HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

26 septembrie 2013 *

„Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 — Drepturi și obligații ale călătorilor din transportul feroviar — Articolul 17 — Despăgubire pentru prețul legitimației de transport în caz de întârziere — Excludere în caz de forță majoră — Admisibilitate — Articolul 30 alineatul (1) primul paragraf — Competențe ale organismului național responsabil pentru executarea acestui regulament — Posibilitate de a impune operatorului de transport feroviar să își modifice condițiile privind despăgubirea călătorilor”

În cauza C-509/11,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Verwaltungsgerichtshof (Austria), prin decizia din 8 septembrie 2011, primită de Curte la 30 septembrie 2011, în procedura inițiată de

ÖBB-Personenverkehr AG,

cu participarea:

Schienen-Control Kommission,

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul A. Tizzano, președinte de cameră, doamna M. Berger, și domnii A. Borg Barthet (raportor), E. Levits și J.-J. Kasel, judecători,

avocat general: domnul N. Jääskinen,

grefier: doamna A. Impellizzeri, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 22 noiembrie 2012,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru ÖBB-Personenverkehr AG, de A. Egger, Rechtsanwalt;

— pentru Schienen-Control Kommission, de G. Hellwagner și de N. Schadler, precum și de G. Redl, în calitate de agenți;

— pentru guvernul austriac, de C. Pesendorfer, în calitate de agent;

— pentru guvernul german, de T. Henze și de J. Kemper, în calitate de agenți;

* Limba de procedură: germana.

— pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de W. Ferrante, avvocato dello Stato;

— pentru guvernul suedez, de A. Falk, în calitate de agent;

— pentru Comisia Europeană, de G. Braun și de H. Støvlbæk, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 14 martie 2013,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolelor 17 și 30 din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO L 315, p. 14).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unei acțiuni introduse de ÖBB-Personenverkehr AG (denumită în continuare „ÖBB-Personenverkehr, împotriva deciziei din 6 decembrie 2010 a Schienen-Control Kommission (Comisia de Control Feroviar, denumită în continuare „Kommission”) referitoare la condițiile privind despăgubirea călătorilor din transportul feroviar de către ÖBB-Personenverkehr.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

3 Acordul între Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare privind aderarea Uniunii Europene la Convenția privind transporturile internaționale feroviare din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999 (denumită în continuare „COTIF”), semnată la 23 iunie 2011 la Berna (Elveția), a intrat în vigoare, conform articolului 9 din acesta, la 1 iulie 2011.

4 Articolul 2 din acordul amintit prevede:

„Fără a aduce atingere obiectului și scopului convenției de a promova, a îmbunătăți și a facilita traficul feroviar internațional și fără a aduce atingere aplicării depline a acesteia în relațiile cu alte părți la convenție, părțile la convenție care sunt state membre ale Uniunii aplică normele Uniunii și, prin urmare, nu aplică normele care decurg din această convenție decât în măsura în care nu există norme ale Uniunii care reglementează domeniul în cauză.”

Dreptul Uniunii

5 Potrivit considerentelor (1)-(3) ale Regulamentului nr. 1371/2007:

„(1) În cadrul politicii comune din domeniul transporturilor, este important să se asigure protecția drepturilor călătorilor din transportul feroviar și să se îmbunătățească calitatea și eficiența serviciilor de transport feroviar de călători pentru a contribui la creșterea ponderii transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport.

(2) Comunicarea Comisiei intitulată «Strategia pentru politica de protecție a consumatorilor 2002-2006» [...] stabilește ca obiectiv atingerea unui nivel ridicat de protecție a consumatorilor în domeniul transporturilor în conformitate cu articolul 153 alineatul (2) [CE].

(3) Deoarece călătorul din transportul feroviar reprezintă partea defavorizată a contractului de transport, este necesar ca drepturile călătorilor în această privință să fie asigurate."

6 Considerentele (6), (13) și (14) ale regulamentului menționat au următorul cuprins:

„(6) Consolidarea drepturilor călătorilor în transportul feroviar trebuie să se bazeze pe sistemul dreptului internațional existent în această privință, prevăzut în Apendicele A – Reguli uniforme privind contractul de transport feroviar internațional de călători și bagaje (CIV) la [COTIF] [(denumite în continuare «Reguli uniforme CIV»)]. Cu toate acestea, este de dorit să se extindă domeniul de aplicare al acestui regulament și să se protejeze nu numai călătorii internaționali, ci și călătorii naționali.

[...]

(13) Consolidarea drepturilor la despăgubire și asistență în caz de întârziere, pierderea legăturii sau anulare a unui serviciu de transport ar trebui să ducă la creșterea stimulentelor pentru piața serviciilor de transport feroviar de călători, în beneficiul călătorilor.

(14) Este de dorit ca prezentul regulament să instituie un sistem de despăgubire pentru călători în cazul unei întârzieri care ține de răspunderea întreprinderii feroviare, pe aceeași bază ca și sistemul internațional prevăzut de COTIF și, în special, de apendicele CIV privind drepturile călătorilor."

7 Potrivit considerentelor (22) și (23) ale Regulamentului nr. 1371/2007:

„(22) Statele membre ar trebui să stabilească sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament și să asigure punerea în aplicare a acestor sancțiuni. Sancțiunile, care pot include plata despăgubirii către persoana în cauză, ar trebui să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.

(23) Deoarece obiectivele prezentului regulament, respectiv dezvoltarea căilor ferate comunitare și introducerea drepturilor călătorilor, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de statele membre și pot fi, prin urmare, realizate mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, așa cum este enunțat la articolul 5 [CE]. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective."

8 Articolul 3 din Regulamentul nr. 1371/2007 prevede:

„În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. «întreprindere feroviară» înseamnă o întreprindere feroviară, așa cum este definită în articolul 2 al Directivei 2001/14/CE [...] și orice altă întreprindere publică sau privată a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau pasageri, tracțiunea fiind asigurată de această întreprindere; de asemenea, sunt incluse întreprinderi care furnizează numai tracțiune;

[...]

8. «contract de transport» înseamnă un contract de transport, contra cost sau gratuit, între o întreprindere feroviară sau un vânzător de legitimații de transport și călător, în vederea prestării unuia sau mai multor servicii de transport;

[...]

16. «condiții generale de transport» însemnă condițiile operatorului de transport sub formă de condiții generale sau de tarife intrate în vigoare din punct de vedere juridic în toate statele membre și care au devenit, prin încheierea contractului de transport, parte integrantă din acesta;

[...]"

9 Potrivit articolului 6 din acest regulament:

„(1) Obligațiile față de pasageri în temeiul prezentului regulament nu pot face obiectul unei limitări sau renunțări, în special printr-o derogare sau o clauză restrictivă cuprinsă în contractul de transport.

(2) Întreprinderile feroviare pot oferi călătorilor condiții contractuale mai favorabile decât condițiile stabilite în prezentul regulament."

10 Articolul 11 din regulamentul menționat prevede:

„Sub rezerva dispozițiilor prezentului capitol și fără a aduce atingere dreptului național aplicabil pentru acordarea de despăgubiri suplimentare călătorilor pentru prejudicii, răspunderea întreprinderilor feroviare față de călători și de bagajele lor este reglementată în anexa I titlul IV capitolele I, III și IV și titlurile VI și VII."

11 Articolul 15 din același regulament prevede:

„Sub rezerva dispozițiilor prezentului capitol, răspunderea întreprinderilor feroviare cu privire la întârzieri, la pierderea legăturii și la anulări este reglementată în anexa I titlul IV capitolul II."

12 Potrivit articolului 17 din Regulamentul nr. 1371/2007:

„(1) Fără a renunța la dreptul la transport, un călător poate cere întreprinderii feroviare o despăgubire pentru întârziere între locurile de plecare și de destinație menționate pe legitimația de transport pentru care legitimația de transport nu a fost rambursată în conformitate cu articolul 16. Despăgubirile minime în caz de întârziere sunt fixate după cum urmează:

(a) 25 % din prețul legitimației de transport pentru o întârziere între 60 și 119 minute,

(b) 50 % din prețul legitimației de transport pentru o întârziere de 120 de minute sau mai mult.

Călătorii care dețin un permis de călătorie sau un abonament pe căile ferate și care se confruntă cu întârzieri sau anulări repetate pe perioada de valabilitate a abonamentului lor pot cere o despăgubire în conformitate cu înțelegerile privind despăgubirile ale întreprinderilor feroviare. Aceste înțelegeri instituie criterii de determinare a întârzierii și de calcul al despăgubirilor.

Valoarea despăgubirii pentru întârzieri se calculează în funcție de prețul pe care călătorul l-a plătit efectiv pentru serviciul în cazul căruia s-a înregistrat întârzierea.

Când contractul de transport se referă la o călătorie dus-întors, valoarea despăgubirii pentru întârzierea fie la dus, fie la întors este calculată în raport cu jumătate din prețul plătit pentru legitimația de transport. În același mod, valoarea despăgubirii în caz de întârziere a unui serviciu prevăzut de orice alt tip de contract de transport care permite efectuarea mai multor călătorii ulterioare este calculată în raport cu prețul întreg.

În calculul duratei de întârziere nu se ia în considerare întârzierea referitor la care întreprinderea feroviară poate dovedi că a survenit în afara teritoriilor în care se aplică Tratatul de instituire a Comunității Europene.

(2) Despăgubirea pentru prețul legitimației de transport se plătește în termen de o lună de la depunerea cererii pentru despăgubire. Despăgubirea poate fi plătită în bonuri și/sau alte servicii în cazul în care condițiile sunt flexibile (în special în ceea ce privește perioada de validitate și destinația). Despăgubirea se plătește în numerar, la cererea călătorului.

(3) Din despăgubirea reprezentând prețul legitimației de transport nu se scad costurile ocazionate de tranzacția financiară precum spezele, cheltuielile telefonice sau timbrele poștale. Întreprinderile feroviare pot introduce un prag minim sub care nu se va mai efectua plata niciunei despăgubiri. Acest prag nu poate fi mai mare de 4 [euro].

(4) Călătorul nu are dreptul la nicio despăgubire în cazul în care este informat cu privire la întârziere înainte de cumpărarea legitimației de transport sau în cazul în care întârzierea care se datorează continuării călătoriei la bordul unui alt tren sau redirecționării nu depășește 60 de minute.”

13 Articolul 18 alineatele (1)-(3) din acest regulament prevede:

„(1) În caz de întârziere la sosire sau la plecare, întreprinderile feroviare sau gestionarul de gară informează călătorii asupra situației și a orelor de plecare și de sosire prevăzute, de îndată ce astfel de informații sunt disponibile.

(2) În cazul în care întârzierea prevăzută la alineatul (1) depășește 60 de minute, călătorilor li se oferă, de asemenea, gratuit:

(a) mese și băuturi răcoritoare direct proporționale cu timpul de așteptare, în cazul în care acestea sunt disponibile la bordul trenului sau în gară sau se poate face, în mod rezonabil, aprovizionarea cu ele;

(b) cazare hotelieră sau de altă natură și transportul între gară și locul de cazare, în cazul în care o ședere de una sau mai multe nopți este necesară sau în cazul în care se impune o ședere suplimentară, în măsura în care acest lucru este posibil din punct de vedere material;

(c) în cazul în care trenul este blocat pe calea ferată, transportul de la tren până la gară, până la un alt punct de plecare sau până la destinația finală a trenului, în măsura în care acest lucru este posibil din punct de vedere material.

(3) Dacă serviciul feroviar nu mai poate fi continuat, întreprinderile feroviare organizează, cât mai repede posibil, servicii de transport alternative de călători.

[...]”

14 Articolul 30 din regulamentul menționat prevede:

„(1) Fiecare stat membru desemnează unul sau mai multe organisme responsabile pentru executarea prezentului regulament. Fiecare organism adoptă măsurile necesare pentru a asigura respectarea drepturilor călătorilor.

Fiecare organism este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura legală și luarea de decizii, de gestionarul de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice întreprindere feroviară.

Statele membre informează Comisia în legătură cu organismul sau organismele desemnate în conformitate cu prezentul alineat și în legătură cu responsabilitățile lor respective.

(2) Fiecare călător poate adresa o plângere organismului competent desemnat în conformitate cu alineatul (1) sau oricărui alt organism competent desemnat de către un stat membru în legătură cu o presupusă nerespectare a prezentului regulament.”

15 Articolul 32 din același regulament prevede:

„Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru asigurarea punerii în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre notifică aceste norme și măsuri Comisiei până cel mai târziu la 3 iunie 2010 și o informează de îndată cu privire la orice modificare ulterioară a acestora.”

16 Anexa I la Regulamentul nr. 1371/2007 conține un extras din Regulile uniforme CIV.

17 Capitolul II din titlul IV din aceste reguli, intitulat „Răspunderea în caz de nerespectare a orarelor”, cuprinde articolul 32, unicul articol din capitolul respectiv, care are următorul cuprins:

„(1) Operatorul de transport este răspunzător față de călător pentru pierderea sau paguba rezultată din faptul că, din cauza anulării, a întârzierii unui tren sau a pierderii unei legături, călătoria nu poate fi continuată în aceeași zi sau continuarea nu poate fi solicitată în mod rezonabil în aceeași zi, având în vedere circumstanțele date. Daunele interese cuprind cheltuieli rezonabile de cazare, precum și cheltuieli rezonabile datorate informării persoanelor care îl așteptau pe călător.

(2) Operatorul de transport este exonerat de această răspundere atunci când anularea, întârzierea sau pierderea legăturii se datorează uneia dintre cauzele următoare:

(a) circumstanțe independente de exploatarea feroviară pe care operatorul de transport, în ciuda diligențelor cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu le putea evita și ale căror consecințe nu le putea preîntâmpina,

(b) o vină din partea călătorului sau

(c) comportamentul unui terț pe care operatorul de transport, în ciuda diligențelor cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu îl putea evita și ale cărui consecințe nu le putea preîntâmpina; o altă întreprindere care utilizează aceeași infrastructură feroviară nu este considerată un terț; nu se aduce atingere dreptului de regres.

(3) Dreptul intern stabilește dacă și în ce măsură operatorul de transport trebuie să plătească daune interese pentru alte prejudicii decât cele prevăzute la alineatul (1). Prezenta dispoziție nu aduce atingere articolului 44.”

Dreptul austriac

18 Articolul 22a alineatul (1) din Legea federală privind căile ferate, materialul rulant feroviar și traficul feroviar (Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen, BGBl. 60/1957), cu modificările ulterioare (BGBl. I, 25/2010, denumită în continuare „Legea privind căile ferate"), prevede:

„Tarifele pentru prestarea de servicii de transport feroviar pe liniile principale și pe liniile secundare conectate la rețea trebuie să includă și condițiile privind despăgubirea, potrivit dispozițiilor referitoare la despăgubirea pentru prețul legitimației de transport prevăzute la articolul 2 din Legea federală referitoare la [Regulamentul nr. 1371/2007] și la articolul 17 din [Regulamentul nr. 1371/2007]."

19 Potrivit articolului 78bb alineatul (2) din Legea privind căile ferate:

„[Kommission] trebuie, din oficiu:

[...]

2. să declare nulitatea în tot sau în parte a condițiilor privind despăgubirea adoptate în lumina [Regulamentului nr. 1371/2007], în cazul în care întreprinderea feroviară nu stabilește astfel de condiții în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 17 din [Regulamentul nr. 1371/2007]."

20 Articolul 167 punctul 1 din Legea privind căile ferate prevede că orice persoană care nu publică condițiile privind despăgubirea în conformitate cu articolul 22a alineatul (1) din legea menționată săvârșește o încălcare de drept administrativ și trebuie sancționată de autoritatea administrativă locală cu o amendă de până la 2 180 de euro.

Cauza principală și întrebările preliminare

21 ÖBB-Personenverkehr este o întreprindere feroviară în sensul articolului 3 punctul 1 din Regulamentul nr. 1371/2007.

22 Întrucât a considerat condițiile privind despăgubirea pentru prețul legitimației de transport pe care această întreprindere le aplică în contractele de transport încheiate cu călătorii ca fiind neconforme cu articolul 17 din Regulamentul nr. 1371/2007, Kommission a somat ÖBB-Personenverkehr, printr-o decizie din 6 decembrie 2010, să le modifice.

23 Kommission a dispus în special suprimarea unei clauze în temeiul căreia dreptul la despăgubire sau la rambursarea cheltuielilor efectuate este exclus în cazul în care întârzierea se datorează uneia dintre următoarele cauze:

— o vină din partea călătorului,

— comportamentul unui terț pe care operatorul de transport, în pofida diligențelor necesare ținând seama de circumstanțe, nu îl putea evita și ale cărui consecințe nu le putea preîntâmpina,

— circumstanțe independente de exploatarea feroviară pe care operatorul de transport, în pofida diligențelor necesare ținând seama de circumstanțe, nu le putea evita și ale căror consecințe nu le putea preîntâmpina,

— o restrângere a traficului ca urmare a unei greve, cu condiția informării adecvate a călătorilor în acest sens, și

— servicii de transport care nu sunt incluse în contractul de transport.

24 ÖBB-Personenverkehr a introdus o acțiune împotriva acestei decizii la Verwaltungsgerichtshof.

25 Întreprinderea amintită arată, pe de o parte, că Kommission nu este competentă să dispună o modificare a condițiilor generale de vânzare și, pe de altă parte, că din Regulamentul nr. 1371/2007 reiese că întreprinderile feroviare sunt exonerate de obligația de a despăgubi călătorii în cazul în care întârzierea se datorează unui caz de forță majoră. În această privință, ÖBB-Personenverkehr arată în special că articolul 15 din regulamentul amintit face o trimitere la articolul 32 din Regulile uniforme CIV, astfel încât cazurile de exonerare de răspundere prevăzute de această din urmă dispoziție sunt de asemenea aplicabile în cadrul articolului 17 din regulamentul menționat.

26 Dimpotrivă, Kommission susține că somația adresată unei întreprinderi feroviare de a aplica anumite condiții privind despăgubirile sau de a se abține de la aplicarea unor condiții de transport care restrâng drepturile pasagerilor prevăzute de Regulamentul nr. 1371/2007 poate fi întemeiată direct pe articolul 30 alineatul (1) din regulament. Kommission susține, pe de altă parte, că articolul 17 din acest regulament are caracter exhaustiv. În consecință, o întreprindere feroviară care, în conformitate cu cele prevăzute la articolul 6 alineatul (1) din regulamentul menționat, nu poate nici să restrângă și nici să se exonereze de obligațiile sale față de călători nu ar putea nici să acționeze astfel în temeiul articolului 17 amintit, nici măcar în caz de forță majoră.

27 În aceste condiții, Verwaltungsgerichtshof a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 30 alineatul (1) primul paragraf din [Regulamentul nr. 1371/2007] trebuie interpretat în sensul că organismul național responsabil pentru executarea acestui regulament este autorizat să impună unei întreprinderi feroviare, ale cărei condiții de acordare a despăgubirilor pentru prețul legitimației de transport nu corespund criteriilor stabilite la articolul 17 din regulamentul în cauză, conținutul concret al condițiilor menționate pe care întreprinderea trebuie să le utilizeze în mod obligatoriu, deși dreptul național recunoaște instituției respective numai competența de a declara nulitatea acestor condiții de acordare a despăgubirilor?

2) Articolul 17 din [Regulamentul nr. 1371/2007] trebuie interpretat în sensul că o întreprindere feroviară se poate sustrage în cazuri de forță majoră de la obligația de a acorda despăgubiri pentru prețul legitimației de transport, fie aplicând prin analogie motivele de excludere prevăzute în [Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218), în Regulamentul (UE) nr. 1177/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (JO L 334, p. 1) și în Regulamentul (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (JO L 55, p. 1)], fie recurgând la exonerările de răspundere, astfel cum sunt consacrate la articolul 32 alineatul (2) din [Regulile uniforme CIV], inclusiv în cazurile în care trebuie acordate despăgubiri pentru prețul legitimației de transport?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la a doua întrebare

28 Prin intermediul celei de a doua întrebări, la care trebuie să se răspundă în primul rând, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 17 din Regulamentul nr. 1371/2007 trebuie interpretat în sensul că o întreprindere feroviară are dreptul să includă în condițiile sale generale de transport o clauză în temeiul căreia este exonerată de obligația de despăgubire pentru prețul legitimației de transport în caz de întârziere, dacă întârzierea se datorează unui caz de forță majoră sau uneia dintre cauzele prevăzute la articolul 32 alineatul (2) din Regulile uniforme CIV.

29 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1371/2007 prevede despăgubirile minime, calculate în raport cu prețul legitimației de transport, pe care călătorii au dreptul să le solicite de la întreprinderile feroviare în caz de întârziere.

30 În temeiul articolului 17 alineatul (4) din acest regulament, călătorii nu au însă dreptul la nicio despăgubire în cazul în care sunt informați cu privire la întârziere înainte de cumpărarea legitimației de transport sau în cazul în care întârzierea nu depășește 60 de minute. În plus, articolul 17 alineatul (1) ultimul paragraf din regulamentul menționat precizează că în calculul duratei de întârziere nu se ia în considerare întârzierea referitor la care întreprinderea feroviară poate dovedi că a survenit în afara teritoriilor în care se aplică Tratatul CE.

31 În schimb, nicio dispoziție din Regulamentul nr. 1371/2007 nu prevede că întreprinderile feroviare sunt exonerate de obligația de despăgubire vizată la articolul 17 alineatul (1) din acest regulament în cazul în care întârzierea se datorează unui caz de forță majoră.

32 Articolul 15 din Regulamentul nr. 1371/2007 prevede însă că răspunderea întreprinderilor feroviare cu privire la întârzieri, la pierderea legăturii și la anulări este reglementată, sub rezerva articolelor 16-18 din acest regulament, prin articolul 32 din Regulile uniforme CIV.

33 După cum rezultă din considerentul (14) al Regulamentului nr. 1371/2007, legiuitorul Uniunii a considerat, astfel, de dorit ca regimul de despăgubire a călătorilor în cazul unei întârzieri să se întemeieze pe aceeași bază ca sistemul internațional prevăzut de COTIF, din care fac parte Regulile uniforme CIV.

34 În temeiul articolului 32 alineatul (1) din regulile uniforme menționate, operatorul de transport feroviar este răspunzător față de călător pentru pierderea sau pentru paguba rezultată din faptul că, din cauza anulării, a întârzierii unui tren sau a pierderii unei legături, călătoria nu poate fi continuată în aceeași zi. Daunele interese la care călătorul feroviar are dreptul în astfel de împrejurări cuprind cheltuieli rezonabile de cazare, precum și cele datorate informării persoanelor care îl așteptau pe acest călător.

35 Cauzele de exonerare privind răspunderea operatorului de transport vizată la această dispoziție sunt prevăzute la articolul 32 alineatul (2) din Regulile uniforme CIV.

36 În acest context, instanța de trimitere solicită să se stabilească, în primul rând, dacă, în împrejurările prevăzute la articolul 32 alineatul (2) menționat, un operator de transport feroviar are dreptul de a se exonera de obligația de a despăgubi călătorul conform articolului 17 din Regulamentul nr. 1371/2007.

37 În această privință, trebuie arătat că articolul 32 din Regulile uniforme CIV privește dreptul călătorilor din transportul feroviar la repararea prejudiciului cauzat de întârzierea sau de anularea unui tren.

38 În schimb, despăgubirea prevăzută la articolul 17 din Regulamentul nr. 1371/2007, fiind calculată pe baza prețului legitimației de transport, are vocația de a compensa prețul plătit de călător în schimbul unui serviciu care, în definitiv, nu a fost prestat conform contractului de transport. În plus, este vorba despre o formă de compensație financiară cu caracter forfetar și standardizat, spre deosebire de regimul de răspundere prevăzut la articolul 32 alineatul (1) din regulile uniforme menționate, care implică o evaluare individualizată a prejudiciului suferit.

39 În consecință, întrucât finalitatea și modalitățile de punere în aplicare a dispozițiilor sus-menționate sunt diferite, regimul de despăgubire prevăzut de legiuitorul Uniunii în temeiul articolului 17 din Regulamentul nr. 1371/2007 nu poate fi asimilat regimului de răspundere a operatorului de transport feroviar în temeiul articolului 32 alineatul (1) din Regulile uniforme CIV.

40 Prin urmare, în lumina articolului 15 din Regulamentul nr. 1371/2007, despăgubirea călătorilor din transportul feroviar în temeiul articolului 17 din acest regulament nu îi împiedică pe aceștia să formuleze, pe de altă parte, acțiuni în despăgubire în temeiul articolului 32 alineatul (1) din regulile uniforme menționate sau, potrivit articolului 32 alineatul (3) din aceste reguli, în temeiul dreptului național aplicabil.

41 Această interpretare este, de altfel, compatibilă cu Nota explicativă referitoare la Regulile uniforme privind contractul de transport feroviar internațional de călători (CIV), care figurează în documentul intitulat „Raportul Oficiului central de revizuire a Convenției privind transporturile feroviare internaționale (COTIF) din 9 mai 1980 și Rapoartele explicative referitoare la textele adoptate de A cincea adunare generală” din 1 ianuarie 2011, potrivit căreia „întârzierile în transportul de persoane reprezintă un caz tipic de executare inadecvată a contractului de transport [care] justifică, în multe sisteme juridice, o reducere a remunerării, de exemplu [în speță] o reducere a prețului transportului”.

42 Din considerațiile care precedă rezultă că cauzele de exonerare de răspundere a operatorului de transport prevăzute la articolul 32 alineatul (2) din Regulile uniforme CIV nu pot fi considerate aplicabile în cadrul articolului 17 din Regulamentul nr. 1371/2007.

43 Această interpretare este susținută de actele pregătitoare ale Regulamentului nr. 1371/2007, din care rezultă că, deși legiuitorul Uniunii a ales să alinieze dispozițiile referitoare la răspunderea întreprinderilor feroviare în caz de întârziere, de pierdere a legăturii și de anulări potrivit capitolelor corespunzătoare din Regulile uniforme CIV, acesta, pe de altă parte, a considerat necesar să prevadă în regulamentul menționat dispoziții speciale care reglementează rambursarea și redirecționarea, despăgubirea pentru prețul legitimației de transport și obligația de a furniza asistență călătorilor în caz de întârziere.

44 Or, astfel cum reiese din respingerea de către Consiliul Uniunii Europene a unui amendament, adoptat de Parlamentul European în a doua lectură și care urmărea să precizeze că articolul 32 alineatul (2) din regulile uniforme amintite se aplică și dispozițiilor care figurează în articolele 16 și 17 din Regulamentul nr. 1371/2007, legiuitorul Uniunii a refuzat cu bună știință să prevadă că întreprinderile feroviare sunt exonerate de obligația de despăgubire pentru prețul legitimației de transport în caz de întârziere, în împrejurările vizate la articolul 32 alineatul (2) menționat.

45 Procedând astfel, legiuitorul Uniunii a considerat că obligația de despăgubire pentru prețul plătit în schimbul unui serviciu de transport care nu a fost executat conform contractului de transport îi incumbă operatorului de transport feroviar, inclusiv în cazul în care întârzierea se datorează uneia dintre cauzele prevăzute la articolul 32 alineatul (2) din Regulile uniforme CIV.

46 În al doilea rând, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă motivele de excludere a răspunderii operatorului de transport prevăzute de Regulamentele nr. 261/2004, nr. 1177/2010 și nr. 181/2011, referitoare la transportul călătorilor cu avionul, cu vaporul și, respectiv, cu autobuzul și autocarul, pot fi aplicate prin analogie transportului feroviar.

47 În această privință, trebuie amintit că situația întreprinderilor care acționează în sectorul de activitate al diferitor modalități de transport nu este comparabilă întrucât, date fiind modalitățile lor de funcționare, condițiile de accesibilitate și repartizarea rețelelor lor, aceste diferite modalități de transport nu sunt, în ceea ce privește condițiile lor de utilizare, interschimbabile. În aceste împrejurări, legiuitorul Uniunii a putut să instituie norme care prevăd un nivel de protecție a consumatorului diferit în funcție de sectorul de transport vizat (Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh, C-12/11, punctele 56 și 57).

48 Prin urmare, cauzele de exonerare prevăzute de reglementarea Uniunii aplicabilă celorlalte mijloace de transport nu se pot aplica prin analogie transportului feroviar.

49 De asemenea, nu poate fi reținută argumentarea potrivit căreia principiul general al dreptului Uniunii referitor la forța majoră trebuie aplicat în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal, cu consecința că un operator de transport ar fi în drept să refuze să plătească călătorilor vizați despăgubirea pentru prețul legitimației de transport în caz de întârziere care se datorează unui caz de forță majoră.

50 Astfel, nici forța majoră, nici împrejurări echivalente nu sunt menționate la articolul 17 din Regulamentul nr. 1371/2007 și nici la nicio altă dispoziție din acesta, relevantă pentru interpretarea articolului respectiv.

51 În aceste condiții, o interpretare diferită a articolului 17 din Regulamentul nr. 1371/2007 ar avea ca efect repunerea în discuție a obiectivului esențial privind protecția drepturilor călătorilor din transportul feroviar urmărit prin acest regulament și amintit în considerentele (1)-(3) ale acestuia.

52 Rezultă din ansamblul considerațiilor care precedă că trebuie să se răspundă la cea de a doua întrebare că articolul 17 din Regulamentul nr. 1371/2007 trebuie interpretat în sensul că o întreprindere feroviară nu are dreptul să includă în condițiile sale generale de transport o clauză în temeiul căreia este exonerată de obligația de despăgubire pentru prețul legitimației de transport în caz de întârziere, dacă întârzierea se datorează unui caz de forță majoră sau uneia dintre cauzele prevăzute la articolul 32 alineatul (2) din Regulile uniforme CIV.

Cu privire la prima întrebare

53 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 30 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul nr. 1371/2007 trebuie interpretat în sensul că organismul național responsabil pentru executarea acestui regulament poate, în lipsa unor dispoziții naționale în această privință, să impună unei întreprinderi feroviare, ale cărei condiții de acordare a despăgubirilor pentru prețul legitimației de transport nu corespund criteriilor stabilite la articolul 17 din regulamentul în cauză, conținutul concret al acestora.

54 Astfel, instanța menționată consideră că articolul 78b alineatul (2) din Legea privind căile ferate, potrivit căruia Kommission este obligată să declare nulitatea condițiilor privind despăgubirea neconforme cu articolul 17 din Regulamentul nr. 1371/2007, nu permite să se asigure respectarea drepturilor călătorilor din transportul feroviar în toate cazurile.

55 În special, declararea nulității clauzelor în discuție, în măsura în care nu este urmată de modificările necesare pentru punerea acestora în conformitate cu articolul 17 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 1371/2007, nu ar permite să se asigure faptul că călătorii din transportul feroviar vor beneficia de condițiile privind despăgubirea prevăzute la această dispoziție.

56 În aceste condiții, prima întrebare adresată de instanța de trimitere trebuie înțeleasă ca vizând, în esență, problema dacă Kommission, ținând seama de competențele limitate de care dispune în temeiul dreptului austriac, se poate întemeia direct pe articolul 30 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1371/2007 pentru a adopta măsuri destinate să asigure respectarea drepturilor călătorilor din transportul feroviar.

57 În această privință, trebuie amintit că, având în vedere însești natura și funcția lor în sistemul izvoarelor dreptului Uniunii, dispozițiile unui regulament au, ca regulă generală, efect imediat în ordinile juridice naționale, fără a fi necesar ca autoritățile naționale să adopte măsuri de aplicare (Hotărârea din 28 octombrie 2010, SGS Belgium și alții, C-367/09, Rep., p. I-10761, punctul 32 și jurisprudența citată).

58 Cu toate acestea, anumite dispoziții ale unui regulament pot necesita, pentru punerea lor în aplicare, adoptarea de către statele membre a unor măsuri de aplicare (a se vedea Hotărârea SGS Belgium, citată anterior, punctul 33).

59 În speță, articolul 30 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1371/2007 prevede că organismul național responsabil pentru executarea acestui regulament trebuie să adopte măsurile necesare pentru a asigura respectarea drepturilor călătorilor.

60 Cu toate acestea, trebuie să se constate că măsurile concrete pe care organismul respectiv le poate adopta nu au fost prevăzute de legiuitorul Uniunii.

61 Este în plus necesar să se arate că, în temeiul articolului 30 alineatul (1) al treilea paragraf din Regulamentul nr. 1371/2007, statele membre sunt obligate să informeze Comisia în legătură cu responsabilitățile organismului menționat.

62 Reiese din considerațiile care precedă că pentru punerea în aplicare a articolului 30 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1371/2007 se impune adoptarea de către statele membre a unor măsuri de punere în executare care să definească competențele de care dispune organismul național de control.

63 În consecință, contrar celor susținute de Kommission, articolul 30 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul nr. 1371/2007 nu poate fi interpretat în sensul că reprezintă un temei juridic care autorizează organismele naționale să impună întreprinderilor feroviare conținutul concret al clauzelor lor contractuale referitoare la condițiile privind despăgubirea.

64 Rezultă că, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) TUE, incumbă tuturor autorităților din statele membre, inclusiv, în cadrul competențelor lor, autorităților jurisdicționale, sarcina de a lua măsurile adecvate care să asigure îndeplinirea obligațiilor care decurg din Regulamentul nr. 1371/2007. Pentru a garanta efectul deplin al acestuia din urmă și pentru a asigura protecția drepturilor conferite particularilor, autoritățile menționate sunt obligate să interpreteze și să aplice dreptul național, în măsura posibilului, în lumina textului și a finalității regulamentului amintit pentru a atinge rezultatul urmărit de acesta.

65 În speță, ținând seama de obiectivele enunțate în considerentele (1)-(3) ale Regulamentului nr. 1371/2007, dispozițiile relevante ale dreptului austriac, inclusiv cele care reglementează sancțiunile aplicabile în cazul încălcării acestui regulament, trebuie interpretate și aplicate într-un mod conform cu cerința unui nivel ridicat de protecție a călătorilor din transportul feroviar, astfel încât drepturile conferite acestora să fie garantate.

66 Având în vedere toate considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 30 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul nr. 1371/2007 trebuie interpretat în sensul că organismul național responsabil pentru executarea acestui regulament nu poate, în lipsa unor

dispoziții naționale în această privință, să impună unei întreprinderi feroviare, ale cărei condiții de acordare a despăgubirilor pentru prețul legitimației de transport nu corespund criteriilor stabilite la articolul 17 din regulamentul menționat, conținutul concret al acestora.

Cu privire la cheltuielile de judecată

67 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

1) **Articolul 30 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar trebuie interpretat în sensul că organismul național responsabil pentru executarea acestui regulament nu poate, în lipsa unor dispoziții naționale în această privință, să impună unei întreprinderi feroviare, ale cărei condiții de acordare a despăgubirilor pentru prețul legitimației de transport nu corespund criteriilor stabilite la articolul 17 din regulamentul menționat, conținutul concret al acestora.**

2) **Articolul 17 din Regulamentul nr. 1371/2007 trebuie interpretat în sensul că o întreprindere feroviară nu are dreptul să includă în condițiile sale generale de transport o clauză în temeiul căreia este exonerată de obligația de despăgubire pentru prețul legitimației de transport în caz de întârziere, dacă întârzierea se datorează unui caz de forță majoră sau uneia dintre cauzele prevăzute la articolul 32 alineatul (2) din Regulile uniforme privind contractul de transport feroviar internațional de călători și bagaje din Convenția privind transporturile internaționale feroviare din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999.**

Semnături