulla prima questione*

53 Con la prima questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 30, paragrafo 1, primo comma, del regolamento n. 1371/2007 debba essere interpretato nel senso che l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento possa, in assenza di disposizioni nazionali a tal fine, imporre a un'impresa ferroviaria, le cui condizioni d'indennizzo per il rimborso del prezzo del biglietto non corrispondono ai criteri fissati dall'articolo 17 di tale regolamento, il contenuto concreto delle stesse.

54 Detto giudice considera infatti che l'articolo 78 ter, paragrafo 2, della legge relativa alle ferrovie, ai sensi del quale la Kommission è tenuta a dichiarare inefficaci le condizioni d'indennizzo non conformi all'articolo 17 del regolamento n. 1371/2007, non consente di garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario in tutti i casi.

55 In particolare, la dichiarazione di inefficacia delle clausole in discorso, se non è seguita dalle modifiche necessarie per rendere tali clausole conformi all'articolo 17, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento n. 1371/2007, non consentirebbe di garantire ai passeggeri del trasporto ferroviario di beneficiare delle condizioni d'indennizzo previste da tale disposizione.

56 In tale contesto, la prima questione sollevata dal giudice del rinvio dev'essere intesa come diretta, in sostanza, a sapere se, tenuto conto dei poteri limitati di cui dispone in forza del diritto austriaco, la Kommission sia legittimata a fondarsi direttamente sull'articolo 30, paragrafo 1, del regolamento n. 1371/2007 per adottare misure destinate a garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario.

57 A tale proposito va rammentato che, in ragione della loro stessa natura e della loro funzione nel sistema delle fonti del diritto dell'Unione, le disposizioni dei regolamenti producono in genere effetti immediati negli ordinamenti giuridici nazionali senza che le autorità nazionali debbano adottare misure di attuazione (sentenza del 28 ottobre 2010, SGS Belgium e a., C-367/09, Racc. pag. I-10761, punto 32 e la giurisprudenza citata).

58 Tuttavia, talune disposizioni di un regolamento possono richiedere, per la loro attuazione, l'adozione di misure di applicazione da parte degli Stati membri (v. sentenza SGS Belgium, cit., punto 33).

59 Nel caso di specie, l'articolo 30, paragrafo 1, del regolamento n. 1371/2007 prevede che l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento debba adottare le misure necessarie per garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri.

60 Tuttavia, si deve necessariamente constatare che le misure concrete che tale organismo deve poter adottare non sono state definite dal legislatore dell'Unione.

61 Si deve inoltre rilevare che, in forza dell'articolo 30, paragrafo 1, terzo comma, del regolamento n. 1371/2007, gli Stati membri sono tenuti a informare la Commissione delle responsabilità di detto organismo.

62 Dalle considerazioni che precedono deriva che l'articolo 30, paragrafo 1, del regolamento n. 1371/2007 richiede, per la sua attuazione, l'adozione da parte degli Stati membri di misure di applicazione dirette a definire i poteri di cui dispone l'organismo nazionale di controllo.

63 Pertanto, contrariamente a quanto sostiene la Kommission, l'articolo 30, paragrafo 1, primo comma, del regolamento n. 1371/2007 non può essere interpretato nel senso che costituisce un fondamento giuridico che autorizza gli organismi nazionali a imporre alle imprese ferroviarie il contenuto concreto delle loro clausole contrattuali relative alle condizioni d'indennizzo.

64 Ciò non toglie che, conformemente all'articolo 4, paragrafo 3, TUE, spetta a tutte le autorità degli Stati membri, comprese, nell'ambito delle loro competenze, le autorità giurisdizionali, adottare le misure idonee ad assicurare l'esecuzione degli obblighi derivanti dal regolamento n. 1371/2007. Al fine di garantire la piena efficacia di quest'ultimo e assicurare la tutela dei diritti che esso conferisce ai singoli, dette autorità sono tenute a interpretare e ad applicare il diritto nazionale, per quanto possibile, alla luce del testo nonché della finalità di detto regolamento per conseguire il risultato da esso perseguito.

65 Nel caso di specie, tenuto conto degli obiettivi indicati ai considerando da 1 a 3 del regolamento n. 1371/2007, le disposizioni pertinenti del diritto austriaco, comprese quelle che disciplinano le sanzioni applicabili in caso di violazione di tale regolamento, devono essere interpretate e applicate in senso conforme al requisito di un elevato livello di protezione dei passeggeri del trasporto ferroviario, in modo tale che i diritti loro conferiti siano garantiti.

66 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, si deve rispondere alla prima questione che l'articolo 30, paragrafo 1, primo comma, del regolamento n. 1371/2007 dev'essere interpretato nel senso che l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento non può, in assenza di disposizioni nazionali a tal fine, imporre a un'impresa ferroviaria, le cui condizioni d'indennizzo per il rimborso del prezzo del biglietto non corrispondono ai criteri fissati dall'articolo 17 di detto regolamento, il contenuto concreto delle stesse.

## Sulle spese

67 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara:

**1) L'articolo 30, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, dev'essere interpretato nel senso che l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento non può, in assenza di disposizioni nazionali a tal fine, imporre a un'impresa ferroviaria, le cui condizioni d'indennizzo per il rimborso del prezzo del biglietto non corrispondono ai criteri fissati dall'articolo 17 di detto regolamento, il contenuto concreto delle stesse.**

2) **L'articolo 17 del regolamento n. 1371/2007 dev'essere interpretato nel senso che un'impresa ferroviaria non è legittimata a inserire nelle sue condizioni generali di trasporto una clausola in forza della quale essa è esonerata dall'obbligo d'indennizzo per il prezzo del biglietto in caso di ritardo, qualora il ritardo sia imputabile a un caso di forza maggiore o a una delle cause elencate all'articolo 32, paragrafo 2, delle regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia, del 9 maggio 1980, come modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999.**

Firme