Sbírka soudních rozhodnutí

USNESENÍ SOUDNÍHO DVORA (šestého senátu)

16. února 2023 *

„Řízení o předběžné otázce – Článek 99 jednacího řádu Soudního dvora – Železniční přeprava – Práva a povinnosti cestujících – Nařízení (ES) č. 1371/2007 – Článek 3 bod 8 – Přepravní smlouva – Pojem – Cestující bez jízdenky při nástupu do vlaku – Ochrana spotřebitele“

Ve věci C-530/22,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Sądu Rejonowego dla Warszawy-Śródmieścia w Warszawie (obvodní soud pro Varšavu-Śródmieście ve Varšavě, Polsko) ze dne 20. června 2022, došlým Soudnímu dvoru dne 9. srpna 2022, v řízení

Dunaj-Finanse sp. z o.o.

proti

KG,

SOUDNÍ DVŮR (šestý senát),

ve složení: P. G. Xuereb, předseda senátu, T. von Danwitz (zpravodaj) a A. Kumin, soudci,

generální advokát: G. Pitruzzella,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout usnesením s odůvodněním podle článku 99 jednacího řádu Soudního dvora,

vydává toto

Usnesení

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 3 bodu 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. 2007, L 315, s. 14), jakož i čl. 6 odst. 1 a 2 přípojku A obsaženého v příloze I tohoto nařízení.

* Jednací jazyk: polština.

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Dunaj-Finanse sp. z o.o. a KG ve věci přirážek požadovaných po posledně uvedeném za to, že cestoval vlakem bez přepravního dokladu.

Právní rámec

Unijní právo

3 Body 1 až 3 odůvodnění nařízení č. 1371/2007 uvádí:

„(1) V rámci společné dopravní politiky je důležité chránit práva cestujících v železniční přepravě a zlepšovat kvalitu a efektivitu železniční přepravy osob s cílem podpořit zvýšení podílu železniční dopravy ve vztahu k jiným druhům dopravy.

(2) Sdělení Komise ‚Strategie spotřebitelské politiky v letech 2002–2006' [Úř. věst. 2002, C 137, s. 2] stanoví cíl dosáhnout v oblasti dopravy vysoké úrovně ochrany spotřebitele v souladu s čl. 153 odst. 2 Smlouvy.

(3) V železniční přepravě je cestující slabší stranou přepravní smlouvy, a jeho práva v tomto ohledu proto musí být chráněna."

4 Článek 1 písm. a) tohoto nařízení stanoví:

„Toto nařízení stanoví pravidla pro

a) informace, které mají poskytovat železniční podniky, uzavírání přepravních smluv, vydávání přepravních dokladů a zavádění počítačového informačního a rezervačního systému pro železniční dopravu".

5 Článek 3 uvedeného nařízení stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

[…]

2) ‚dopravcem' smluvní železniční podnik, s nímž cestující uzavřel přepravní smlouvu, nebo některý z navazujících železničních podniků, které je odpovědný [jsou odpovědné] na základě této smlouvy,

[…]

8) ‚přepravní smlouvou' smlouva o přepravě, za úhradu nebo bezplatně, mezi železničním podnikem nebo prodejcem přepravních dokladů a cestujícím za účelem jeho přepravy jedním nebo více dopravními spoji,

[…]

16) ‚všeobecnými přepravními podmínkami' podmínky dopravce ve formě všeobecných obchodních podmínek nebo tarifů, které podle práva existují v každém členském státě a které se uzavřením přepravní smlouvy stávají její součástí,

[…]“

6 Kapitola II nařízení č. 1371/2007, nadepsaná „Přepravní smlouva, informace a přepravní doklady“, zahrnuje články 4 až 10 tohoto nařízení. Článek 4 uvedeného nařízení, nadepsaný „Přepravní smlouva“, stanoví:

„S výhradou této kapitoly se uzavírání a plnění přepravní smlouvy a poskytování informací a přepravních dokladů řídí oddíly II a III přílohy I.“

7 Příloha I nařízení č. 1371/2007, nadepsaná „Výňatek z jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV)“, obsahuje hlavy II až VII přípojku A k úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980, ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (dále jen „COTIF“). V uvedené příloze I je tak obsažena hlava II tohoto přípojku, nadepsaná „Uzavření a provádění přepravní smlouvy“, která obsahuje články 6 až 11 uvedeného přípojku.

8 Článek 6 přípojku A ke COTIF, nadepsaný „Přepravní smlouva“, zní:

„1. Přepravní smlouva zavazuje dopravce k přepravě cestujícího a případně zavazadel a vozidel na místo určení a k vydání zavazadel a vozidel v místě určení.

2. Přepravní smlouva se zaznamenává v jednom nebo ve více přepravních dokladech, které se vydají cestujícímu. Chybí-li přepravní doklad, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost přepravní smlouvy, která bez újmy ustanovení článku 9 podléhá těmto Jednotným právním předpisům.

3. Přepravní doklad slouží až do prokázání opaku jako doklad o uzavření a obsahu přepravní smlouvy.“

9 Článek 9 tohoto přípojku A, nadepsaný „Oprávnění k jízdě. Vyloučení z přepravy“, v odstavci 1 stanoví:

„Cestující je povinen mít od počátku cesty platný přepravní doklad a předložit jej při kontrole přepravních dokladů. Všeobecné přepravní podmínky mohou stanovit, že:

a) cestující, který se neprokáže platným přepravním dokladem, je povinen uhradit kromě jízdného přirážku;

b) cestující, který odmítne ihned uhradit jízdné nebo přirážku, může být vyloučen z přepravy;

c) zda a za jakých podmínek se přirážka vrací.“

Polské právo

Občanský zákoník

10 Článek 117 ustawy – Kodeks cywilny (občanský zákoník) ze dne 23. dubna 1964 (Dz. U. z roku 1964, č. 16, částka 93), ve znění použitelném na spor v původním řízení, v § 2 a § 2^1 a stanoví:

„§ 2. Po uplynutí promlčecí lhůty není osoba, vůči níž je právo uplatněno, povinna plnit, ledaže se vzdá práva na uplatnění námitky promlčení.

§ 2^1. Po uplynutí promlčecí lhůty se již nelze domáhat uspokojení pohledávky vůči spotřebiteli.“

Zákon o přepravě

11 Článek 16 odst. 1 ustawy Prawo przewozowe (zákon o přepravě) ze dne 15. listopadu 1984 (Dz. U. z roku 1984, č. 53, částka 272), ve znění použitelném na spor v původním řízení (dále jen „zákon o přepravě“) zní:

„Přepravní smlouva se uzavírá zakoupením přepravního dokladu před zahájením cesty nebo splněním dalších podmínek pro přístup do dopravního prostředku, které stanoví dopravce nebo organizátor veřejné hromadné dopravy, a pokud tyto podmínky stanoveny nejsou, jednoduše obsazením místa v dopravním prostředku.“

12 Článek 33a odst. 3 zákona o přepravě stanoví:

„Zjistí-li, že cestující nemá platný přepravní doklad, účtuje dopravce nebo organizátor veřejné hromadné dopravy nebo jím pověřená osoba jízdné a přirážku nebo vystaví výzvu k úhradě.“

13 Článek 77 odst. 1 odst. 3 bod 4 tohoto zákona stanoví:

„1. Aniž je dotčen odstavec 2 a článek 78, nároky uplatněné na základě tohoto zákona nebo jeho prováděcích předpisů se promlčují za jeden rok.

[…]

3. Promlčecí lhůta začíná běžet:

[…]

4) u nároků na platbu nebo vrácení peněz – ode dne platby, nebo pokud k platbě nedošlo, ode dne, kdy měla být platba provedena.“

Spor v původním řízení a předběžná otázka

14 Dne 10. září 2016 cestoval KG vlakem společnosti Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o., která je železničním dopravcem, bez platného přepravního dokladu. Na základě tarifu železničního dopravce mu byla účtována částka 191,82 polských zlotých (PLN) (přibližně 40,50 eura), což odpovídá ceně jízdenky ve výši 6,82 PLN (přibližně 1,50 eura) spolu s přirážkou ve výši 185 PLN (přibližně 39 eur).

15 Na základě smlouvy o postoupení pohledávky ze dne 2. ledna 2019 nabyla společnost Dunaj-Finanse pohledávku dopravce vůči KG.

16 Žalobou ze dne 16. června 2021 podala společnost Dunaj-Finanse k Sądu Rejonowemu dla Warszawy-Śródmieścia w Warszawie (obvodní soud pro Varšavu-Śródmieście, se sídlem ve Varšavě, Polsko), předkládajícímu soudu, návrh na uložení povinnosti KG zaplatit uvedenou částku spolu s úroky z prodlení v zákonné výši až do dne zaplacení podle čl. 33a odst. 3 zákona o přepravě. Tato společnost tvrdila, že podle čl. 16 odst. 1 tohoto zákona nebyla mezi železničním dopravcem a KG uzavřena přepravní smlouva, takže posledně zmíněný nemůže být považován za stranu přepravní smlouvy, a tudíž ani za spotřebitele. Dodala, že vnitrostátní ustanovení, podle kterého soud zohledňuje i bez návrhu promlčení pohledávky uplatňované vůči spotřebiteli, tedy není ve věci v původním řízení použitelné.

17 Předkládající soud uvádí, že z článku 77 uvedeného zákona vyplývá, že vymáhaná pohledávka byla ke dni podání žaloby dne 16. června 2021 promlčena, ale že podle čl. 117 odst. 2^1 občanského zákoníku, ve znění použitelném na spor v původním řízení, může určit toto promlčení i bez návrhu, a tudíž žalobu zamítnout pouze, pokud lze KG považovat za spotřebitele, což předpokládá, že posledně zmíněný uzavřel s železničním dopravcem přepravní smlouvu. Naproti tomu, pokud by bylo třeba shledat, že žádná smlouva uzavřena nebyla, a že tedy KG nelze považovat za spotřebitele, lze k promlčení pohledávky přihlédnout pouze, pokud jej KG namítne, což neučinil, takže by bylo třeba žalobě vyhovět.

18 V tomto ohledu předkládající soud upřesňuje, že ačkoli přepravní smlouva může být v souladu s obecnými pravidly vnitrostátního práva uzavřena konkludentně, čl. 16 odst. 1 zákona o přepravě, jak jej vyložil zejména Sąd Okręgowy w Kielcach (okresní soud v Kielcach, Polsko) v rozsudku ze dne 1. září 2019, neumožňuje dospět k závěru o existenci takové smlouvy v situaci, kdy cestující obsadil místo ve vlaku, aniž si zakoupil přepravní doklad, když dotčené všeobecné přepravní podmínky stanovily, že podmínkou uzavření smlouvy je zakoupení jízdenky a její označení nebo aktivace.

19 Uvedený soud si tedy klade otázku, zda je taková vnitrostátní právní úprava v souladu s nařízením č. 1371/2007, zejména s čl. 3 bodem 8 tohoto nařízení, který definuje pojem „přepravní smlouva“, jak jej vyložil Soudní dvůr v rozsudku ze dne 7. listopadu 2019, Kanyeba a další (C-349/18 až C-351/18, EU:C:2019:936).

20 Předkládající soud dodává, že je třeba mít za to, že ustanovení uvedeného nařízení brání této vnitrostátní právní úpravě, přičemž takové řešení je podporováno zejména zásadou efektivity. Tento soud totiž uvádí, že hlavním cílem nařízení č. 1371/2007 je zajistit vysokou úroveň ochrany a bezpečnosti cestujícím, kteří jsou slabší stranou přepravních smluv. Tento cíl by přitom byl částečně zmařen, pokud by i jen část ustanovení tohoto nařízení nebyla na určitou kategorii cestujících použitelná. Kromě toho cestující bez přepravního dokladu nemůže být považován za

„spotřebitele“ podle jiných ustanovení unijního práva, jako jsou ustanovení směrnice Rady 93/13/EHS ze dne 5. dubna 1993 o zneužívajících ujednáních ve spotřebitelských smlouvách (Úř. věst. 1993, L 95, s. 29), takže právní postavení tohoto cestujícího by bylo o to více oslabeno.

21 Za těchto podmínek se Sąd Rejonowy dla Warszawy-Śródmieścia w Warszawie (obvodní soud pro Varšavu-Śródmieście, se sídlem ve Varšavě) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Musí být čl. 3 bod 8 nařízení [č. 1371/2007], čl. 6 odst. 1 a 2 přípojku A obsaženého v příloze I nařízení č. 1371/2007, čl. 169 odst. 1 [SFEU] články 20 a 38 Listiny základních práv Evropské unie, jakož i zásady efektivity, rovnosti před zákonem a soudržnosti právního řádu vykládány v tom smyslu, že brání ustanovení vnitrostátního práva, podle něhož mezi dopravcem a cestujícím, který obsadí místo ve vlaku bez úmyslu zakoupit si jízdenku, není uzavřena přepravní smlouva?“

K předběžné otázce

22 Podle článku 99 svého jednacího řádu může Soudní dvůr, pokud lze zejména odpověď na položenou předběžnou otázku jasně vyvodit z judikatury nebo pokud o odpovědi na položenou otázku nelze rozumně pochybovat, kdykoli na návrh soudce zpravodaje a po vyslechnutí generálního advokáta rozhodnout usnesením s odůvodněním.

23 Toto ustanovení je třeba uplatnit v projednávané věci.

24 Úvodem je třeba uvést, že předkládající soud ve své otázce odkázal na nařízení č. 1371/2007, jakož i na čl. 169 odst. 1 SFEU, články 20 a 38 Listiny základních práv Evropské unie, jakož i na zásady efektivity, rovnosti před zákonem a soudržnosti právního řádu. Z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce však vyplývá, že se projednávaná věc týká pouze pojmu „přepravní smlouva“ ve smyslu tohoto nařízení.

25 V tomto ohledu z ustálené judikatury Soudního dvora vyplývá, že v rámci postupu spolupráce mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem zavedeného článkem 267 SFEU je na Soudním dvoru, aby poskytl vnitrostátnímu soudu užitečnou odpověď, která mu umožní rozhodnout spor, jenž mu byl předložen. Z tohoto hlediska Soudnímu dvoru případně přísluší přeformulovat otázky, které jsou mu položeny (rozsudky ze dne 8. června 2017, Freitag, C-541/15, EU:C:2017:432, bod 29, a ze dne 18. listopadu 2021, A. S.A., C-212/20, EU:C:2021:934, bod 36 a citovaná judikatura).

26 Je proto třeba dovodit, že podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 3 bod 8 nařízení č. 1371/2007 ve spojení s čl. 6 odst. 1 a 2 přípojku A přílohy I tohoto nařízení vykládán v tom smyslu, že brání ustanovení vnitrostátního práva, podle kterého mezi dopravcem a cestujícím, který obsadí místo ve vlaku bez úmyslu zakoupit si jízdenku, není uzavřena přepravní smlouva.

27 Je nutno připomenout, že pro účely výkladu ustanovení unijního práva je třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, Kanyeba a další, C-349/18 až C-351/18, EU:C:2019:936, bod 35 a citovaná judikatura).

28 Pokud jde nejprve o znění čl. 3 bodu 8 nařízení č. 1371/2007, je třeba na jedné straně uvést, že výraz „smlouva“ v jeho běžném smyslu označuje shodnou souhlasnou vůli, která má vyvolat právní účinky. Na druhé straně v oblasti upravené uvedeným nařízením a s ohledem na znění tohoto ustanovení spočívá tento účinek především v povinnosti železničního podniku poskytnout cestujícímu jednu či více přepravních služeb a v povinnosti cestujícího zaplatit jejich cenu, pokud není přepravní služba poskytována bezplatně (rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, Kanyeba a další, C-349/18 až C-351/18, EU:C:2019:936, bod 36).

29 Jak železniční podnik na jedné straně tím, že ponechává volný přístup do vlaku, tak cestující na druhé straně tím, že do vlaku nastoupí s cílem cestovat, tak projevují shodnou souhlasnou vůli vstoupit do smluvního vztahu, takže podmínky nezbytné k založení existence přepravní smlouvy jsou v zásadě splněny. Znění čl. 3 odst. 8 nařízení č. 1371/2007 nicméně neumožňuje určit, zda držení přepravního dokladu ze strany cestujícího představuje nezbytný prvek, aby bylo možné mít za to, že existuje „přepravní smlouva“ ve smyslu uvedeného ustanovení (rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, Kanyeba a další, C-349/18 až C-351/18, EU:C:2019:936, bod 37).

30 Pokud jde dále o kontext, do něhož je zasazen uvedený čl. 3 bod 8, z tohoto článku jasně plyne, že jízdenka, také označená jako „přepravní doklad“ v přípojku A přílohy I tohoto nařízení, je pouhým nástrojem, který zhmotňuje přepravní smlouvu ve smyslu uvedeného nařízení (rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, Kanyeba a další, C-349/18 až C-351/18, EU:C:2019:936, bod 48).

31 V tomto ohledu je třeba uvést, že pojem „přepravní smlouva“ je obsažen v několika dalších ustanoveních téhož nařízení, zejména v jeho článku 4, který stanoví, že „[s] výhradou [ustanovení kapitoly II nařízení č. 1371/2007] se uzavírání a plnění přepravní smlouvy a poskytování informací a přepravních dokladů řídí oddíly II a III přílohy I“ uvedeného nařízení. V této příloze I je přitom převzata zejména hlava II přípojku A ke COTIF, týkající se uzavření a plnění přepravní smlouvy, jejíž článek 6 v odstavci 1 uvádí, že „[p]řepravní smlouva zavazuje dopravce k přepravě cestujícího […] na místo určení“, a v odstavci 2 upřesňuje, že přepravní smlouva se zaznamenává v jednom nebo ve více přepravních dokladech, které se vydají cestujícímu, a že chybí-li přepravní doklad, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost přepravní smlouvy, která bez újmy ustanovení článku 9 podléhá Jednotným právním předpisům stanoveným COTIF (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, Kanyeba a další, C-349/18 až C-351/18, EU:C:2019:936, body 38, 40 a 41).

32 Pokud jde o článek 9 uvedeného přípojku A, ten sice v odstavci 1 první větě stanoví, že cestující je povinen mít od počátku cesty platný přepravní doklad, tento článek 9 však v odstavci 1 druhé větě písm. a) a b) upřesňuje, že všeobecné přepravní podmínky mohou stanovit, že cestující, který se neprokáže platným přepravním dokladem, je povinen uhradit kromě jízdného přirážku, a že cestující, který odmítne ihned uhradit jízdné nebo přirážku, může být vyloučen z přepravy (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, Kanyeba a další, C-349/18 až C-351/18, EU:C:2019:936, bod 45).

33 Jestliže lze proti cestujícímu, který nepředloží platný přepravní doklad nebo odmítne okamžité zaplacení přepravního dokladu, na základě tohoto článku 9 uplatnit všeobecné přepravní podmínky, a jestliže se tyto stávají podle čl. 3 bodu 16 uvedeného nařízení, ve spojení s jeho čl. 3 bodem 2, pro účely uvedeného nařízení nedílnou součástí přepravní smlouvy mezi železničním podnikem a cestujícím, a to okamžikem jejího uzavření, vyplývá z toho, že takový podnik, který ponechává volný přístup do svých vlaků, a cestující, který do takového vlaku nastoupí s cílem cestovat, musí být považováni za strany „přepravní smlouvy“ ve smyslu téhož nařízení, uzavřené v okamžiku, kdy se cestující ocitl ve vlaku. V opačném případě by totiž nebylo možné proti

uvedenému cestujícímu na základě nařízení č. 1371/2007 namítat všeobecné přepravní podmínky (rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, Kanyeba a další, C-349/18 až C-351/18, EU:C:2019:936, bod 47).

34 Znění čl. 3 bodu 8 nařízení č. 1371/2007 a kontext, do kterého patří uvedené ustanovení, vedou v důsledku toho k závěru, že pojem „přepravní smlouva“ ve smyslu uvedeného ustanovení musí být pro účely uvedeného nařízení chápán jako nezávislý na tom, zda cestující má přepravní doklad, a to v tom smyslu, že zahrnuje situaci, v níž cestující nastoupí do volně přístupného vlaku s cílem cestovat, aniž si opatřil jízdenku (rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, Kanyeba a další, C-349/18 až C-351/18, EU:C:2019:936, bod 49).

35 Tento výklad je potvrzen cíli sledovanými nařízením č. 1371/2007. Na jedné straně podle jeho čl. 1 písm. a) je cílem uvedeného nařízení zejména stanovit pravidla pro uzavírání přepravních smluv. Na druhé straně bod 1 odůvodnění uvedeného nařízení zdůrazňuje zejména, že v rámci společné dopravní politiky je důležité chránit práva cestujících v železniční přepravě. Navíc z bodu 2 odůvodnění téhož nařízení plyne, že je třeba dosáhnout v oblasti dopravy vysoké úrovně ochrany spotřebitele, a podle bodu 3 odůvodnění tohoto nařízení je v železniční přepravě cestující slabší stranou přepravní smlouvy, a jeho práva v tomto ohledu proto musí být chráněna (rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, Kanyeba a další, C-349/18 až C-351/18, EU:C:2019:936, bod 50).

36 Bylo by v rozporu s uvedenými cíli mít za to, že pojem „přepravní smlouva“ ve smyslu nařízení č. 1371/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že nezahrnuje situaci, v níž cestující nastoupí do volně přístupného vlaku s cílem cestovat, aniž si opatřil přepravní doklad. Kdyby totiž bylo možné mít za to, že takový cestující nemůže být pouze z důvodu, že není v okamžiku nástupu do vlaku držitelem jízdenky, považován za stranu smluvního vztahu s železničním podnikem, který nechal své vlaky volně přístupné, tento cestující by mohl být z důvodu okolností, které mu nelze přičítat, zbaven práv, která toto nařízení spojuje s uzavřením přepravní smlouvy, což by bylo v rozporu s cílem ochrany cestujících v železniční přepravě sledovaným uvedeným nařízením a připomenutým v bodech 1 až 3 jeho odůvodnění (rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, Kanyeba a další, C-349/18 až C-351/18, EU:C:2019:936, bod 51).

37 Z toho vyplývá, že pojem „přepravní smlouva“ ve smyslu čl. 3 bodu 8 nařízení č. 1371/2007, který představuje autonomní pojem unijního práva, jenž musí být vykládán jednotně ve všech členských státech, zahrnuje situaci, v níž cestující nastoupí do volně přístupného vlaku s úmyslem cestovat, aniž si opatřil jízdenku, bez ohledu na to, zda tento cestující má v úmyslu si takovou jízdenku zakoupit, či nikoli (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, Kanyeba a další, C-349/18 až C-351/18, EU:C:2019:936, bod 53).

38 Členský stát proto nemůže stanovit, že situace, kdy cestující nastoupí do volně přístupného vlaku s cílem cestovat, aniž si opatřil jízdenku a aniž má v úmyslu si ji zakoupit, je z tohoto pojmu „přepravní smlouva“ vyloučena.

39 Kromě toho je třeba připomenout, že výkladem uvedeným v bodě 37 tohoto usnesení není při neexistenci ustanovení v tomto ohledu v nařízení č. 1371/2007 dotčena platnost této smlouvy nebo důsledky, jež mohou být spojeny s neplněním smluvních závazků jednou ze stran, které se při neexistenci takových ustanovení v tomto nařízení nadále řídí použitelným vnitrostátním právem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, Kanyeba a další, C-349/18 až C-351/18, EU:C:2019:936, bod 52).

40 S ohledem na výše uvedené je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že čl. 3 bod 8 nařízení č. 1371/2007 ve spojení s čl. 6 odst. 1 a 2 přípojku A přílohy I tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že brání ustanovení vnitrostátního práva, podle něhož mezi dopravcem a cestujícím, který obsadí místo ve volně přístupném vlaku bez úmyslu zakoupit si jízdenku, není uzavřena přepravní smlouva.

K nákladům řízení

41 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (šestý senát) rozhodl takto:

Článek 3 bod 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě ve spojení s čl. 6 odst. 1 a 2 přípojku A přílohy I tohoto nařízení

musí být vykládán v tom smyslu, že

brání ustanovení vnitrostátního práva, podle něhož mezi dopravcem a cestujícím, který obsadí místo ve volně přístupném vlaku bez úmyslu zakoupit si jízdenku, není uzavřena přepravní smlouva.

Podpisy