Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (piata komora)

zo 7. novembra 2019 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Železničná doprava – Práva a povinnosti cestujúcich – Nariadenie (ES) č. 1371/2007 – Článok 3 bod 8 – Prepravná zmluva – Pojem – Cestujúci, ktorý nastúpi do vlaku bez prepravného dokladu – Nekalé podmienky v spotrebiteľských zmluvách – Smernica 93/13/EHS – Článok 1 ods. 2 a článok 6 ods. 1 – Všeobecné prepravné podmienky železničného podniku – Kogentné zákonné alebo regulačné ustanovenia – Zmluvná pokuta – Oprávnenia vnútroštátneho súdu“

V spojených veciach C-349/18 až C-351/18,

ktorých predmetom sú návrhy na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podané rozhodnutiami Vredegerecht te Antwerpen (Zmierovací súd Antverpy, Belgicko) z 25. mája 2018 a doručenými Súdnemu dvoru 30. mája 2018, ktoré súvisia s konaniami:

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)

proti

Mbutukuovi Kanyebovi (C-349/18),

Larisse Nijsovej (C-350/18),

Jeanovi-Louisovi Anite Dedroogovi (C-351/18),

SÚDNY DVOR (piata komora),

v zložení: predseda piatej komory E. Regan, sudcovia I. Jarukaitis (spravodajca), E. Juhász, M. Ilešič a C. Lycourgos,

generálny advokát: G. Pitruzzella,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– belgická vláda, v zastúpení: C. van Lul, C. Pochet a J.-C. Halleux, splnomocnení zástupcovia,

– Európska komisia, v zastúpení: N. Ruiz García a P. Vanden Heede, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 11. júna 2019,

* Jazyk konania: holandčina.

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrhy na začatie prejudiciálneho konania sa týkajú výkladu článku 9 ods. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, 2007, s. 14), ako aj článku 2 písm. a) a článkov 3 a 6 smernice Rady 93/13/EHS z 5. apríla 1993 o nekalých podmienkach v spotrebiteľských zmluvách (Ú. v. ES L 95, 1993, s. 29; Mim. vyd. 15/002, s. 288).

2 Tieto návrhy boli podané v rámci sporov medzi Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) (Belgická štátna železničná spoločnosť, ďalej len „SNCB“) na jednej strane a pánom Mbutukuom Kanyebom (vec C-349/18), pani Larissou Nijsovou (vec C-350/18) a pánom Jeanom-Louisom Anitom Dedroogom (vec C-351/18) na druhej strane vo veci sadzobných prirážok, ktoré mali tieto osoby zaplatiť za cestovanie vo vlaku bez prepravného dokladu.

Právo Únie

Smernica 93/13

3 Trináste odôvodnenie smernice 93/13 stanovuje:

„keďže sa v zákonných alebo regulačných opatreniach členských štátov, ktoré priamo alebo nepriamo určujú podmienky spotrebiteľských zmlúv, nepredpokladá, že budú obsahovať nekalé podmienky; keďže sa z toho dôvodu nejaví potrebné zaoberať sa podmienkami odrážajúcimi povinné zákonné alebo regulačné opatrenia a zásady alebo ustanovenia medzinárodných dohovorov, ktorých zmluvnou stranou sú členské štáty alebo [Európska únia]; keďže v tomto ohľade znenie ‚kogentné zákonné alebo regulačné opatrenia‘ uvedené v článku 1 ods. 2 zahŕňa pravidlá, ktoré podľa zákona platia medzi zmluvnými stranami za predpokladu, že neboli vytvorené žiadne iné dohody.“

4 Článok 1 tejto smernice stanovuje:

„1. Účelom tejto smernice je aproximovať zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia členských štátov, ktoré sa [týkajú – *neoficiálny preklad*] nekalých podmienok v zmluvách uzatvorených medzi predajcom alebo dodávateľom a spotrebiteľom.

2. Zmluvné podmienky, ktoré odrážajú záväzné [kogentné – *neoficiálny preklad*] zákonné alebo regulačné ustanovenia a ustanovenia alebo zásady medzinárodných dohovorov, ktorých sú členské štáty alebo [Únia] zmluvnou stranou, najmä v oblasti dopravy, nepodliehajú ustanoveniam tejto smernice.“

5 Článok 2 písm. a) uvedenej smernice stanovuje:

„Na účely tejto smernice:

a) ‚nekalé podmienky‘ znamenajú zmluvné podmienky definované v článku 3;“

6 Článok 3 tejto smernice stanovuje:

„1. Zmluvná podmienka, ktorá nebola individuálne dohodnutá, sa považuje za nekalú, ak napriek požiadavke dôvery [ak v rozpore s požiadavkou dobrej viery – *neoficiálny preklad*] spôsobí značnú nerovnováhu v právach a povinnostiach strán vzniknutých na základe zmluvy, ku škode [v neprospech – *neoficiálny preklad*] spotrebiteľa.

2. Podmienka sa nepovažuje za individuálne dohodnutú, ak bola navrhnutá vopred [vopred naformulovaná – *neoficiálny preklad*] a spotrebiteľ preto nebol schopný ovplyvniť podstatu podmienky [jej obsah – *neoficiálny preklad*], najmä v súvislosti s predbežne formulovanou štandardnou zmluvou.

…

3. Príloha obsahuje indikatívny a nevyčerpávajúci zoznam podmienok, ktoré sa môžu považovať za nekalé.“

7 Článok 6 ods. 1 smernice 93/13 stanovuje:

„Členské štáty zabezpečia, aby nekalé podmienky použité v zmluvách uzatvorených so spotrebiteľom zo strany predajcu alebo dodávateľa podľa ich vnútroštátneho práva, neboli záväzné pre spotrebiteľa a aby zmluva bola podľa týchto podmienok naďalej záväzná pre strany, ak je jej ďalšia existencia možná bez nekalých podmienok.“

8 Článok 7 ods. 1 tejto smernice znie:

„Členské štáty zabezpečia, aby v záujme spotrebiteľov a subjektov hospodárskej súťaže existovali primerané a účinné prostriedky, ktoré by zabránili súvisl[é]mu uplatňovaniu nekalých podmienok v zmluvách uzatvorených so spotrebiteľmi zo strany predajcov alebo dodávateľov.“

Nariadenie č. 1371/2007

9 Odôvodnenia 1 až 3 nariadenia č. 1371/2007 stanovujú:

„(1) V rámci spoločnej dopravnej politiky je dôležité ochrániť užívateľské práva cestujúcich v železničnej preprave a zlepšiť kvalitu a efektívnosť služieb osobnej železničnej prepravy s cieľom prispieť k zvýšeniu podielu železničnej dopravy vo vzťahu k iným spôsobom dopravy.

(2) Oznámenie Komisie Stratégia politiky na ochranu spotrebiteľa pre roky 2002 – 2006 [Ú. v. ES C 137, 2002, s. 2] určuje cieľ, ktorým je dosiahnuť úroveň ochrany spotrebiteľa v oblasti dopravy v súlade s článkom 153 ods. 2 [Z]mluvy.

(3) V železničnej preprave je cestujúci slabšou stranou prepravnej zmluvy a je potrebné v tomto ohľade jeho práva chrániť.“

10 Článok 1 písm. a) tohto nariadenia stanovuje:

„Toto nariadenie ustanovuje pravidlá, ktoré sa týkajú:

a) informácií, ktoré majú železničné podniky poskytovať, uzavretia prepravných zmlúv, vydávania prepravných dokladov a zavedenia počítačového informačného a rezervačného systému pre železničnú prepravu;“

11 Článok 3 uvedeného nariadenia obsahuje tieto definície:

„Na účely tohto nariadenia platia tieto vymedzenia pojmov:

…

2. ‚dopravca‘ je železničný podnik, s ktorým cestujúci uzavrel prepravnú zmluvu, alebo viaceré po sebe nasledujúce železničné podniky, ktoré sú zodpovedné na základe tejto zmluvy;

…

8. ‚prepravná zmluva‘ je zmluva o platenej alebo neplatenej preprave medzi železničným podnikom alebo predajcom prepravných dokladov a cestujúcim o poskytnutí jednej alebo viacerých dopravných služieb;

…

10. ‚priamy cestovný lístok‘ je prepravný doklad alebo prepravné doklady, ktoré predstavujú prepravnú zmluvu na na seba nadväzujúce služby železničnej prepravy, ktoré prevádzkuje jeden alebo viaceré železničné podniky;

…

16. ‚všeobecné prepravné podmienky‘ sú platné právne záväzné podmienky dopravcu vo forme všeobecných obchodných podmienok alebo taríf v každom členskom štáte, ktoré sa uzavretím prepravnej zmluvy stali ich súčasťou;

…“

12 Kapitola II nariadenia č. 1371/2007 s názvom „Prepravná zmluva, informácie a prepravné doklady“ obsahuje články 4 až 10. článok 4 tohto nariadenia, nazvaný „Prepravná zmluva“, stanovuje:

„Pokiaľ táto kapitola neustanovuje inak, na uzavretie a vykonávanie prepravnej zmluvy a poskytovanie informácií a prepravných dokladov sa uplatňujú ustanovenia hlavy II a III prílohy I.“

13 Článok 9 uvedeného nariadenia, ktorý sa týka dostupnosti prepravných dokladov, priamych cestovných lístkov a rezervácií, vo svojich odsekoch 2 až 4 stanovuje:

„2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4, predáva železničný podnik prepravné doklady cestujúcim aspoň na jednom z týchto predajných miest:

a) predajňa prepravných dokladov alebo predajný automat;

b) telefón, internet alebo iné široko dostupné informačné technológie;

c) vo vlaku.

3. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 4 a 5, predáva železničný podnik prepravné doklady cestujúcim v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme aspoň na jednom z týchto predajných miest:

a) predajňa prepravných dokladov alebo predajný automat;

b) vo vlaku.

4. Železničné podniky ponúkajú možnosť zakúpiť si prepravné doklady pre daný spoj vo vlaku, pokiaľ to nie je obmedzené alebo vylúčené z dôvodov bezpečnosti alebo politiky boja proti podvodom, povinnej rezervácie miest alebo z primeraných obchodných dôvodov.“

14 Príloha I nariadenia č. 1371/2007, nazvaná „Výňatok z Jednotných právnych predpisov pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožín (CIV)“, pozostáva z hláv II až VII dodatku A k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980, zmenenom Protokolom o zmene Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave z 3. júna 1999 (ďalej len „COTIF“). V tejto prílohe I sa teda nachádza hlava II uvedeného dodatku, ktorá má názov „Uzatváranie a vykonávanie prepravnej zmluvy“ a ktorá obsahuje články 6 až 11 daného dodatku.

15 Článok 6 v dodatku A dohovoru COTIF, nazvaný „Prepravná zmluva“, stanovuje:

„1. Dopravca je na základe prepravnej zmluvy povinný prepraviť cestujúceho, prípadne batožinu a vozidlá, na miesto určenia a vydať batožinu a vozidlá na mieste určenia.

2. Prepravná zmluva musí byť potvrdená jedným alebo viacerými prepravnými dokladmi vydanými cestujúcemu. Bez ohľadu na článok 9 však chýbajúcim prepravným dokladom, chybami v ňom alebo jeho stratou nie je dotknutý obsah ani platnosť zmluvy, na ktorú sa naďalej vzťahujú tieto jednotné právne predpisy.

3. Pokiaľ sa nepreukáže opak, prepravné doklady sa považujú za dôkaz uzatvorenia prepravnej zmluvy.“

16 Článok 7 v tomto dodatku A, ktorý sa týka „Prepravného dokladu“, vo svojich odsekoch 1 a 2 stanovuje:

„1. Všeobecné prepravné podmienky stanovia formu a obsah prepravných dokladov, ako aj jazyk a písmo, ktoré sa majú pri ich tlači a vyplňovaní používať.

2. Na prepravnom doklade musia byť uvedené aspoň tieto údaje:

…

c) každý iný údaj potrebný na preukázanie uzavretia a obsahu prepravnej zmluvy a údaj, ktorý cestujúcemu umožňuje uplatniť jeho práva vyplývajúce z tejto zmluvy.“

17 Článok 8 ods. 1 v uvedenom dodatku A spresňuje, že „ak medzi cestujúcim a dopravcom nebolo dohodnuté inak, cestovné sa platí vopred“.

18 Článok 9 toho istého dodatku A má názov „Právo na prepravu, vylúčenie z prepravy“. Jeho odsek 1 stanovuje:

„Cestujúci je povinný mať od začiatku cesty platný prepravný doklad a predložiť ho na kontrolu prepravných dokladov. Všeobecné prepravné podmienky môžu stanoviť:

a) že cestujúci, ktorý sa nepreukáže platným prepravným dokladom, je povinný zaplatiť okrem cestovného aj prirážku;

b) že cestujúci, ktorý odmietne ihneď zaplatiť cestovné alebo prirážku, môže byť vylúčený z prepravy;

c) či a za akých podmienok možno prirážku vrátiť.“

Spory vo veciach samých a prejudiciálne otázky

19 V priebehu roka 2015 sa pán Kanyeba dopustil štyroch porušení, pri ktorých sa ukázalo, že cestoval bez toho, aby mal platný prepravný doklad (vec C-349/18), pričom tak porušil články 156 až 160 prepravných podmienok SNCB, ktoré platili v tom čase. V rokoch 2013 a 2015 bolo voči pani Nijsovej zistených päť podobných porušení (vec C-350/18). Takisto v rokoch 2014 a 2015 bolo voči pánovi Dedroogovi zistených jedenásť podobných porušení (vec C-351/18).

20 Spoločnosť SNCB ponúkla každej z týchto osôb možnosť napraviť vzniknutú situáciu tak, že buď na mieste uhradí sumu cestovného, zvýšenú o prirážku, tzv. vlakovú tarifu, alebo v lehote štrnástich dní od zistenia porušenia zaplatí paušálnu sumu vo výške 75 eur, alebo čo sa týka porušení spáchaných pred rokom 2015, zaplatí cestovné zvýšené o 60 eur. Po uplynutí tejto 14 dňovej lehoty mali žalovaní vo veci samej ešte možnosť zaplatiť paušálnu sumu vo výške 225 eur alebo za porušenia, ktoré predchádzali roku 2015, cenu za prepravu zvýšenú o 200 eur.

21 Keďže žiadny zo žalovaných vo veci samej tieto možnosti nevyužil, SNCB ich žalovala na Vredegerecht te Antwerpen (Zmierovací súd Antverpy, Belgicko), t. j. na vnútroštátnom súde, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, aby im bola uložená povinnosť zaplatiť vo veciach C-349/18 až C-351/18, v uvedenom poradí sumy 880,20 eura, 1 103,90 eura a 2 394 eur, v každom prípade zvýšené o trovy konania. V rámci týchto žalôb SNCB tvrdí, že právne vzťahy medzi ňou a každým zo žalovaných vo veci samej nemajú zmluvnú, ale regulačnú povahu, pretože tieto osoby si nezakúpili prepravný doklad. Tieto osoby sa nezúčastnili na pojednávaní pred vnútroštátnym súdom.

22 Uvedený súd sa domnieva, že vzhľadom na judikatúru Súdneho dvora je povinný preskúmať *ex offo* uplatnenie ustanovení týkajúcich sa nekalých zmluvných podmienok, ak sa služba poskytuje spotrebiteľovi. Vnútroštátny súd poznamenáva, že vo veciach, o ktorých rozhoduje, ide jednak o „spotrebiteľov“ v zmysle teórie nekalých podmienok, pričom tento pojem sa podľa nej týka „ak[ej]koľvek fyzick[ej] osoby, ktorá koná na účely, ktoré sú mimo rámca jej obchodnej, podnikateľskej, remeselnej alebo profesijnej činnosti“, a jednak „podnik“ v zmysle tejto istej teórie, pričom v tejto súvislosti odkazuje na rozsudok Hof van Cassatie (Kasačný súd, Belgicko). Daný súd uvádza, že v dôsledku toho je povinný pokračovať v preskúmaní uplatnenia uvedenej teórie a v tejto súvislosti sa pýta na povahu právneho vzťahu medzi spoločnosťou SNCB a žalovanými vo veci samej, ako aj v nadväznosti na to, či bola alebo nebola uzavretá zmluva o preprave.

23 V tejto súvislosti uvádza, že právny základ všeobecných prepravných podmienok spoločnosti SNCB, ktoré určujú práva a povinnosti spoločnosti SNCB a cestujúcich, nie je jasný. Podľa prvého názoru ide o výlučne zmluvné ustanovenia. Podľa druhého názoru ide o vyhlášky v zmysle správneho práva. V belgickom práve existuje takisto rozpor, pokiaľ ide o povahu právneho vzťahu medzi spoločnosťou SNCB a cestujúcim. Podľa prvého názoru je tento vzťah v každom prípade zmluvnej povahy, aj keď cestujúci nemá platný prepravný doklad. Samotná skutočnosť, že osoba vstúpi do priestoru, v ktorom treba mať prepravný doklad, vedie k vzniku prepravnej zmluvy, ktorá je teda čisto zmluvou o pristúpení. Podľa druhého názoru ide o zmluvný vzťah vtedy, keď si cestujúci kúpi prepravný doklad, ale v prípade neexistencie takého dokladu sa tento vzťah stáva regulačným. Neexistuje totiž súhlas vôle medzi cestujúcim, ktorý nemá v úmysle zaplatiť za dopravu, a prepravnou spoločnosťou, ktorá nemá v úmysle vykonať prepravu bez protihodnoty. Vnútroštátny súd uvádza, že tieto pochybnosti sa viac nezdajú byť podľa belgického práva aktuálne, pretože Grondwettelijk Hof (Ústavný súd, Belgicko) a Hof van Cassatie (Kasačný súd) rozhodli, že teória o nekalých podmienkach sa vzťahuje aj na regulačný právny vzťah.

24 Vnútroštátny súd však uvádza, že teória nekalých podmienok predpokladá existenciu zmluvy, a domnieva sa, že pojem „zmluva“ je pojmom práva Únie. V tejto súvislosti odkazuje na článok 9 ods. 4 nariadenia č. 1371/2007 a pýta sa na okamih uzavretia zmluvy o preprave, a presnejšie na to, či k nemu došlo v okamihu vstúpenia do priestoru, v ktorom je v zásade potrebné mať prepravný doklad, alebo v okamihu nadobudnutia prepravného dokladu.

25 Okrem toho sa domnieva, že otázku vzniku zmluvy o preprave treba spájať s článkom 2 písm. a) a článkom 3 smernice 93/13. Vo veciach, ktoré sú mu predložené, sa podľa neho všeobecné prepravné podmienky spoločnosti SNCB, či už majú zmluvnú alebo regulačnú povahu, majú považovať za podmienky, ktoré neboli v zmysle tohto ustanovenia individuálne dohodnuté.

26 Vzhľadom na tieto úvahy sa vnútroštátny súd pýta, či zmluvný vzťah vzniká vždy medzi prepravnou spoločnosťou a cestujúcim, aj keď tento cestujúci využíva služby toho prepravcu bez prepravného dokladu. Ak by to tak nebolo, pýta sa, či sa teória nekalých podmienok uplatní na cestujúceho, ktorý využije verejnú prepravu bez prepravného dokladu.

27 Keby sa Súdny dvor domnieval, že všeobecné prepravné podmienky spoločnosti SNCB sa musia preskúmať s ohľadom na teóriu nekalých podmienok, vnútroštátny súd uvádza, že podľa belgického práva sankciou za nekalú podmienku je jej neplatnosť a že podľa judikatúry Súdneho dvora právo Únie v podstate bráni tomu, aby vnútroštátny súd, ktorý konštatuje neplatnosť nekalej zmluvnej podmienky v zmluve uzatvorenej medzi predajcom alebo dodávateľom a spotrebiteľom, doplnil túto zmluvu tým, že zmení obsah tejto podmienky. Belgická právna náuka sa však stavia kriticky proti tomuto zákazu dispozitívneho účinku všeobecnej právnej úpravy, pretože je nedostatočne odstupňovaný. Uvedený súd sa teda pýta, či môžu existovať okolnosti, za ktorých má predajca, alebo dodávateľ záujem na tom, aby bola podmienka zachovaná, ale za ktorých má spotrebiteľ záujem na tom, aby rozsah tejto podmienky bol zmiernený súdom, a v takom prípade, či tieto okolnosti možno definovať abstraktným spôsobom.

28 Za týchto podmienok Vredegerecht te Antwerpen (Zmierovací súd, Antverpy) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky, ktoré majú rovnaké znenie vo všetkých spojených veciach:

„1. Má sa článok 9 ods. 4 [nariadenia č. 1371/2007] z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave v spojení s článkom 2 písm. a) a článkom 3 smernice 93/13 vykladať v tom zmysle, že medzi prepravnou spoločnosťou a cestujúcim vzniká vždy zmluvný vzťah, dokonca aj vtedy, keď cestujúci využije služby prepravcu bez prepravného dokladu?

2. Ak má byť odpoveď na predchádzajúcu otázku záporná, vzťahuje sa potom ochrana prostredníctvom právnej úpravy o nekalých podmienkach aj na cestujúceho, ktorý využije prostriedok verejnej dopravy bez prepravného dokladu a ktorý je v dôsledku tohto správania povinný podľa všeobecných obchodných podmienok prepravcu, považovaných na základe ich normatívneho charakteru alebo v dôsledku ich uverejnenia v *Úradnom vestníku* štátu za všeobecne záväzné, zaplatiť prirážku k cestovnému?

3. Bráni článok 6 smernice 93/13, ktorý stanovuje, že ‚členské štáty zabezpečia, aby nekalé podmienky použité v zmluvách uzatvorených so spotrebiteľom zo strany predajcu alebo dodávateľa podľa ich vnútroštátneho práva, neboli záväzné pre spotrebiteľa a aby zmluva bola podľa týchto podmienok naďalej záväzná pre strany, ak je jej ďalšia existencia možná bez nekalých podmienok‘, v každom prípade tomu, aby súd podmienku považovanú za nekalú zmiernil, alebo namiesto nej uplatnil všeobecnú právnu úpravu?

4. Ak má byť odpoveď na predchádzajúcu otázku záporná, za akých okolností môže vnútroštátny súd vykonať zmiernenie podmienky považovanej za nekalú alebo ju nahradiť všeobecnou právnou úpravou?

5. Ak vyššie uvedené otázky nemožno zodpovedať abstraktne, vyvstáva otázka, či v prípade, že štátna železničná spoločnosť občianskoprávne sankcionuje pristihnutého čierneho pasažiera prirážkou, prípadne jej prirátaním k cestovnému, a súd dôjde k záveru, že požadovaná prirážka je nekalá v zmysle článku 2 písm. a) smernice 93/13 v spojení s článkom 3 tejto smernice, bráni článok 6 uvedenej smernice tomu, aby súd podmienku vyhlásil za neplatnú, a na nahradenie škody, ktorú utrpela štátna železničná spoločnosť, uplatnil všeobecnú právnu úpravu zodpovednosti za škodu?“

Konanie na Súdnom dvore

29 Rozhodnutím predsedu Súdneho dvora z 11. júla 2018 boli veci C-349/18 až C-351/18 spojené na účely písomnej časti konania a vyhlásenia rozsudku.

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

30 Na úvod treba na jednej strane uviesť, že svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd snaží zistiť výklad článku 9 ods. 4 nariadenia č. 1371/2007 vzhľadom na smernicu 93/13. Toto nariadenie však neobsahuje žiadny odkaz na smernicu 93/13. Navyše z porovnania článkov 1 tohto nariadenia a tejto smernice vyplýva, že majú rozdielny predmet. Ustanovenia smernice 93/13 preto nemôžu byť relevantné pre výklad nariadenia č. 1371/2007 (pozri analogicky rozsudky z 9. septembra 2004, Meiland Azewijn, C-292/02, EU:C:2004:499, bod 40; z 15. decembra 2011, Møller, C-585/10, EU:C:2011:847, body 37 a 38, ako aj z 11. septembra 2014, Komisia/Nemecko, C-525/12, EU:C:2014:2202, bod 40).

31 Na druhej strane, hoci sa vnútroštátny súd touto prvou otázkou pýta na výklad článku 9 ods. 4 nariadenia č. 1371/2007, treba poznamenať, že toto ustanovenie sa týka možnosti, ktorú musia železničné podniky v zásade poskytovať, t. j. možnosť zakúpiť si prepravné doklady pre dotknutú službu do vlaku. Z návrhov na začatie prejudiciálneho konania však vyplýva, že vo veciach samých nie je ani tak sporná táto možnosť, ale skôr to, či cestujúceho, ktorý cestuje vo vlaku bez toho, aby si kúpil prepravný doklad, treba považovať za cestujúceho, ktorý z dôvodu svojho nastúpenia do vlaku vstúpil so železničným podnikom do zmluvného vzťahu v zmysle tohto nariadenia. Na účely sporov vo veciach samých teda nejde o tento článok 9 ods. 4 ako taký, ktorý by potreboval výklad.

32 Z ustálenej judikatúry Súdneho dvora pritom vyplýva, že v rámci konania na základe spolupráce medzi vnútroštátnymi súdmi a Súdnym dvorom zakotveného v článku 267 ZFEÚ prislúcha Súdnemu dvoru poskytnúť vnútroštátnemu súdu odpoveď potrebnú na rozhodnutie vo veci, ktorú prejednáva. Vzhľadom na to Súdnemu dvoru prináleží v prípade potreby preformulovať otázky, ktoré sú mu položené. Okolnosť, že vnútroštátny súd po formálnej stránke položil prejudiciálnu otázku s odkazom na určité ustanovenia práva Únie, nebráni tomu, aby Súdny dvor poskytol tomuto súdu všetky prvky výkladu, ktoré môžu byť užitočné na rozhodnutie veci, ktorú prejednáva, či už na ne v texte svojich otázok odkázal, alebo nie. Súdnemu dvoru v tejto súvislosti prináleží, aby zo všetkých informácií, ktoré poskytol vnútroštátny súd, a najmä z odôvodnenia rozhodnutia vnútroštátneho súdu, vybral tie ustanovenia práva Únie, ktoré si so zreteľom na predmet sporu vyžadujú výklad (rozsudok z 27. júna 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, bod 36 a citovaná judikatúra).

33 Vzhľadom na tieto úvahy a odôvodnenia návrhov na začatie prejudiciálneho konania treba dospieť k záveru, že svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 3 bod 8 nariadenia č. 1371/2007 vykladať v tom zmysle, že situácia, keď cestujúci nastúpi do vlaku s cieľom prepraviť sa, bez toho, aby si kúpil prepravný doklad, spadá pod pojem „prepravná zmluva“ v zmysle tohto ustanovenia.

34 Podľa článku 3 bodu 8 nariadenia č. 1371/2007 pojem „prepravná zmluva“ na účely tohto nariadenia je „zmluva o platenej alebo neplatenej preprave medzi železničným podnikom alebo predajcom prepravných dokladov a cestujúcim o poskytnutí jednej alebo viacerých dopravných služieb“.

35 Je potrebné pripomenúť, že na účely výkladu ustanovenia práva Únie je potrebné zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (rozsudky zo 7. júna 2005, VEMW a i., C-17/03, EU:C:2005:362, bod 41, ako aj citovaná judikatúra, a z 22. novembra 2012, Westbahn Management, C-136/11, EU:C:2012:740, bod 33, ako aj citovaná judikatúra).

36 Pokiaľ ide o znenie článku 3 bodu 8 nariadenia č. 1371/2007, treba na jednej strane uviesť, že výraz „zmluva“ vo svojom bežnom význame označuje súhlasnú zhodu vôle, ktorej cieľom je vyvolať právne účinky. Na druhej strane v rámci oblasti upravenej týmto nariadením a vzhľadom na znenie tohto ustanovenia je týmto účinkom najmä povinnosť železničného podniku poskytnúť cestujúcemu jeden alebo viacero dopravných služieb a povinnosť cestujúceho zaplatiť cenu prepravy, pokiaľ sa prepravná služba neposkytuje bezodplatne.

37 Z konštatovaní uvedených v predchádzajúcom bode teda vyplýva, že na jednej strane železničný podnik tým, že, umožňuje voľný prístup do svojho vlaku, ako aj cestujúci tým, že nastúpi do tohto vlaku, aby sa prepravil, prejavujú svoju súhlasnú vôľu vstúpiť do zmluvného vzťahu, takže podmienky potrebné na preukázanie existencie prepravnej zmluvy sú v zásade splnené. Znenie článku 3 ods. 8 nariadenia č. 1371/2007 však neumožňuje určiť, či držba prepravného dokladu cestujúcim je nevyhnutným prvkom na to, aby bolo možné rozhodnúť o existencii „prepravnej zmluvy“ v zmysle tohto ustanovenia.

38 Pokiaľ ide o kontext, do ktorého patrí článok 3 bod 8 nariadenia č. 1371/2007, po prvé treba uviesť, že výraz „prepravná zmluva“ sa nachádza vo viacerých ďalších ustanoveniach tohto nariadenia.

39 Článok 3 bod 10 uvedeného nariadenia definuje pojem „priamy cestovný lístok“ ako „prepravný doklad alebo prepravné doklady, ktoré predstavujú prepravnú zmluvu na na seba nadväzujúce služby železničnej prepravy, ktoré prevádzkuje jeden alebo viaceré železničné podniky“.

40 Článok 4 toho istého nariadenia, ktorý sa osobitne týka „prepravnej zmluvy“, stanovuje, že „pokiaľ [kapitola II nariadenia č. 1371/2007] neustanovuje inak, na uzavretie a vykonávanie prepravnej zmluvy a poskytovanie informácií a prepravných dokladov sa uplatňujú ustanovenia hlavy II a III prílohy I“ tohto nariadenia.

41 V tejto súvislosti sa v uvedenej prílohe I nariadenia č. 1371/2007 nachádza najmä hlava II dodatku A dohovoru COTIF, ktorá sa týka uzatvárania a vykonávania prepravnej zmluvy. Podľa článku 6 ods. 1 tohto dodatku „dopravca je na základe prepravnej zmluvy povinný prepraviť cestujúceho, prípadne batožinu a vozidlá, na miesto určenia a vydať batožinu a vozidlá na mieste určenia“, pričom odsek 2 tohto článku 6 spresňuje, že prepravná zmluva musí byť potvrdená jedným alebo viacerými prepravnými dokladmi vydanými cestujúcemu a že bez ohľadu na článok 9 uvedenej prílohy chýbajúcim prepravným dokladom, chybami v ňom alebo jeho stratou nie je dotknutá existencia zmluvy ani jej platnosť, na ktorú sa naďalej vzťahujú tieto jednotné právne predpisy stanovené v dohovore COTIF. Článok 6 ods. 3 toho istého dodatku dodáva, že prepravný doklad, pokiaľ sa nepreukáže opak, sa považuje za dôkaz uzatvorenia prepravnej zmluvy a jej obsahu.

42 Okrem toho článok 7 dodatku A dohovoru COTIF vo svojom odseku 1 stanovuje, že všeobecné prepravné podmienky stanovia formu a obsah prepravných dokladov, a vo svojom odseku 2 písm. c), že na prepravnom doklade musia byť uvedené všetky údaje potrebné na preukázanie uzavretia a obsahu prepravnej zmluvy a údaj, ktorý cestujúcemu umožňuje uplatniť jeho práva vyplývajúce z tejto zmluvy.

43 V tejto súvislosti treba tiež zdôrazniť, že z článku 9 ods. 2 a 3 nariadenia č. 1371/2007 vyplýva, že bez toho, aby bol dotknutý odsek 4 tohto článku, železničné podniky sú povinné predávať doklady cestujúcim aspoň jedným z troch spôsobov predaja – resp. jedným z dvoch spôsobov predaja, ak ide o prepravné doklady na služby vo verejnom záujme –, medzi ktorými sa v oboch prípadoch nachádza predaj vo vlaku.

44 V druhom rade treba uviesť, že z článku 8 ods. 1 dodatku A dohovoru COTIF uvedeného v prílohe I tohto nariadenia vyplýva, že ak medzi cestujúcim a dopravcom nebolo dohodnuté inak, cestovné sa platí vopred.

45 Navyše je pravda, že článok 9 tohto dodatku A, ktorý sa uplatňuje bez ohľadu na článok 6 daného dodatku, vo svojom odseku 1 prvej vete stanovuje, že cestujúci je povinný mať od začiatku cesty platný prepravný doklad a predložiť ho na kontrolu prepravných dokladov. Tento článok 9 vo svojej druhej vete v písmene a) upravuje, že všeobecné prepravné podmienky môžu stanoviť, že cestujúci, ktorý sa nepreukáže platným prepravným dokladom, je povinný zaplatiť okrem cestovného aj prirážku, a v písmene b), že cestujúci, ktorý odmietne ihneď zaplatiť cestovné alebo prirážku, môže byť vylúčený z prepravy.

46 Podľa článku 3 bodu 16 nariadenia č. 1371/2007 sa pod pojmom „všeobecné prepravné podmienky“ na účely tohto nariadenia rozumejú „platné právne záväzné podmienky dopravcu vo forme všeobecných obchodných podmienok alebo taríf v každom členskom štáte, ktoré sa uzavretím prepravnej zmluvy stali ich súčasťou“, pričom „dopravca“ bol definovaný v článku 3 bode 2 tohto nariadenia ako „železničný podnik, s ktorým cestujúci uzavrel prepravnú zmluvu, alebo viaceré po sebe nasledujúce železničné podniky, ktoré sú zodpovedné na základe tejto zmluvy“.

47 Pokiaľ možno voči cestujúcemu, ktorý nepredloží platný prepravný doklad, alebo odmietne okamžité zaplatenie prepravného dokladu, uplatniť na základe článku 9 dodatku A dohovoru COTIF uvedeného v prílohe I nariadenia č. 1371/2007 všeobecné prepravné podmienky, a pokiaľ sa tieto podmienky podľa článku 3 bodu 16 tohto nariadenia v spojení s jeho článkom 3 bodom 2 na účely uvedeného nariadenia stanú súčasťou zmluvy o preprave medzi železničným podnikom a cestujúcim na základe uzavretia zmluvy o preprave, z uvedeného vyplýva, že takýto podnik, ktorý umožní voľný prístup do svojich vlakov, a takéhoto cestujúceho, ktorý nastúpi do takého vlaku, aby sa prepravil, treba považovať za zmluvné strany „prepravnej zmluvy“ v zmysle toho istého nariadenia, len čo tento cestujúci nastúpi do vlaku. V opačnom prípade by sa totiž nemohli voči uvedenému cestujúcemu uplatniť na základe nariadenia č. 1371/2007 tieto všeobecné prepravné podmienky.

48 Z týchto súvislostí teda jasne vyplýva, že lístok, ktorý je v tomto dodatku A označený pojmom „prepravný doklad“, predstavuje len nástroj, v ktorom sa zhmotňuje prepravná zmluva v zmysle nariadenia č. 1371/2007.

49 Znenie článku 3 bodu 8 nariadenia č. 1371/2007 a kontext, do ktorého patrí toto ustanovenie, vedú v dôsledku toho k záveru, že pojem „prepravná zmluva“ v zmysle uvedeného ustanovenia treba na účely tohto nariadenia chápať ako zmluva nezávislá od držby zo strany cestujúceho prepravného dokladu, a v tom zmysle, že zahŕňa situáciu, keď cestujúci nastúpi do voľne prístupného vlaku s cieľom prepraviť sa bez toho, aby si kúpil prepravný doklad.

50 Tento záver je potvrdený cieľmi sledovanými nariadením č. 1371/2007. Na jednej strane podľa článku 1 písm. a) tohto nariadenia je jeho cieľom najmä stanovenie pravidiel, pokiaľ ide o uzatváranie prepravných zmlúv. Na druhej strane odôvodnenie 1 uvedeného nariadenia najmä zdôrazňuje, že v rámci spoločnej dopravnej politiky je dôležité ochrániť práva cestujúcich v železničnej preprave. Navyše z odôvodnenia 2 toho istého nariadenia vyplýva, že treba dosiahnuť vysokú úroveň ochrany spotrebiteľa v oblasti dopravy, a podľa jeho odôvodnenia 3 je cestujúci v železničnej doprave slabšou stranou prepravnej zmluvy a je potrebné v tomto ohľade jeho práva chrániť.

51 V rozpore s týmito cieľmi by bol záver, že pojem „prepravná zmluva“ v zmysle nariadenia č. 1371/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že nezahŕňa situáciu, v ktorej cestujúci nastúpi do voľne prístupného vlaku s cieľom prepraviť sa bez toho, aby si kúpil prepravný doklad. Ak by totiž bolo možné sa domnievať, že takýto cestujúci môže byť len z dôvodu, že pri nastúpení do vlaku nemá prepravný doklad, považovaný za osobu, ktorá nie je v zmluvnom vzťahu so železničným podnikom, ktorý nechal voľný prístup do svojich vlakov, tento cestujúci by mohol byť za okolností, ktoré mu nemožno pripísať,

pripravený o svoje práva, ktoré toto nariadenie spája s uzavretím zmluvy o preprave, čo by bolo v rozpore s cieľom ochrany železničných cestujúcich sledovaným uvedeným nariadením a pripomenutým v odôvodneniach 1 až 3 tohto nariadenia.

52 Navyše, v prípade neexistencie ustanovení v tejto súvislosti v nariadení č. 1371/2007 takýto výklad nemá vplyv na platnosť danej zmluvy alebo dôsledky, ktoré môžu byť spojené s nesplnením zmluvných povinností jednou zo zmluvných strán, ktoré sa v prípade neexistencie ustanovení v tomto nariadení naďalej riadia uplatniteľným vnútroštátnym právom.

53 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 3 bod 8 nariadenia č. 1371/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že situácia, keď cestujúci nastúpi do voľne prístupného vlaku s cieľom prepraviť sa, bez toho, aby si kúpil prepravný doklad, spadá pod pojem „prepravná zmluva“ v zmysle tohto ustanovenia.

O druhej otázke

54 Vzhľadom na odpoveď na prvú otázku nie je potrebné odpovedať na druhú otázku.

O tretej a piatej otázke

55 Svojou treťou a piatou otázkou, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 6 ods. 1 smernice 93/13 vykladať v tom zmysle, že bráni tomu, aby vnútroštátny súd, ktorý konštatuje nekalú povahu sankčnej zmluvnej podmienky uvedenej v zmluve uzatvorenej medzi predajcom alebo dodávateľom a spotrebiteľom, upravil výšku sankcie, ktorú toto ustanovenie ukladá spotrebiteľovi, alebo nahradil uvedené ustanovenie ustanovením vnútroštátneho práva dispozitívnej povahy. V tejto súvislosti sa tento súd tiež pýta, či sa má smernica 93/13 vykladať v tom zmysle, že bráni tomu, aby za takých okolností, o aké ide vo veci samej, vnútroštátny súd okrem iného uplatnil ustanovenia svojho vnútroštátneho práva týkajúce sa mimozmluvnej zodpovednosti.

56 V tejto súvislosti treba na úvod uviesť, že podľa informácii uvedených v návrhoch na začatie prejudiciálneho konania je sankčná zmluvná podmienka, ktorú by vnútroštátny súd prípadne mohol vyhlásiť za nekalú, súčasťou všeobecných prepravných podmienok spoločnosti SNCB, v súvislosti s ktorými tento súd spresňuje, že „sú považované za všeobecné záväzné na základe ich normatívneho charakteru“ a sú predmetom „oznámenia v *Úradnom vestníku* štátu“.

57 V súvislosti s týmito spresneniami treba pripomenúť, že z článku 1 ods. 2 smernice 93/13 vyplýva, že zmluvné podmienky, ktoré odrážajú najmä kogentné zákonné alebo regulačné ustanovenia, nepodliehajú ustanoveniam tejto smernice.

58 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora, ako vyplýva z trinásteho odôvodnenia smernice 93/13, sa vylúčenie stanovené v jej článku 1 ods. 2 z pôsobnosti tejto smernice vzťahuje na ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré platia medzi zmluvnými stranami bez ohľadu na ich vôľu alebo dispozitívne ustanovenia, t. j. ustanovenia, ktoré sa uplatnia v prípade, ak medzi stranami nedošlo v tejto súvislosti k inej dohode, ako aj zmluvné podmienky odrážajúce uvedené ustanovenia (pozri v tomto zmysle rozsudky z 21. marca 2013, RWE Vertrieb, C-92/11, EU:C:2013:180, bod 26; z 30. apríla 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, body 30, 31 a 42, ako aj uznesenie zo 7. decembra 2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, neuverejnené, EU:C:2017:954, bod 25).

59 Toto vylúčenie je odôvodnené skutočnosťou, že v zásade možno legitímne predpokladať, že vnútroštátny zákonodarca našiel rovnováhu medzi všetkými právami a povinnosťami zmluvných strán niektorých kategórií zmlúv, t. j. rovnováhu, ktorú mal normotvorca Únie výslovne v úmysle zachovať

(pozri v tomto zmysle rozsudok z 30. apríla 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, bod 41 a citovanú judikatúru, ako aj uznesenie zo 7. decembra 2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, neuverejnené, EU:C:2017:954, bod 26).

60 Toto vylúčenie z pôsobnosti smernice 93/13 teda predpokladá podľa judikatúry Súdneho dvora splnenie dvoch podmienok. Zmluvná podmienka musí jednak odrážať zákonné alebo regulačné ustanovenie a jednak musí byť takéto ustanovenie kogentné (rozsudky z 10. septembra 2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, bod 78, ako aj z 20. septembra 2017, Andriciuc a i., C-186/16, EU:C:2017:703, bod 28).

61 Okrem toho z judikatúry Súdneho dvora v podstate vyplýva, že uvedená výnimka sa vzťahuje na iné kogentné zákonné alebo regulačné ustanovenia, než sú ustanovenia týkajúce sa rozsahu právomocí vnútroštátneho súdu posudzovať nekalú povahu zmluvnej podmienky (pozri v tomto zmysle rozsudky z 30. apríla 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, body 39 a 40, ako aj citovanú judikatúru, a zo 7. augusta 2018, Banco Santander a Escobedo Cortés, C-96/16 a C-94/17, EU:C:2018:643, bod 44).

62 Overenie, či sú splnené tieto podmienky, spadá v každom jednotlivom prípade do právomoci vnútroštátneho súdu (pozri v tomto zmysle rozsudky z 30. mája 2013, Asbeek Brusse a de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, bod 33, ako aj z 20. septembra 2017, Andriciuc a i., C-186/16, EU:C:2017:703, bod 29, ako aj citovanú judikatúru).

63 Pri tomto overení musí daný súd zohľadniť skutočnosť, že vzhľadom najmä na cieľ smernice 93/13, teda ochranu spotrebiteľa proti nekalým podmienkam obsiahnutým v zmluvách, ktoré so spotrebiteľmi uzavreli predajcovia alebo dodávatelia, treba výnimku stanovenú v článku 1 ods. 2 tejto smernice vykladať reštriktívne (pozri v tomto zmysle rozsudky z 10. septembra 2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, bod 77, ako aj z 20. septembra 2018, OTP Bank a OTP Faktoring, C-51/17, EU:C:2018:750, bod 54, ako aj citovanú judikatúru).

64 Na základe týchto spresnení Súdnemu dvoru prináleží preskúmať tretiu a piatu otázku a vychádzať pritom z predpokladu, ktorého správnosť bude musieť overiť vnútroštátny súd, že zmluvná podmienka, ktorú má v úmysle vyhlásiť za nekalú, nie je vylúčená z pôsobnosti smernice 93/13 na základe jej článku 1 ods. 2.

65 Podľa článku 6 ods. 1 smernice 93/13 členské štáty zabezpečia, aby nekalé podmienky použité v zmluvách uzatvorených so spotrebiteľom zo strany predajcu alebo dodávateľa podľa ich vnútroštátneho práva neboli pre spotrebiteľa záväzné a aby zmluva bola podľa týchto podmienok naďalej záväzná pre strany, ak je jej ďalšia existencia možná bez nekalých podmienok.

66 Súdny dvor vyložil toto ustanovenie v tom zmysle, že vnútroštátny súd musí vyvodiť všetky dôsledky, ktoré podľa daného vnútroštátneho práva vyplývajú z takého zistenia, s cieľom zabezpečiť, aby touto podmienkou nebol spotrebiteľ viazaný. V tejto súvislosti Súdny dvor spresnil, že ak vnútroštátny súd považuje zmluvnú podmienku za nekalú, je povinný vylúčiť uplatnenie zmluvnej podmienky s cieľom, aby nebola pre spotrebiteľa záväzná, s výnimkou prípadov, keď proti tomu spotrebiteľ namieta (pozri v tomto zmysle rozsudky z 30. mája 2013, Asbeek Brusse a de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, bod 49, ako aj citovanú judikatúru, a z 26. marca 2019, Abanca Corporación Bancaria a Bankia, C-70/17 a C-179/17, EU:C:2019:250, bod 52).

67 Súdny dvor tiež už rozhodol, že keď vnútroštátny súd konštatuje neplatnosť nekalej podmienky v zmluve uzatvorenej medzi podnikateľom a spotrebiteľom, článok 6 ods. 1 smernice 93/13 sa má vykladať v tom zmysle, že bráni vnútroštátnemu právnemu pravidlu, ktoré umožňuje, aby vnútroštátny súd doplnil túto zmluvu tak, že zmení obsah tejto podmienky (rozsudky z 30. apríla 2014, Kásler a Káslerné Rábai, C-26/13, EU:C:2014:282, bod 77, ako aj citovaná judikatúra, a z 26. marca 2019, Abanca Corporación Bancaria a Bankia, C-70/17 a C-179/17, EU:C:2019:250, bod 53). Konkrétne

Súdny dvor rozhodol, že toto ustanovenie nemožno vykladať v tom zmysle, že umožňuje vnútroštátnemu súdu v prípade, keď konštatuje nekalú povahu sankčnej zmluvnej podmienky uzavretej medzi predajcom alebo dodávateľom a spotrebiteľom, znížiť výšku sankcie uloženej spotrebiteľovi namiesto povinného neuplatnenia celej predmetnej zmluvnej podmienky na uvedeného spotrebiteľa (rozsudky z 30. mája 2013, Asbeek Brusse a de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, bod 59, ako aj z 21. januára 2015, Unicaja Banco a Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 a C-487/13, EU:C:2015:21, bod 29).

68 Zmluva musí v zásade existovať ďalej bez akejkoľvek zmeny okrem odstránenia nekalých podmienok, pokiaľ je jej ďalšia existencia právne možná v súlade s pravidlami vnútroštátneho práva (rozsudky z 30. mája 2013, Asbeek Brusse a de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, bod 57, ako aj citovaná judikatúra, a z 21. januára 2015, Unicaja Banco a Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 a C-487/13, EU:C:2015:21, bod 28).

69 Keby teda vnútroštátny súd mohol meniť obsah nekalých podmienok, ktoré sú uvedené v takej zmluve, mohlo by sa tým ohroziť splnenie dlhodobého cieľa uvedeného v článku 7 smernice 93/13. Táto právomoc by totiž prispievala k zníženiu odstrašujúceho účinku na predávajúcich alebo poskytovateľov spočívajúceho v tom, že sa takéto nekalé podmienky voči spotrebiteľovi jednoducho neuplatnia, pretože títo predávajúci alebo poskytovatelia by zostali v pokušení použiť tieto podmienky s vedomím, že aj keby boli vyhlásené za neplatné, vnútroštátny súd by mohol zmluvu aspoň upraviť v nevyhnutnom rozsahu tak, aby chránil ich záujem (rozsudky z 30. mája 2013, Asbeek Brusse a de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, bod 58, ako aj z 26. marca 2019, Abanca Corporación Bancaria a Bankia, C-70/17 a C-179/17, EU:C:2019:250, bod 54, ako aj citovaná judikatúra).

70 Okrem toho je pravda, že Súdny dvor pripustil výnimku z tejto zásady, keď rozhodol, že článok 6 ods. 1 smernice 93/13 nebráni tomu, aby vnútroštátny súd na základe zásad zmluvného práva odstránil nekalú podmienku tým, že ju nahradí ustanovením vnútroštátneho práva dispozitívnej povahy, pod podmienkou, že toto nahradenie bude v súlade s cieľom článku 6 ods. 1 smernice 93/13 a umožní opätovne zaviesť skutočnú rovnováhu medzi právami a povinnosťami zmluvných strán, ktorou sa medzi nimi môže znova zaviesť rovnosť. Súdny dvor však túto možnosť obmedzil na prípady, v ktorých by v dôsledku vyhlásenia nekalej podmienky za neplatnú musel vnútroštátny súd zrušiť celú zmluvu, čím by vystavil spotrebiteľa obzvlášť škodlivým dôsledkom v tom zmysle, že by tým bol tento spotrebiteľ sankcionovaný (pozri v tomto zmysle rozsudky z 21. januára 2015, Unicaja Banco a Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 a C-487/13, EU:C:2015:21, bod 33, ako aj citovanú judikatúru, a z 26. marca 2019, Abanca Corporación Bancaria a Bankia, C-70/17 a C-179/17, EU:C:2019:250, body 56 a 57).

71 Vo veciach samých a s výhradou overení, ktoré prináleží v tejto súvislosti vykonať vnútroštátnemu súdu, sa však nezdá, že by prípadné vyhlásenie spornej sankčnej zmluvnej podmienky za neplatnú mohlo viesť k zrušeniu zmlúv ako celku a vystaveniu tak spotrebiteľov obzvlášť škodlivým dôsledkom.

72 Pokiaľ ide o otázku, či za takých okolností, o aké ide vo veci samej, je možné, aby vnútroštátny súd uplatnil navyše pravidlá svojho vnútroštátneho práva týkajúce sa mimozmluvnej zodpovednosti, stačí uviesť, že smernica 93/13 má podľa svojho článku 1 ods. 1 za cieľ aproximovať zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia členských štátov, ktoré sa týkajú nekalých podmienok v zmluvách uzatvorených medzi predajcom alebo dodávateľom a spotrebiteľom, a že neobsahuje žiadne ustanovenie týkajúce sa mimozmluvnej zodpovednosti.

73 Preto otázka, či také okolnosti, o aké ide vo veci samej, môžu navyše patriť do oblasti práva mimozmluvnej zodpovednosti, nespadá do pôsobnosti smernice 93/13, ale do vnútroštátneho práva. V dôsledku toho nie je danú otázku potrebné skúmať v rámci týchto návrhov na začatie prejudiciálneho konania.

74 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na tretiu a piatu otázku odpovedať tak, že článok 6 ods. 1 smernice 93/13 sa má vykladať v tom zmysle, že jednak bráni tomu, aby vnútroštátny súd, ktorý konštatuje nekalú povahu sankčnej zmluvnej podmienky uvedenej v zmluve uzatvorenej medzi predajcom alebo dodávateľom a spotrebiteľom, upravil výšku sankcie, ktorú toto ustanovenie ukladá spotrebiteľovi, a jednak tomu, aby vnútroštátny súd nahradil uvedené ustanovenie, na základe uplatnenia zásad svojho vnútroštátneho zmluvného práva, ustanovením vnútroštátneho práva dispozitívnej povahy, s výnimkou prípadov, keby predmetná zmluva nemohla existovať pri zrušení nekalej podmienky a keby zrušenie zmluvy ako celku vystavilo spotrebiteľa obzvlášť škodlivým dôsledkom.

O štvrtej otázke

75 So zreteľom na odpoveď na tretiu a štvrtú otázku nie je potrebné odpovedať na piatu otázku.

O trovách

76 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (piata komora) rozhodol takto:

1. **Článok 3 bod 8 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprav sa má vykladať v tom zmysle, že situácia, keď cestujúci nastúpi do voľne prístupného vlaku s cieľom prepraviť sa, bez toho, aby si kúpil prepravný doklad, spadá pod pojem „prepravná zmluva“ v zmysle tohto ustanovenia.**

2. **Článok 6 ods. 1 smernice Rady 93/13/EHS z 5. apríla 1993 o nekalých podmienkach v spotrebiteľských zmluvách sa má vykladať v tom zmysle, že jednak bráni tomu, aby vnútroštátny súd, ktorý konštatuje nekalú povahu sankčnej zmluvnej podmienky uvedenej v zmluve uzatvorenej medzi predajcom alebo dodávateľom a spotrebiteľom, upravil výšku sankcie, ktorú toto ustanovenie ukladá spotrebiteľovi, a jednak tomu, aby vnútroštátny súd nahradil uvedené ustanovenie, na základe uplatnenia zásad svojho vnútroštátneho zmluvného práva, ustanovením vnútroštátneho práva dispozitívnej povahy, s výnimkou prípadov, keby predmetná zmluva nemohla existovať pri zrušení nekalej podmienky a keby zrušenie zmluvy ako celku vystavilo spotrebiteľa obzvlášť škodlivým dôsledkom.**

Podpisy