Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

7 päivänä marraskuuta 2019*

Ennakkoratkaisupyyntö – Rautatieliikenne – Matkustajien oikeudet ja velvollisuudet – Asetus (EY) N:o 1371/2007 – 3 artiklan 8 alakohta – Kuljetussopimus – Käsite – Matkustaja, joka nousee junaan ilman lippua – Kuluttajasopimusten kohtuuttomat ehdot – Direktiivi 93/13/ETY – 1 artiklan 2 kohta ja 6 artiklan 1 kohta – Rautatieyrityksen yleiset kuljetusehdot – Pakottavat lait tai asetukset – Sopimussakko – Kansallisen tuomioistuimen toimivalta

Yhdistetyissä asioissa C-349/18–C-351/18,

joissa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvista ennakkoratkaisupyynnöistä, jotka vredegerecht te Antwerpen (Antwerpenin rauhantuomari, Belgia) on esittänyt 25.5.2018 tekemillään päätöksillä, jotka ovat saapuneet unionin tuomioistuimeen 30.5.2018, saadakseen ennakkoratkaisun asioissa

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)

vastaan

Mbutuku Kanyeba (C-349/18),

Larissa Nijs (C-350/18) ja

Jean-Louis Anita Dedroog (C-351/18),

UNIONIN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja E. Regan sekä tuomarit I. Jarukaitis (esittelevä tuomari), E. Juhász, M. Ilešič ja C. Lycourgos,

julkisasiamies: G. Pitruzzella,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Belgian hallitus, asiamiehinään C. Van Lul, C. Pochet ja J.-C. Halleux,

– Euroopan komissio, asiamiehinään N. Ruiz García ja P. Vanden Heede,

kuultuaan julkisasiamiehen 11.6.2019 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyynnöt koskevat rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 23.10.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 (EUVL 2007, L 315, s. 14) 9 artiklan 4 kohdan ja kuluttajasopimusten kohtuuttomista ehdoista 5.4.1993 annetun neuvoston direktiivin 93/13/ETY (EUVL 1993, L 95, s. 29) 2 artiklan a alakohdan sekä 3 ja 6 artiklan tulkintaa.

2 Nämä pyynnöt on esitetty asioissa, joissa vastakkain ovat yhtäältä Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) (Belgian valtiollinen rautatieyhtiö, jäljempänä NMBS) ja toisaalta Mbutuku Kanyeba (asia C-349/18), Larissa Nijs (asia C-350/18) ja Jean-Louis Anita Dedroog (asia C-351/18) ja joissa on kyse lisämaksuista, joita viimeksi mainituilta vaaditaan heidän matkustettuaan junassa ilman matkalippua.

Unionin oikeus

Direktiivi 93/13

3 Direktiivin 93/13 johdanto-osan 13. perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”jäsenvaltioiden lakien ja asetusten, joissa suoraan tai välillisesti vahvistetaan kuluttajasopimusten ehdot, osalta oletetaan, että ne eivät sisällä kohtuuttomia ehtoja; tämän vuoksi ei ole tarpeen saattaa tämän direktiivin säännöksiä koskemaan ehtoja, joissa heijastuvat pakolliset lait tai asetukset, tai niiden kansainvälisten sopimusten, joissa jäsenvaltiot ja [Euroopan unioni] ovat osallisina, periaatteet tai määräykset; tässä suhteessa 1 artiklan 2 kohdan ilmaisu ’pakolliset lait ja asetukset’ kattaa myös ne säännöt, joita lain mukaan sovelletaan sopimuspuolten välillä silloin, kun muusta järjestelystä ei ole sovittu”.

4 Mainitun direktiivin 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Tämän direktiivin tarkoituksena on lähentää jäsenvaltioiden elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan välillä tehtyjen sopimusten kohtuuttomia ehtoja koskevia lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä.

2. Tämän direktiivin säännökset eivät koske pakollisia lakeja tai asetuksia heijastavia sopimusehtoja eikä kansainvälisten sopimusten, joissa jäsenvaltiot ja [unioni] ovat osallisina, määräyksiä tai periaatteita, varsinkaan liikenteen alalla.”

5 Mainitun direktiivin 2 artiklan a alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

a) ’kohtuuttomilla ehdoilla’ 3 artiklassa määriteltyjä sopimusehtoja”.

6 Saman direktiivin 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Sopimusehtoa, josta ei ole erikseen neuvoteltu, pidetään kohtuuttomana, jos se hyvän tavan vastaisesti aiheuttaa kuluttajan vahingoksi huomattavan epätasapainon osapuolten sopimuksesta johtuvien oikeuksien ja velvollisuuksien välille.

2. Sopimusehtoa ei koskaan pidetä erikseen neuvoteltuna, jos se on ennakolta laadittu, eikä kuluttaja ole näin ollen voinut vaikuttaa sen sisältöön, varsinkaan ennakolta muotoiltujen vakiosopimusten yhteydessä.

– –

3. Liitteessä on ohjeellinen luettelo, joka ei ole tyhjentävä, niistä ehdoista, joita voidaan pitää kohtuuttomina.”

7 Direktiivin 93/13 6 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on säädettävä, että elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan välisen sopimuksen kohtuuttomat ehdot eivät sido kuluttajia niiden kansallisen lainsäädännön mukaisesti ja että sopimus jää muilta osin osapuolia sitovaksi, jos sopimus voi olla olemassa ilman kohtuuttomia ehtoja.”

8 Mainitun direktiivin 7 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on kuluttajien ja kilpailevien elinkeinonharjoittajien edun vuoksi varmistettava, että on olemassa riittäviä ja tehokkaita keinoja kohtuuttomien ehtojen käytön lopettamiseksi elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan välisissä sopimuksissa.”

Asetus N:o 1371/2007

9 Asetuksen N:o 1371/2007 johdanto-osan ensimmäisestä kolmanteen perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) On tärkeää, että yhteisen liikennepolitiikan puitteissa turvataan rautatieliikenteen matkustajien käyttäjänoikeudet sekä parannetaan rautateiden matkustajaliikennepalvelujen laatua ja tehokkuutta, jotta edistettäisiin rautatieliikenteen osuuden kasvua muihin liikennemuotoihin nähden.

(2) Komission tiedonannossa ’Kuluttajapoliittinen strategia vuosiksi 2002–2006’ [(EYVL 2002, C 137, s. 2)] asetetaan tavoitteeksi saavuttaa korkeatasoinen kuluttajansuoja liikenteen alalla perustamissopimuksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

(3) Koska rautatiematkustaja on kuljetussopimuksen heikompi osapuoli, matkustajien oikeudet olisi turvattava tässä suhteessa.”

10 Mainitun asetuksen 1 artiklan a alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt seuraavista seikoista:

a) tiedot, jotka rautatieyritysten on annettava, kuljetussopimusten tekeminen, lippujen kirjoittaminen ja rautatieliikenteen tietokonepohjaisen tieto- ja varausjärjestelmän toteuttaminen”.

11 Mainitun asetuksen 3 artikla sisältää seuraavat määritelmät:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

– –

2) ’kuljettajalla’ sopimuspuolena olevaa rautatieyritystä, jonka kanssa matkustaja on tehnyt kuljetussopimuksen, tai peräkkäisiä rautatieyrityksiä, jotka ovat kyseisen sopimuksen perusteella vastuuvelvollisia;

– –

8) ’kuljetussopimuksella’ rautatieyrityksen tai lipunmyyjän matkustajan kanssa tekemää sopimusta, joka koskee yhden tai useamman kuljetuspalvelun suorittamista maksua vastaan tai korvauksetta;

– –

10) ’suoralla lipulla’ lippua tai lippuja, jotka vastaavat kuljetussopimusta, joka on tehty yhden tai useamman rautatieyrityksen liikennöimien peräkkäisten rautatiematkojen tekemistä varten;

– –

16) ’yleisillä kuljetusehdoilla’ lain mukaisesti kussakin jäsenvaltiossa voimassa olevien yleisten ehtojen tai tariffien muodossa asetettuja ja liikenteenharjoittajan noudattamia ehtoja, joista on tullut kuljetussopimuksen tekemisen myötä sen olennainen osa;

– –”

12 Asetuksen N:o 1371/2007 II luku, jonka otsikko on ”Kuljetussopimus, tiedotus ja liput”, koostuu saman asetuksen 4–10 artiklasta. Mainitun asetuksen 4 artiklassa, jonka otsikko on ”Kuljetussopimus”, säädetään seuraavaa:

”Jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu, kuljetussopimuksen tekemiseen ja toteuttamiseen sekä siihen liittyvään tiedottamiseen ja lippujen toimittamiseen sovelletaan liitteessä I olevien II ja III osan määräyksiä.”

13 Mainitun asetuksen 9 artiklan, joka koskee lippujen, suorien lippujen ja varausten saatavuutta, 2–4 kohdassa säädetään seuraavaa:

”2. Rautatieyritysten on toimitettava lippuja matkustajille seuraavista myyntipisteistä vähintään yhden välityksellä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 kohdan soveltamista:

a) lipputoimistoista tai lipunmyyntiautomaateista;

b) puhelimen, Internetin tai muun yleisesti saatavilla olevan tietotekniikan välityksellä;

c) junista.

3. Rautatieyritysten on toimitettava lippuja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella tarjottavien palveluiden osalta seuraavista myyntipisteistä vähintään yhden välityksellä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 ja 5 kohdan soveltamista:

a) lipputoimistoista tai lipunmyyntiautomaateista;

b) junista.

4. Rautatieyritysten on tarjottava mahdollisuutta lippujen saantiin kulloisellekin matkalle junasta, ellei mahdollisuutta ole rajoitettu tai evätty turvallisuussyistä tai petosten torjumiseksi tai siksi, että paikanvaraus on pakollinen tai ymmärrettävistä kaupallisista syistä johtuen.”

14 Asetuksen N:o 1371/2007 liite I on ote kansainvälisestä yleissopimuksesta matkustajien ja matkatavaran kuljetuksesta rautateitse (CIV), ja se muodostuu kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan, 9.5.1980 tehdyn yleissopimuksen (COTIF), sellaisena kuin se on muutettuna kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen 3.6.1999 tehdyllä muutospöytäkirjalla, liitteessä A olevista II–VII osasta. Mainitussa liitteessä I toistetaan siten COTIF:n liitteessä A oleva II osa, jonka otsikko on ”Kuljetussopimuksen solmiminen ja toimeenpano” ja joka sisältää mainitussa liitteessä A olevat 6–11 artiklan.

15 COTIF:n liitteessä A olevassa 6 artiklassa, jonka otsikko on ”Kuljetussopimus”, määrätään seuraavaa:

”1. Kuljetussopimuksella kuljettaja sitoutuu kuljettamaan matkustajan sekä tarvittaessa matkatavaran ja ajoneuvot määräpaikkaan sekä luovuttamaan matkatavaran ja ajoneuvot määräpaikassa.

2. Kuljetussopimuksen todisteena on yksi tai useampi matkustajalle kirjoitettu matkalippu. Matkalipun puuttuminen, puutteellisuus tai katoaminen ei vaikuta kuljetussopimuksen olemassaoloon eikä voimassaoloon, vaan kuljetussopimus pysyy näiden yhtenäisten oikeussäännösten alaisena, ottaen kuitenkin huomioon 9 artiklan mukaiset seuraukset.

3. Matkalippu on, kunnes toisin osoitetaan, todiste kuljetussopimuksen solmimisesta ja sen sisällöstä.”

16 Mainitussa liitteessä A olevan 7 artiklan, jonka otsikko on ”Matkalippu”, 1 ja 2 kohdassa määrätään seuraavaa:

”1. Matkalippujen muoto ja sisältö sekä se, millä kielellä ja millaisin kirjaimin ne on painettava ja täytettävä, määrätään yleisissä kuljetusehdoissa.

2. Matkalipussa on oltava ainakin seuraavat merkinnät:

– –

c) kaikki muut merkinnät, jotka tarvitaan todistamaan kuljetussopimuksen solmiminen sekä sen sisältö ja joiden nojalla matkustaja voi saattaa voimaan tästä sopimuksesta johtuvat oikeutensa.”

17 Mainitussa liitteessä olevan 8 artiklan 1 kohdassa täsmennetään, että ”ellei matkustajan ja kuljettajan kesken ole toisin sovittu, on kuljetusmaksu maksettava etukäteen”.

18 Mainitussa liitteessä A olevan 9 artiklan otsikko on ”Matkustusoikeus. Junasta poistaminen”. Sen 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

”Matkustajalla on matkan alusta lähtien oltava voimassa oleva matkalippu, [joka] hänen on esitettävä lippuja tarkastettaessa. Yleisissä kuljetusehdoissa voidaan määrätä,

a) että matkustajan, joka ei esitä voimassa olevaa matkalippua, on maksettava kuljetusmaksu ja sen lisäksi lisämaksu;

b) että matkustaja, joka kieltäytyy heti maksamasta kuljetusmaksua tai lisämaksua, voidaan poistaa junasta;

c) palautetaanko lisämaksu ja millä ehdoin.”

Pääasiat ja ennakkoratkaisukysymykset

19 Mbutuku Kanyeballe osoitettiin vuonna 2015 neljä tarkastusmaksumääräystä, joissa hänen todettiin matkustaneen junalla ilman matkalippua (asia C-349/18) tuolloin sovellettujen NMBS:n kuljetusehtojen 156–160 artiklan vastaisesti. Larissa Nijsille osoitettiin vuosina 2013 ja 2015 viisi vastaavanlaista tarkastusmaksumääräystä (asia C-350/18). Myös Jean-Louis Anita Dedroogille osoitettiin vuosina 2014 ja 2015 yksitoista vastaavanlaista tarkastusmaksumääräystä (asia C-351/18).

20 NMBS tarjosi heille kaikille mahdollisuutta korjata sääntöjenvastaisuus joko maksamalla heti matkan hinnan korotettuna niin kutsutulla boordtarief-hinnalla (junasta ostettavan lipun hinta) tai maksamalla 14 päivän kuluessa rikkomisen toteamisesta 75 euroa tai, jos kyseessä olivat ennen vuotta 2015 tapahtuneet rikkomiset, matkalipun hinnan korotettuna 60 eurolla. Mainitun 14 päivän määräajan päätyttyä pääasioiden vastaajilla oli vielä mahdollisuus maksaa 225 euroa tai, jos kyseessä olivat ennen vuotta 2015 tapahtuneet rikkomiset, matkalipun hinta korotettuna 200 eurolla.

21 Yksikään pääasioiden vastaajista ei käyttänyt näitä mahdollisuuksia. NMBS haastoi heidät ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen eli vredegerecht te Antwerpeniin ja vaati heidän velvoittamistaan maksamaan asiassa C-349/18 880,20 euroa, asiassa C-350/18 1 103,90 euroa ja asiassa C-351/18 2 394 euroa, kussakin asiassa oikeudenkäyntikuluineen. NMBS totesi näiden vaatimusten yhteydessä, että sen ja pääasioiden vastaajien väliset oikeussuhteet eivät ole luonteeltaan sopimussuhteita vaan kyseessä ovat normatiiviset suhteet, koska vastaajat eivät olleet ostaneet matkalippua. Vastaajat eivät vastanneet asioissa ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen.

22 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön nojalla olevansa velvollinen viran puolesta tarkastelemaan kohtuuttomia ehtoja koskevien sääntöjen soveltamista, jos palvelu on tarjottu kuluttajalle. Se toteaa, että sen käsiteltäväksi saatetuissa asioissa on kyse yhtäältä kohtuuttomien ehtojen teorian mukaisista kuluttajista, joilla tarkoitetaan sen mukaan luonnollista henkilöä, joka toimii tarkoituksessa, joka ei kuulu hänen elinkeino-, liike-, käsiteollisuus- tai ammattitoimintaansa, ja toisaalta saman teorian mukaisesta yrityksestä, ja se viittaa Hof van Cassatien (kassaatiotuomioistuin, Belgia) antamaan ratkaisuun. Se toteaa, että sillä on näin ollen velvollisuus tutkia, voidaanko mainittua teoriaa soveltaa, ja se pohtii tässä yhteydessä sitä, mikä NMBS:n ja pääasioiden vastaajien välisen oikeussuhteen luonne on, sekä sitä, onko heidän välillään tehty kuljetussopimus vai ei.

23 Se toteaa tässä yhteydessä, että NMBS:n yleisten kuljetusehtojen, joissa määritellään NMBS:n ja matkustajien oikeuden ja velvollisuudet, oikeudellinen perusta ei ole selvä. Yhden näkemyksen mukaan ne ovat pelkkiä sopimusehtoja. Toisen näkemyksen mukaan ne ovat hallinto-oikeudellisia määräyksiä. Lisäksi Belgian oikeudessa on eri näkemyksiä NMBS:n ja matkustajan välisen oikeussuhteen luonteesta. Yhden näkemyksen mukaan suhde on luonteeltaan aina sopimussuhde, silloinkin, kun matkustajalla ei ole voimassa olevaa matkalippua. Jo se, että matkustaja tulee alueelle, jolla edellytetään matkalippua, saa aikaan kuljetussopimuksen, joka on pelkkä ennakolta muotoiltu vakiosopimus. Toisen näkemyksen mukaan suhde perustuu sopimukseen silloin, kun matkustaja on ostanut matkalipun, mutta suhde on normatiivinen matkalipun puuttuessa. Kyseessä ei näet ole tahtojen yhtyminen, koska matkustajalla ei ole aikomusta maksaa matkasta eikä kuljetusyhtiöllä ole aikomusta suorittaa kuljetusta vastikkeetta. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että tämä keskustelu ei vaikuta enää ajankohtaiselta Belgian oikeudessa, koska Grondwettelijk Hof (perustuslakituomioistuin, Belgia) ja Hof van Cassatie ovat katsoneet, että kohtuuttomien ehtojen teoriaa sovelletaan myös normatiiviseen oikeussuhteeseen.

24 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa kuitenkin, että kohtuuttomien ehtojen teoria edellyttää sopimuksen olemassaoloa, ja se katsoo, että sopimuksen käsite on unionin oikeuden käsite. Se viittaa tässä yhteydessä asetuksen N:o 1371/2007 9 artiklan 4 kohtaan ja pohtii sitä, milloin kuljetussopimus saa alkunsa, ja täsmällisemmin sitä, syntyykö sopimus silloin, kun matkustaja tulee alueelle, jolla edellytetään voimassa olevaa matkalippua, vai matkalipun ostohetkellä.

25 Se katsoo lisäksi, että kysymystä kuljetussopimuksen synnystä on arvioitava direktiivin 93/13 2 artiklan a alakohdan ja 3 artiklan valossa. Sen käsiteltäväksi saatetuissa asioissa on katsottava, että riippumatta siitä, ovatko NMBS:n yleiset kuljetusehdot luonteeltaan sopimukseen perustuvia vai normatiivisia, kyseisistä ehdoista ei ole neuvoteltu erikseen viimeksi mainitussa säännöksessä tarkoitetulla tavalla.

26 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii näiden toteamusten perusteella, syntyykö kuljetusyhtiön ja matkustajan välille aina sopimussuhde, vaikka matkustaja käyttäisi kyseisen kuljettajan palveluja ilman, että on ostanut matkalippua. Mikäli näin ei olisi, se pohtii, sovelletaanko kohtuuttomien ehtojen teoriaa matkustajaan, joka käyttää julkista liikennettä ilman, että on ostanut matkalippua.

27 Siinä tapauksessa, että unionin tuomioistuin katsoisi, että NMBS:n yleisiä kuljetusehtoja on arvioitava kohtuuttomien ehtojen teorian valossa, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa, että Belgian oikeudessa kohtuuttomien ehtojen sanktiona on, että ne todetaan pätemättömiksi, ja että unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan unionin oikeus on lähtökohtaisesti esteenä sille, että kansallinen tuomioistuin, joka toteaa elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan välisessä sopimuksessa olevan kohtuuttoman ehdon pätemättömyyden, täydentää sopimusta muuttamalla ehdon sisältöä. Belgian oikeuskirjallisuudessa on kuitenkin arvosteltu tätä yleisesti sovellettavan lainsäädännön dispositiivista vaikutusta koskevaa kieltoa ja todettu, ettei siinä oteta yksittäistapauksia riittävästi huomioon. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii näin ollen, onko olemassa sellaisia olosuhteita, joissa on elinkeinonharjoittajan edun mukaista, että jokin ehto pysytetään voimassa, mutta joissa on kuluttajan edun mukaista, että tuomioistuin muuttaa ehdon ulottuvuutta, ja mikäli näin on, voidaanko nämä olosuhteet määritellä in abstracto.

28 Tässä tilanteessa vredegerecht te Antwerpen päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat kysymykset, joiden sanamuoto on sama kaikissa yhdistetyissä asioissa:

”1) Onko [asetuksen N:o 1371/2007] 9 artiklan 4 kohtaa, luettuna yhdessä direktiivin 93/13 2 artiklan a alakohdan ja 3 artiklan kanssa, tulkittava siten, että kuljetusyhtiön ja matkustajan välille syntyy aina sopimukseen perustuva oikeussuhde, jopa silloin, kun matkustaja käyttää kuljettajan palveluja ilman, että on ostanut matkalippua?

2) Mikäli edellä esitettyyn kysymykseen on vastattava kieltävästi, koskeeko kohtuuttomien ehtojen doktriinin mukainen suoja myös matkustajaa, joka käyttää julkista liikennettä ilman, että on ostanut matkalippua, ja joka on tämän toimintansa vuoksi kuljettajan yleisten ehtojen, jotka katsotaan yleisesti sitoviksi niiden normatiivisen luonteen tai valtion virallisessa julkaisussa kuulutuksen perusteella, nojalla velvollinen maksamaan matkalipun hinnan lisäksi tulevan lisämaksun?

3) Onko [direktiivin 93/13] 6 artikla, jossa säädetään, että ’jäsenvaltioiden on säädettävä, että elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan välisen sopimuksen kohtuuttomat ehdot eivät sido kuluttajia niiden kansallisen lainsäädännön mukaisesti ja että sopimus jää muilta osin osapuolia sitovaksi, jos sopimus voi olla olemassa ilman kohtuuttomia ehtoja’, kaikissa tapauksissa esteenä sille, että tuomioistuin kohtuullistaa kohtuuttomaksi todettua ehtoa tai soveltaa sen sijaan yleistä lainsäädäntöä?

4) Mikäli edelliseen kysymykseen on vastattava kieltävästi, mitkä ovat ne olosuhteet, joissa kansallinen tuomioistuin voi kohtuullistaa kohtuuttomaksi todettua ehtoa tai korvata sen soveltamalla yleistä lainsäädäntöä?

5) Mikäli edellä esitettyihin kysymyksiin ei voida vastata in abstracto, esiin tulee kysymys siitä, onko tapauksessa, jossa kansallinen rautatieyhtiö sanktioi siviilioikeudellisesti ilman matkaan oikeuttavaa lippua matkustavaa henkilöä tämän jäätyä kiinni matkalipun hinnan lisäksi tulevalla lisämaksulla ja jossa tuomioistuin katsoo, että veloitettu lisämaksu on direktiivin 93/13 2 artiklan a alakohdan,

luettuna yhdessä 3 artiklan kanssa, mukaisesti kohtuuton, direktiivin 93/13 6 artikla esteenä sille, että tuomioistuin toteaa ehdon pätemättömäksi ja soveltaa yleistä vahingonkorvauslainsäädäntöä kansalliselle rautatieyhtiölle aiheutuneen vahingon korvaamiseksi.”

Asian käsittelyn vaiheet unionin tuomioistuimessa

29 Asiat C-349/18–C-351/18 yhdistettiin unionin tuomioistuimen presidentin 11.7.2018 antamalla määräyksellä kirjallista käsittelyä ja tuomion antamista varten.

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

30 Aluksi on todettava yhtäältä, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään, miten asetuksen N:o 1371/2007 9 artiklan 4 kohtaa on tulkittava direktiivin 93/13 valossa. Mainittu asetus ei kuitenkaan sisällä minkäänlaista viittausta direktiiviin 93/13. Mainitun asetuksen ja mainitun direktiivin 1 artiklojen vertailusta käy lisäksi ilmi, että näillä säädöksillä on eri tarkoitukset. Direktiivin 93/13 säännöksillä ei siten ole merkitystä asetusta N:o 1371/2007 tulkittaessa (ks. analogisesti tuomio 9.9.2004, Meiland Azewijn, C-292/02, EU:C:2004:499, 40 kohta; tuomio 15.12.2011, Møller, C-585/10, EU:C:2011:847, 37 ja 38 kohta sekä tuomio 11.9.2014, komissio v. Saksa, C-525/12, EU:C:2014:2202, 40 kohta).

31 Toisaalta on huomautettava siltä osin kuin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään, miten asetuksen N:o 1371/2007 9 artiklan 4 kohtaa on tulkittava, että tämä säännös koskee mahdollisuutta, joka rautatieyritysten on pääsääntöisesti tarjottava, saada lippuja kyseistä palvelua varten junasta. Ennakkoratkaisupyynnöistä käy kuitenkin ilmi, että pääasioissa ei ole niinkään kyse tästä mahdollisuudesta vaan siitä, onko matkustajan, joka matkustaa junassa ilman, että on ostanut matkalippua, katsottava olevan tässä asetuksessa tarkoitetussa sopimussuhteessa rautatieyritykseen sillä perusteella, että hän on noussut junaan. Pääasioiden ratkaisemiseksi ei ole näin ollen tulkittava mainittua 9 artiklan 4 kohtaa.

32 Unionin tuomioistuimen vakiintuneesta oikeuskäytännöstä käy kuitenkin ilmi, että kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen välille SEUT 267 artiklalla luodussa yhteistyömenettelyssä unionin tuomioistuimen tehtävänä on antaa kansalliselle tuomioistuimelle hyödyllinen vastaus, jonka perusteella kansallinen tuomioistuin voi ratkaista siinä vireillä olevan asian. Unionin tuomioistuimen on tämän vuoksi tarvittaessa muotoiltava sille esitetyt kysymykset uudelleen. Se, että kansallinen tuomioistuin on muodollisesti esittänyt ennakkoratkaisukysymyksen viittaamalla tiettyihin unionin oikeuden määräyksiin tai säännöksiin, ei estä unionin tuomioistuinta esittämästä kansalliselle tuomioistuimelle kaikkia unionin oikeuden tulkintaan liittyviä seikkoja, jotka saattavat olla hyödyllisiä kansallisen tuomioistuimen arvioidessa käsiteltävänään olevaa asiaa, riippumatta siitä, onko kansallinen tuomioistuin kysymyksiä esittäessään viitannut niihin. Unionin tuomioistuimen on tältä osin poimittava kaikista kansallisen tuomioistuimen esittämistä seikoista ja erityisesti ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdyn päätöksen perusteluista ne unionin oikeutta koskevat seikat, joita on syytä tulkita, kun otetaan huomioon riidan kohde (tuomio 27.6.2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, 36 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

33 Näiden toteamusten ja ennakkoratkaisupyyntöjen perustelujen nojalla on katsottava, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään pääasiallisesti, onko asetuksen N:o 1371/2007 3 artiklan 8 alakohtaa tulkittava siten, että tässä säännöksessä tarkoitettu kuljetussopimuksen käsite kattaa tilanteen, jossa matkustaja nousee junaan matkustaakseen siinä ilman, että on ostanut matkalippua.

34 Asetuksen N:o 1371/2007 3 artiklan 8 alakohdan mukaan ”kuljetussopimuksella” tarkoitetaan tässä asetuksessa ”rautatieyrityksen tai lipunmyyjän matkustajan kanssa tekemää sopimusta, joka koskee yhden tai useamman kuljetuspalvelun suorittamista maksua vastaan tai korvauksetta”.

35 On muistutettava, että unionin oikeuden säännöksen tai määräyksen tulkitsemisessa on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto myös asiayhteys ja sillä säännöstöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös tai määräys on (tuomio 7.6.2005, VEMW ym., C-17/03, EU:C:2005:362, 41 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen, ja tuomio 22.11.2012, Westbahn Management, C-136/11, EU:C:2012:740, 33 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

36 Asetuksen N:o 1371/2007 3 artiklan 8 alakohdan sanamuodosta on todettava yhtäältä, että termillä sopimus tarkoitetaan sen tavanomaisessa merkityksessä tahtojen yhtymistä, jolla on tarkoitus saada aikaan oikeusvaikutuksia. Toisaalta tällä asetuksella säännellyllä alalla ja tämän säännöksen sanamuoto huomioon ottaen tämä vaikutus muodostuu pääasiallisesti rautatieyrityksen velvollisuudesta tarjota matkustajalle yksi tai useampi kuljetuspalvelu ja matkustajan velvollisuudesta maksaa hinta, jollei kuljetuspalvelua tarjota maksutta.

37 Edellisessä kohdassa tehdyistä toteamuksista seuraa siten, että yhtäältä sekä rautatieyritys, joka on antanut vapaan pääsyn junaansa, että toisaalta matkustaja, joka on noussut junaan matkustaakseen siinä, antavat yhtäpitävän tahdonilmauksensa olla sopimussuhteessa siten, että kuljetussopimuksen olemassaolon osoittamiseksi tarvittavat edellytykset lähtökohtaisesti täyttyvät. Asetuksen N:o 1371/2007 3 artiklan 8 alakohdan sanamuodon perusteella ei voida kuitenkaan määrittää, onko se seikka, että matkustajalla on lippu, välttämätön, jotta voidaan katsoa, että kyseessä on tässä säännöksessä tarkoitettu kuljetussopimus.

38 Asetuksen N:o 1371/2007 3 artiklan 8 alakohdan asiayhteydestä on todettava ensinnäkin, että termi kuljetussopimus mainitaan tämän asetuksen useissa muissa säännöksissä.

39 Mainitun asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa määritetään siten, että ”suoralla lipulla” tarkoitetaan ”lippua tai lippuja, jotka vastaavat kuljetussopimusta, joka on tehty yhden tai useamman rautatieyrityksen liikennöimien peräkkäisten rautatiematkojen tekemistä varten”.

40 Saman asetuksen 4 artiklassa, joka koskee erityisesti kuljetussopimusta, puolestaan säädetään, että ”jollei [asetuksen N:o 1371/2007 II] luvun säännöksistä muuta johdu, kuljetussopimuksen tekemiseen ja toteuttamiseen sekä siihen liittyvään tiedottamiseen ja lippujen toimittamiseen sovelletaan liitteessä I olevien II ja III osan määräyksiä”.

41 Tässä yhteydessä asetuksen N:o 1371/2007 liitteessä I toistetaan muun muassa COTIF:n liitteessä A oleva II osa, joka koskee kuljetussopimuksen solmimista ja toimeenpanoa. Tämän liitteen 6 artiklan 1 kohdassa määrätään, että ”kuljetussopimuksella kuljettaja sitoutuu kuljettamaan matkustajan sekä tarvittaessa matkatavaran ja ajoneuvot määräpaikkaan sekä luovuttamaan matkatavaran ja ajoneuvot määräpaikassa”; mainitun 6 artiklan 2 kohdassa täsmennetään, että kuljetussopimuksen todisteena on yksi tai useampi matkustajalle kirjoitettu matkalippu ja että matkalipun puuttuminen, puutteellisuus tai katoaminen ei vaikuta kuljetussopimuksen olemassaoloon eikä voimassaoloon, vaan kuljetussopimus pysyy COTIF:ssä vahvistettujen yhtenäisten oikeussäännösten alaisena, ottaen kuitenkin huomioon mainitussa liitteessä olevan 9 artiklan mukaiset seuraukset. Samassa liitteessä olevan 6 artiklan 3 kohdassa todetaan lisäksi, että matkalippu on, kunnes toisin osoitetaan, todiste kuljetussopimuksen solmimisesta ja sen sisällöstä.

42 Lisäksi COTIF:n liitteessä A olevan 7 artiklan 1 kohdassa todetaan, että yleisissä kuljetusehdoissa määrätään muun muassa matkalippujen muoto ja sisältö, ja sen 2 kohdan c alakohdan mukaan matkalipussa on oltava muun muassa merkinnät, jotka tarvitaan todistamaan kuljetussopimuksen solmiminen sekä sen sisältö ja joiden nojalla matkustaja voi saattaa voimaan tästä sopimuksesta johtuvat oikeutensa.

43 Tässä yhteydessä on korostettava myös, että asetuksen N:o 1371/2007 9 artiklan 2 ja 3 kohdasta käy ilmi, että rautatieyritysten on toimitettava lippuja matkustajille näissä säännöksissä luetelluista kolmesta – tai julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella tarjottavien palveluiden osalta kahdesta – myyntipisteestä vähintään yhden välityksellä, muun muassa junista, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 kohdan soveltamista.

44 Toiseksi on todettava, että mainitun asetuksen liitteessä I olevassa COTIF:n liitteessä A olevan 8 artiklan 1 kohdasta käy ilmi, että ellei matkustajan ja kuljettajan kesken ole toisin sovittu, on kuljetusmaksu maksettava etukäteen.

45 Lisäksi on totta, että mainitussa liitteessä A olevan 9 artiklan — 6 artiklaa voidaan soveltaa vain, jollei 9 artiklasta muuta johdu — 1 kohdan ensimmäisessä virkkeessä määrätään, että matkustajalla on matkan alusta lähtien oltava voimassa oleva matkalippu, joka hänen on esitettävä lippuja tarkastettaessa. Mainitun 9 artiklan 1 kohdan toisen virkkeen a ja b kohdassa täsmennetään kuitenkin, että yleisissä kuljetusehdoissa voidaan määrätä, että matkustajan, joka ei esitä voimassa olevaa matkalippua, on maksettava kuljetusmaksu ja sen lisäksi lisämaksu ja että matkustaja, joka kieltäytyy heti maksamasta kuljetusmaksua tai lisämaksua, voidaan poistaa junasta.

46 Asetuksen N:o 1371/2007 3 artiklan 16 alakohdan mukaan ”yleisillä kuljetusehdoilla” tarkoitetaan mainitussa asetuksessa ”lain mukaisesti kussakin jäsenvaltiossa voimassa olevien yleisten ehtojen tai tariffien muodossa asetettuja ja liikenteenharjoittajan noudattamia ehtoja, joista on tullut kuljetussopimuksen tekemisen myötä sen olennainen osa”, ja saman asetuksen 3 artiklan 2 alakohdassa määritetään, että ”kuljettajalla” tarkoitetaan ”sopimuspuolena olevaa rautatieyritystä, jonka kanssa matkustaja on tehnyt kuljetussopimuksen, tai peräkkäisiä rautatieyrityksiä, jotka ovat kyseisen sopimuksen perusteella vastuuvelvollisia”.

47 Koska matkustajaan, joka ei esitä voimassa olevaa matkalippua tai joka kieltäytyy heti maksamasta kuljetusmaksua, nähden voidaan siten asetuksen N:o 1371/2007 liitteessä I olevassa COTIF:n liitteessä A olevan 9 artiklan nojalla vedota yleisiin kuljetusehtoihin ja koska yleisistä kuljetusehdoista tämän asetuksen 3 artiklan 16 alakohdan, luettuna yhdessä saman asetuksen 3 artiklan 2 alakohdan kanssa, mukaan tulee tätä asetusta sovellettaessa rautatieyrityksen ja matkustajan välisen kuljetussopimuksen tekemisen myötä sen olennainen osa, tästä seuraa, että kuljetusyrityksen, joka antaa vapaan pääsyn juniinsa, ja matkustajan, joka nousee tällaiseen junaan matkustaakseen siinä, on katsottava olevan samassa asetuksessa tarkoitetun kuljetussopimuksen sopimuspuolia siitä lähtien, kun matkustaja on tällä tavoin junassa. Muussa tapauksessa näet mainittuun matkustajaan nähden ei olisi asetuksen N:o 1371/2007 perusteella mahdollista vedota näihin yleisiin kuljetusehtoihin.

48 Näistä asiayhteyttä valaisevista seikoista seuraa selvästi, että lippu, jota kutsutaan mainitussa liitteessä A myös matkalipuksi, on pelkkä väline, jolla konkretisoidaan asetuksessa N:o 1371/2007 tarkoitettu kuljetussopimus.

49 Asetuksen N:o 1371/2007 3 artiklan 8 alakohdan sanamuodon ja asiayhteyden perusteella on näin ollen katsottava, että mainitussa säännöksessä tarkoitettu kuljetussopimuksen käsite on ymmärrettävä siten, että se on riippumaton siitä, onko matkustajalla lippu, sekä siten, että se kattaa tilanteen, jossa matkustaja nousee junaan, johon on vapaa pääsy, matkustaakseen siinä ilman, että on ostanut lippua.

50 Tällaista tulkintaa tukevat asetuksen N:o 1371/2007 tavoitteet. Yhtäältä tämän asetuksen 1 artiklan a alakohdan sanamuodosta käy ilmi, että tämän asetuksen tarkoituksena on vahvistaa säännöt kuljetussopimusten tekemisestä. Toisaalta mainitun asetuksen johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa korostetaan erityisesti sitä, että on tärkeää, että yhteisen liikennepolitiikan puitteissa turvataan rautatieliikenteen matkustajien oikeudet. Lisäksi saman asetuksen johdanto-osan toisesta perustelukappaleesta käy ilmi, että tavoitteena on saavuttaa korkeatasoinen kuluttajansuoja

liikenteen alalla, ja johdanto-osan kolmannessa perustelukappaleessa todetaan, että koska rautatiematkustaja on kuljetussopimuksen heikompi osapuoli, matkustajien oikeudet olisi turvattava tässä suhteessa.

51 Olisi näiden tavoitteiden vastaista katsoa, että asetuksessa N:o 1371/2007 tarkoitettua kuljetussopimuksen käsitettä olisi tulkittava siten, että se ei kata tilannetta, jossa matkustaja nousee junaan, johon on vapaa pääsy, matkustaakseen siinä ilman, että on ostanut lippua. Jos näet olisi sallittua katsoa, että pelkästään sillä perusteella, että tällaisella matkustajalla ei ole lippua junaan noustessaan, hän ei ole sopimussuhteessa rautatieyritykseen, joka on antanut vapaan pääsyn juniinsa, tämä matkustaja voisi hänestä riippumattomien seikkojen vuoksi jäädä vaille niitä oikeuksia, jotka mainitussa asetuksessa on liitetty kuljetussopimuksen tekemiseen, mikä olisi vastoin mainitulla asetuksella tavoiteltua, rautatiematkustajien suojaamista koskevaa päämäärää, joka mainitaan sen johdanto-osan ensimmäisestä kolmanteen perustelukappaleessa.

52 Koska lisäksi asetuksesta N:o 1371/2007 puuttuvat tätä koskevat säännökset, tällaisella tulkinnalla ei ole vaikutusta kuljetussopimuksen pätevyyteen tai niihin seurauksiin, joita aiheutuu siitä, että jokin sopimuspuolista jättää noudattamatta sopimusvelvoitteitaan, sillä näitä seikkoja säännellään sovellettavan kansallisen oikeuden mukaisesti, kun asetuksessa ei ole niistä säännöksiä .

53 Kaiken edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 1371/2007 3 artiklan 8 alakohtaa on tulkittava siten, että tässä säännöksessä tarkoitettu kuljetussopimuksen käsite kattaa tilanteen, jossa matkustaja nousee junaan, johon on vapaa pääsy, matkustaakseen siinä ilman, että on ostanut lippua.

Toinen kysymys

54 Ensimmäiseen kysymykseen esitetty vastaus huomioon ottaen toiseen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Kolmas ja viides kysymys

55 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kolmannella ja viidennellä kysymyksellään, joita on tarkasteltava yhdessä, pääasiallisesti, onko direktiivin 93/13 6 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että se on esteenä sille, että kansallinen tuomioistuin, joka toteaa elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan väliseen sopimukseen sisältyvän sopimussakkolausekkeen kohtuuttomaksi, muuttaa tässä lausekkeessa kuluttajalle määrätyn seuraamuksen määrää tai korvaa mainitun lausekkeen kansallisen oikeuden dispositiivisella säännöksellä. Kansallinen tuomioistuin pohtii tässä yhteydessä myös, onko direktiiviä 93/13 tulkittava siten, että se on esteenä sille, että kansallinen tuomioistuin soveltaa pääasioissa kyseessä olevan kaltaisissa olosuhteissa sopimussuhteen ulkopuolista vastuuta koskevia kansallisen oikeuden säännöksiä.

56 Tässä yhteydessä on todettava aluksi, että nyt käsiteltävissä asioissa ennakkoratkaisupyynnöissä tehtyjen toteamusten mukaan sopimussakkolauseke, jonka ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin voisi mahdollisesti todeta kohtuuttomaksi, kuuluu NMBS:n yleisiin kuljetusehtoihin, joiden osalta kansallinen tuomioistuin toteaa, että ne ”katsotaan yleisesti sitoviksi niiden normatiivisen luonteen” perusteella; ne myös julkaistaan ”valtion virallisessa julkaisussa”.

57 Nämä täsmennykset huomioon ottaen on muistutettava, että direktiivin 93/13 1 artiklan 2 kohdan mukaan tämän direktiivin säännökset eivät koske pakottavia lakeja tai asetuksia heijastavia sopimusehtoja.

58 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on niin, että kuten direktiivin 93/13 johdanto-osan 13. perustelukappaleesta ilmenee, saman direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa säädetty poissulkeminen kattaa kansallisen oikeuden säännökset, joita sovelletaan sopimuspuolten välillä niiden tahdosta riippumatta, ja säännökset, joita sovelletaan suoraan lain nojalla silloin, kun sopimuspuolten välillä ei ole sovittu muusta järjestelystä, samoin kuin sopimuslausekkeet, joissa heijastuvat mainitut kansallisen oikeuden säännökset (ks. vastaavasti tuomio 21.3.2013, RWE Vertrieb, C-92/11, EU:C:2013:180, 26 kohta; tuomio 30.4.2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, 30, 31 ja 42 kohta, ja määräys 7.12.2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, ei julkaistu, EU:C:2017:954, 25 kohta).

59 Tämä poissulkeminen voidaan oikeuttaa sillä perusteella, että on lähtökohtaisesti oikeutettua olettaa, että kansallinen lainsäätäjä on saattanut tasapainoon tiettyjen sopimusten sopimuspuolten kaikki oikeudet ja velvollisuudet, ja että unionin lainsäätäjä on nimenomaisesti halunnut säilyttää tämän tasapainon (ks. vastaavasti tuomio 30.4.2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, 41 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja määräys 7.12.2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, ei julkaistu, EU:C:2017:954, 26 kohta).

60 Tämä direktiivin 93/13 soveltamisalan ulkopuolelle jättäminen edellyttää unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan siten kahden ehdon täyttymistä. Yhtäältä sopimusehdon on heijastettava lain tai asetuksen säännöstä, ja toisaalta tämän säännöksen on oltava pakottava (tuomio 10.9.2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, 78 kohta ja tuomio 20.9.2017, Andriciuc ym., C-186/16, EU:C:2017:703, 28 kohta).

61 Lisäksi unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä käy pääasiallisesti ilmi, että mainittu poissulkeminen kattaa muut pakottavat lait tai asetukset kuin ne, jotka koskevat sitä, miten laaja toimivalta kansallisella tuomioistuimella on arvioida sopimusehdon kohtuuttomuutta (ks. vastaavasti tuomio 30.4.2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, 39 ja 40 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen, ja tuomio 7.8.2018, Banco Santander ja Escobedo Cortés, C-96/16 ja C-94/17, EU:C:2018:643, 44 kohta).

62 Sen selvittäminen, täyttyvätkö nämä edellytykset, kuuluu kansallisen tuomioistuimen toimivaltaan kussakin yksittäistapauksessa (ks. vastaavasti tuomio 30.5.2013, Asbeek Brusse ja de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, 33 kohta ja tuomio 20.9.2017, Andriciuc ym., C-186/16, EU:C:2017:703, 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

63 Kansallisen tuomioistuimen on tätä selvittäessään otettava huomioon se, että direktiivin 93/13 1 artiklan 2 kohdassa säädettyä poikkeusta on tulkittava suppeasti, kun otetaan huomioon erityisesti kyseisen direktiivin tavoite eli kuluttajien suojaaminen elinkeinonharjoittajien heidän kanssaan tekemiin sopimuksiin sisältyviltä kohtuuttomilta ehdoilta (ks. vastaavasti tuomio 10.9.2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, 77 kohta ja tuomio 20.9.2018, OTP Bank ja OTP Faktoring, C-51/17, EU:C:2018:750, 54 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

64 Tämän tultua täsmennetyksi unionin tuomioistuimen on arvioitava kolmatta ja viidettä kysymystä lähtemällä olettamasta, jonka paikkansapitävyys ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on selvitettävä ja jonka mukaan sopimusehto, jonka kohtuuttomaksi toteamista se pohtii, ei jää direktiivin 93/13 soveltamisalan ulkopuolelle sen 1 artiklan 2 kohdan nojalla.

65 Direktiivin 93/13 6 artiklan 1 kohdan sanamuodon mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä, että elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan välisen sopimuksen kohtuuttomat ehdot eivät sido kuluttajia niiden kansallisen lainsäädännön mukaisesti ja että sopimus jää muilta osin osapuolia sitovaksi, jos sopimus voi olla olemassa ilman kohtuuttomia ehtoja.

66 Unionin tuomioistuin on tulkinnut tätä säännöstä siten, että kansallisen tuomioistuimen on tehtävä kaikki päätelmät, jotka kansallisen oikeuden mukaan seuraavat siitä, että kyseinen ehto todetaan kohtuuttomaksi, voidakseen varmistua siitä, ettei ehto sido kuluttajaa. Unionin tuomioistuin on

täsmentänyt tältä osin, että jos kansallinen tuomioistuin katsoo, että sopimusehto on kohtuuton, sen on jätettävä soveltamatta kohtuutonta sopimusehtoa, jotta ehdolla ei ole sitovia vaikutuksia kuluttajaan nähden, ellei kuluttaja vastusta tätä (ks. vastaavasti tuomio 30.5.2013, Asbeek Brusse ja de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, 49 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 26.3.2019, Abanca Corporación Bancaria ja Bankia, C-70/17 ja C-179/17, EU:C:2019:250, 52 kohta).

67 Unionin tuomioistuin on myös jo katsonut, että silloin kun kansallinen tuomioistuin toteaa elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan välisessä sopimuksessa olevan kohtuuttoman ehdon pätemättömäksi, direktiivin 93/13 6 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että se on esteenä kansallisen oikeuden säännökselle, jossa sallitaan kansallisen tuomioistuimen täydentää kyseistä sopimusta muuttamalla ehdon sisältöä (tuomio 30.4.2014, Kásler ja Káslerné Rábai, C-26/13, EU:C:2014:282, 77 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 26.3.2019, Abanca Corporación Bancaria ja Bankia, C-70/17 ja C-179/17, EU:C:2019:250, 53 kohta). Unionin tuomioistuin on erityisesti katsonut, ettei kyseistä säännöstä voida tulkita siten, että kansallinen tuomioistuin voisi sen perusteella silloin, kun se toteaa elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan välisessä sopimuksessa olevan sopimussakkoehdon kohtuuttomaksi, alentaa kuluttajan maksettavaksi vahvistetun sopimussakon määrää sen sijaan, että se jättäisi kokonaan soveltamatta kyseistä ehtoa kuluttajaan nähden (tuomio 30.5.2013, Asbeek Brusse ja de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, 59 kohta ja tuomio 21.1.2015, Unicaja Banco ja Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 ja C-487/13, EU:C:2015:21, 29 kohta).

68 Kyseisen sopimuksen pitää siten säilyä pääsääntöisesti muuttamattomana lukuun ottamatta kohtuuttomien ehtojen poistamista siltä osin kuin tällainen sopimuksen pysyttäminen on kansallisen oikeuden säännösten mukaan oikeudellisesti mahdollista (tuomio 30.5.2013, Asbeek Brusse ja de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, 57 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 21.1.2015, Unicaja Banco ja Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 ja C-487/13, EU:C:2015:21, 28 kohta).

69 Mikäli kansallisen tuomioistuimen sallittaisiin muuttaa tällaisissa sopimuksissa olevien kohtuuttomien ehtojen sisältöä, olisi tämä omiaan haittaamaan direktiivin 93/13 7 artiklassa tarkoitetun pitkän aikavälin tavoitteen toteutumista. Tällainen mahdollisuus nimittäin myötävaikuttaisi sen ehkäisevän vaikutuksen poistumiseen, joka kohdistetaan elinkeinonharjoittajiin jättämällä yksinkertaisesti soveltamatta tällaisia kohtuuttomia ehtoja kuluttajiin nähden, koska elinkeinonharjoittajat olisivat taipuvaisia jatkamaan tällaisten ehtojen käyttämistä tietoisina siitä, että vaikka ehdot julistettaisiin pätemättömiksi, kansallinen tuomioistuin voisi kuitenkin täydentää sopimusta tarvittavilta osin näiden elinkeinonharjoittajien etujen takaamiseksi (tuomio 30.5.2013, Asbeek Brusse ja de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, 58 kohta ja tuomio 26.3.2019, Abanca Corporación Bancaria ja Bankia, C-70/17 ja C-179/17, EU:C:2019:250, 54 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

70 Lisäksi on totta, että unionin tuomioistuin on myöntänyt poikkeuksen tähän periaatteeseen katsoessaan, että direktiivin 93/13 6 artiklan 1 kohta ei ole esteenä sille, että kansallinen tuomioistuin poistaa sopimusoikeudellisten periaatteiden mukaisesti kohtuuttoman ehdon korvaamalla sen dispositiivisella kansallisella oikeussäännöllä, jos tällainen korvaaminen on direktiivin 93/13 6 artiklan 1 kohdan tavoitteen mukaista ja sillä voidaan palauttaa todellinen tasapaino sopimuspuolten oikeuksien ja velvollisuuksien välille siten, että palautetaan sopimuspuolten välinen yhdenvertaisuus. Unionin tuomioistuin on kuitenkin rajannut kyseisen mahdollisuuden tilanteisiin, joissa kansallisen tuomioistuimen olisi kohtuuttoman ehdon pätemättömäksi toteamisen johdosta todettava koko sopimus pätemättömäksi, jolloin kuluttajalle aiheutuisi erityisen haitallisia seurauksia ja negatiivinen seuraamus kohdistuisi näin kuluttajaan (ks. vastaavasti tuomio 21.1.2015, Unicaja Banco ja Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 ja C-487/13, EU:C:2015:21 33 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 26.3.2019, Abanca Corporación Bancaria ja Bankia, C-70/17 ja C-179/17, EU:C:2019:250, 56 ja 57 kohta).

71 Pääasioissa ei – ellei tarkistuksista, jotka ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on suoritettava, muuta johdu – kuitenkaan ilmene, että kyseisen sopimussakkolausekkeen mahdollinen pätemättömäksi toteaminen johtaisi koko sopimusten pätemättömäksi toteamiseen, jolloin kuluttajalle aiheutuisi erityisen haitallisia seurauksia.

72 Siitä, olisiko ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen pääasioissa kyseessä olevissa olosuhteissa mahdollista soveltaa lisäksi sopimussuhteen ulkopuolista vastuuta koskevia kansallisen oikeuden sääntöjä, riittää kun todetaan, että direktiivin 93/13 1 artiklan 1 kohdan sanamuodon mukaan mainitun direktiivin tarkoituksena on lähentää jäsenvaltioiden elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan välillä tehtyjen sopimusten kohtuuttomia ehtoja koskevia lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä, eikä siihen sisälly mitään sopimussuhteen ulkopuolista vastuuta koskevia säännöksiä.

73 Näin ollen kysymystä siitä, voivatko pääasioissa kyseessä olevien kaltaiset olosuhteet kuulua sopimussuhteen ulkopuolista vastuuta koskevan oikeuden alaan, ei ole ratkaistava direktiivin 93/13 vaan kansallisen oikeuden perusteella. Sitä ei näin ollen ole tutkittava nyt käsiteltävänä olevien ennakkoratkaisupyyntöjen yhteydessä.

74 Kaiken edellä esitetyn perusteella kolmanteen ja viidenteen kysymykseen on vastattava, että direktiivin 93/13 6 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että se on esteenä yhtäältä sille, että kansallinen tuomioistuin, joka toteaa elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan väliseen sopimukseen sisältyvän sopimussakkolausekkeen kohtuuttomaksi, muuttaa tässä lausekkeessa kuluttajalle määrätyn seuraamuksen määrää, ja toisaalta sille, että kansallinen tuomioistuin korvaa mainitun lausekkeen sopimusoikeutensa periaatteiden mukaisesti kansallisen oikeuden dispositiivisella säännöksellä, paitsi jos kyseinen sopimus ei voi olla olemassa, mikäli kohtuuton ehto poistetaan, ja jos kuluttajalle aiheutuisi koko sopimuksen pätemättömäksi toteamisesta erityisen haitallisia seurauksia.

Neljäs kysymys

75 Kolmanteen ja viidenteen kysymykseen esitetty vastaus huomioon ottaen neljänteen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

76 Pääasioiden asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (viides jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 23.10.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 3 artiklan 8 alakohtaa on tulkittava siten, että tässä säännöksessä tarkoitettu kuljetussopimuksen käsite kattaa tilanteen, jossa matkustaja nousee junaan, johon on vapaa pääsy, matkustaakseen siinä ilman, että on ostanut lippua.**

2) **Kuluttajasopimusten kohtuuttomista ehdoista 5.4.1993 annetun neuvoston direktiivin 93/13/ETY 6 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että se on esteenä yhtäältä sille, että kansallinen tuomioistuin, joka toteaa elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan väliseen sopimukseen sisältyvän sopimussakkolausekkeen kohtuuttomaksi, muuttaa tässä lausekkeessa kuluttajalle määrätyn seuraamuksen määrää, ja toisaalta sille, että kansallinen tuomioistuin**

korvaa mainitun lausekkeen sopimusoikeutensa periaatteiden mukaisesti kansallisen oikeuden dispositiivisella säännöksellä, paitsi jos kyseinen sopimus ei voi olla olemassa, mikäli kohtuuton ehto poistetaan, ja jos kuluttajalle aiheutuisi koko sopimuksen pätemättömäksi toteamisesta erityisen haitallisia seurauksia.

Allekirjoitukset