



En opinión del Abogado General Jääskinen, los viajeros de ferrocarril deben obtener la devolución de parte del precio del billete en caso de retraso importante aunque dicho retraso sea debido a fuerza mayor

Una empresa ferroviaria no puede establecer una excepción a su obligación de indemnización en estos supuestos

El Reglamento sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril ¹ establece que un viajero que vaya a sufrir un retraso de una hora o más podrá solicitar una devolución parcial del precio del billete a la empresa ferroviaria. Esta compensación asciende, como mínimo, al 25 % del precio del billete en caso de retraso de entre 60 y 119 minutos y al 50 % en caso de retraso igual o superior a dos horas. El Reglamento no incluye ninguna excepción a este derecho a compensación en los supuestos de retraso debido a causas de fuerza mayor, como condiciones meteorológicas adversas, daños a la infraestructura ferroviaria o conflictos laborales.

El Verwaltungsgerichtshof (Tribunal de lo contencioso-administrativo) austriaco pregunta al Tribunal de Justicia si, a pesar de ello, una empresa ferroviaria puede establecer una excepción a su obligación de abonar una compensación cuando el retraso, la pérdida de enlace o la cancelación se deben a fuerza mayor. El Verwaltungsgerichtshof tiene que pronunciarse sobre un recurso interpuesto por la empresa ferroviaria austriaca ÖBB Personenverkehr AG mediante el cual impugna la resolución de la Schienen Control Kommission austriaca que obliga a ÖBB a eliminar una disposición de sus condiciones generales de la contratación que excluye la indemnización en casos de fuerza mayor.

En sus conclusiones presentadas hoy, **el Abogado General Niilo Jääskinen considera que una empresa ferroviaria no puede establecer una excepción a la obligación que le impone el Reglamento de abonar una indemnización en los supuestos en los que el retraso es debido a causas de fuerza mayor.**

Observa que el texto del Reglamento no limita esta obligación en supuestos de fuerza mayor. Afirma que, mientras que las limitaciones de responsabilidad recogidas en las reglas internacionales de transporte por ferrocarril, ² a las que remite el Reglamento, no se aplican a la devolución del importe del billete en caso de retraso, el que el Reglamento tenga por objeto mejorar la protección de los consumidores impide que se pueda inferir una restricción de esta devolución del concepto general de fuerza mayor empleado en la Unión. Si el legislador de la Unión Europea quisiera limitar esta obligación basándose en razones de fuerza mayor, ello estaría claramente indicado en el tenor del Reglamento. Asimismo, el Abogado General rechaza la aplicación por analogía de las disposiciones relativas a la fuerza mayor incluidas en los Reglamentos sobre derechos de los pasajeros en otros sectores del transporte, es decir, aéreo, por barco y por autobús. Señala que, en el marco del transporte por ferrocarril, las causas más comunes de fuerza mayor, esto es, condiciones meteorológicas adversas, daños a la infraestructura ferroviaria y conflictos laborales, tienen una frecuencia estadísticamente previsible y pueden tenerse en cuenta a la hora de calcular el precio del billete. Además, sostiene que la

¹ Reglamento (CE) nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315, p. 14).

² Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV).

situación de las empresas que operan en los diferentes sectores del transporte no es comparable, ya que los diferentes medios de transporte no son intercambiables en lo que se refiere a sus condiciones de utilización.

En relación con otra cuestión del Verwaltungsgerichtshof, referida a las facultades de la entidad nacional responsable de la aplicación del Reglamento, el Abogado General Jääskinen propone responder en el sentido de que el Reglamento no permite a esta entidad imponer con carácter vinculante a una empresa ferroviaria, cuyas disposiciones en materia de indemnización por el precio del billete no cumplen los criterios establecidos en dicho Reglamento, el contenido concreto de las disposiciones en materia de indemnización que deberá aplicar cuando el Derecho nacional sólo admite la posibilidad de que declare nulas tales disposiciones.

Sin embargo, el Abogado General añade que la existencia de la obligación legal de una empresa ferroviaria de cumplir la indemnización por el precio del billete prevista en el Reglamento es independiente de las facultades de la entidad nacional o las sanciones que pueda imponer. Ello significa que ÖBB está jurídicamente vinculada por el Reglamento y que los viajeros podrían invocarlo en un procedimiento civil incoado contra esta empresa ferroviaria relativo a la indemnización por el precio del billete.

NOTA: Las conclusiones del Abogado General no vinculan al Tribunal de Justicia. La función del Abogado General consiste en proponer al Tribunal de Justicia, con absoluta independencia, una solución jurídica al asunto del que se ocupa. Los jueces del Tribunal de Justicia comienzan ahora sus deliberaciones sobre este asunto. La sentencia se dictará en un momento posterior.

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de las conclusiones se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento

Contactos con la prensa: Amaranta Amador Bernal ☎ (+352) 4303 3667

Las imágenes de la lectura de las conclusiones se encuentran disponibles en

«[Europe by Satellite](#)» 📠 (+32) 2 2964106