A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (ötödik tanács)

2019. november 7.*[i]

„Előzetes döntéshozatal – Vasúti szállítás – Az utasok jogai és kötelezettségei – 1371/2007/EK rendelet – A 3. cikk 8. pontja – Szállítási szerződés – Fogalom – A vonatra való felszálláskor menetjeggyel nem rendelkező utas – A fogyasztókkal kötött szerződésekben alkalmazott tisztességtelen feltételek – 93/13/EGK irányelv – Az 1. cikk (2) bekezdése és a 6. cikk (1) bekezdése – Vasúttársaság általános szállítási feltételei – Eltérést nem engedő törvényi vagy rendeleti rendelkezések – Pótdíjkikötés – A nemzeti bíróság hatásköre”

A C-349/18–C-351/18. sz. egyesített ügyekben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelmek tárgyában, amelyeket a vredegerecht te Antwerpen (antwerpeni békebíróság, Belgium) a Bírósághoz 2018. május 30-án érkezett, 2018. május 25-i határozataival terjesztett elő

a **Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)**

és

**Mbutuku Kanyeba** (C-349/18),

**Larissa Nijs** (C-350/18),

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

között folyamatban lévő eljárásokban,

A BÍRÓSÁG (ötödik tanács),

tagjai: E. Regan tanácselnök, I. Jarukaitis (előadó), Juhász E., M. Ilešič és C. Lycourgos bírák,

főtanácsnok: G. Pitruzzella,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a belga kormány képviseletében C. Van Lul, C. Pochet és J.-C. Halleux, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: holland.

– az Európai Bizottság képviseletében N. Ruiz García és P. Vanden Heede, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2019. június 11-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

## Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelmek a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2007. L 315., 14. o.) 9. cikke (4) bekezdésének, valamint a fogyasztókkal kötött szerződésekben alkalmazott tisztességtelen feltételekről szóló, 1993. április 5-i 93/13/EGK tanácsi irányelv (HL 1993. L 95., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 2. kötet, 288. o.) 2. cikke a) pontjának, illetve 3. és 6. cikkének értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmeket a Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) [belga államvasúti társaság, a továbbiakban: NMBS] és Mbutuku Kanyeba (C-349/18. sz. ügy), Larissa Nijs (C-350/18. sz. ügy), valamint Jean-Louis Anita Dedroog (C-351/18. sz. ügy) között az ez utóbbiaktól vonaton menetjegy nélkül történő utazás miatt követelt pótdíj tárgyában folyamatban lévő jogvitákban terjesztették elő.

### Az uniós jog

#### *A 93/13 irányelv*

3 A 93/13 irányelv tizenharmadik preambulumbekezdése szerint:

„mivel a tagállamoknak azok a törvényi vagy rendeleti rendelkezései, amelyek közvetve vagy közvetlenül meghatározzák a fogyasztói szerződések feltételeit, vélhetően nem tartalmaznak tisztességtelen feltételeket; mivel ezért nem tűnik szükségesnek, hogy alárendeljék ennek az irányelvnek azokat a feltételeket, amelyek kötelező érvényű törvényi vagy rendeleti rendelkezéseket, valamint olyan nemzetközi egyezmények alapelveit vagy rendelkezéseit tükrözik, amely egyezményeknek a tagállamok vagy a[z Unió] aláíró felei; mivel ebben a vonatkozásban az 1. cikk (2) bekezdésében szereplő »kötelező törvényi vagy rendeleti rendelkezések« kifejezés azokat a szabályokat is lefedi, amelyeket a jogszabály szerint akkor kell alkalmazni a szerződő felek között, ha ők másban nem állapodtak meg”.

4 Ezen irányelv 1. cikke ekképp rendelkezik:

„(1) Ennek az irányelvnek az a célja, hogy közelítse a tagállamoknak az eladó vagy szolgáltató és fogyasztó között kötött szerződésekben alkalmazott tisztességtelen feltételekre vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseit.

(2) Azok a feltételek, amelyek kötelező érvényű törvényi vagy rendeleti rendelkezéseket, valamint olyan nemzetközi egyezmények alapelveit vagy rendelkezéseit tükrözik, amely egyezményeknek a tagállamok vagy a[z Unió] aláíró, különösen a fuvarozás területén, nem tartoznak az ebben az irányelvben előírt rendelkezések hatálya alá.”

5 Az említett irányelv 2. cikkének a) pontja előírja:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

a) »tisztességtelen feltételek«: a 3. cikkben meghatározott szerződési feltételek;”

6 Ugyanezen irányelv 3. cikke előírja:

„(1) Egyedileg meg nem tárgyalt szerződési feltétel abban az esetben tekintendő tisztességtelen feltételnek, ha a jóhiszeműség követelményével ellentétben a felek szerződésből eredő jogaiban és kötelezettségeiben jelentős egyenlőtlenséget idéz elő a fogyasztó kárára.

(2) Egy szerződési feltétel minden olyan esetben egyedileg meg nem tárgyalt feltételnek tekintendő, ha azt már előzetesen megfogalmazták és ezért a fogyasztó nem tudta annak tartalmát befolyásolni, különösen az előzetesen kidolgozott szabványszerződések esetében.

[…]

(3) A melléklet tartalmazza azoknak a feltételeknek a jelzésszerű és nem teljes felsorolását, amelyek tisztességtelennek tekinthetők.”

7 A 93/13 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„A tagállamok előírják, hogy fogyasztókkal kötött szerződésekben az eladó vagy szolgáltató által alkalmazott tisztességtelen feltételek a saját nemzeti jogszabályok rendelkezései szerint nem jelentenek kötelezettséget a fogyasztóra nézve, és ha a szerződés a tisztességtelen feltételek kihagyásával is teljesíthető, a szerződés változatlan feltételekkel továbbra is köti a feleket.”

8 Ezen irányelv 7. cikke (1) bekezdésének megfogalmazása a következő:

„A tagállamok a fogyasztók és a szakmai versenytársak érdekében gondoskodnak arról, hogy megfelelő és hatékony eszközök álljanak rendelkezésre ahhoz, hogy megszüntessék az eladók vagy szolgáltatók fogyasztókkal kötött szerződéseiben a tisztességtelen feltételek alkalmazását.”

### *Az 1371/2007 rendelet*

9 Az 1371/2007 rendelet (1)–(3) preambulumbekezdése kimondja:

„(1) A közös közlekedéspolitika keretében fontos megőrizni a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok felhasználói jogait, valamint javítani a vasúti személyszállítási szolgáltatások minőségét és eredményességét annak érdekében, hogy a vasúti szállítás aránya az egyéb szállítási módokhoz képest növekedjen.

(2) A Bizottság »Fogyasztóvédelmi politikai stratégia: 2002–2006« című közleményének [HL 2002. C 137., 2. o.] célja a fogyasztóvédelem magas szintjének elérése a közlekedés területén, a Szerződés 153. cikkének (2) bekezdésével összhangban.

(3) Mivel a szállítási szerződés vonatkozásában a vasúti személyszállítást igénybe vevő utas a gyengébbik fél, ezért az utasok jogait biztosítani kell e tekintetben.”

10 E rendelet 1. cikkének a) pontja a következőt írja elő:

„Ez a rendelet az alábbiakra vonatkozóan állapít meg szabályokat:

a) a vasúttársaságok által nyújtandó tájékoztatás, a szállítási szerződések kötése, a menetjegyek kiállítása és a vasúti szállítás számítógépesített információs és foglalási rendszerének bevezetése;”

11 Az említett rendelet 3. cikke az alábbi fogalommeghatározásokat tartalmazza:

„E rendelet alkalmazásában:

[…]

2. »fuvarozó«: az a szerződéses vasúttársaság, amellyel az utas szállítási szerződést kötött, vagy több egymást követő vasúttársaság, amelyek e szerződés értelmében felelősek lehetnek;

[…]

8. »szállítási szerződés«: ellenszolgáltatás fejében vagy térítésmentesen teljesítendő fuvarozásról szóló szerződés a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő és az utas között, amely egy vagy több szállítási szolgáltatásra vonatkozik;

[…]

10. »átszállójegy«: egy vagy több vasúttársaság által működtetett, egymást követő vasúti szolgáltatásokra jogosító szállítási szerződést képviselő menetjegy vagy menetjegyek;

[…]

16. »általános fuvarozási feltételek«: a fuvarozóra vonatkozó feltételek az egyes tagállamokban hatályos általános feltételek vagy díjszabás formájában, amelyek a fuvarozási szerződés megkötésével annak szerves részévé váltak;

[…]”

12 Az 1371/2007 rendelet „Szállítási szerződés, tájékoztatás és menetjegyek” című II. fejezete tartalmazza a 4–10. cikket. E rendeletnek „A személyszállítási szerződés” című 4. cikke előírja:

„E fejezet rendelkezéseire is figyelemmel, a személyszállítási szerződés megkötését és teljesítését, valamint az információk és menetjegyek nyújtását az I. mellékletben foglalt II. és III. cím rendelkezései szabályozzák.”

13 Az említett rendelet 9. cikke, amely a menetjegyek, átszállójegyek és helyfoglalások elérhetőségére vonatkozik, (2)–(4) bekezdésében így rendelkezik:

„(2) A (4) bekezdés sérelme nélkül a vasúttársaságok az utasok számára a menetjegyeket legalább az alábbi értékesítési helyek egyikén keresztül forgalmazzák:

a) jegypénztárak vagy értékesítő automaták;

b) telefon, internet vagy bármely más széles körben elérhető információs technológia;

c) vonat fedélzete.

(3) A (4) és (5) bekezdés sérelme nélkül a vasúttársaságok a közszolgáltatási szerződések keretében kiadott menetjegyeket legalább az alábbi értékesítési helyek egyikén keresztül forgalmazzák:

a) jegypénztárak vagy értékesítő automaták;

b) vonat fedélzete.

(4) Az adott szolgáltatások esetében a vasúttársaságok lehetőséget biztosítanak a menetjegyek vonaton történő megvásárlására, kivéve ha ezt a biztonságot, a csalás elleni politikát, a kötelező jegyelővételt vagy az észszerű kereskedelmet érintő okok miatt korlátozzák vagy megtagadják.”

14 Az 1371/2007 rendelet „Kivonat a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes szabályokból (CIV)” című I. melléklete a nemzetközi vasúti fuvarozásról szóló egyezmény módosításáról szóló, 1999. június 3-i jegyzőkönyvvel módosított, a nemzetközi vasúti fuvarozásról szóló, 1980. május 9-i egyezmény (a továbbiakban: COTIF) A. függelékének II.-VII. címéből áll. Ennek megfelelően ezen I. mellékletben található e függeléknek „A szállítási szerződés megkötése és teljesítése” című II. cím, amely az említett függelék 6–11. cikkét tartalmazza.

15 A COTIF A. függelékének „Szállítási szerződés” című 6. cikke előírja:

„(1) A szállítási szerződéssel a fuvarozó arra vállal kötelezettséget, hogy az utast, valamint – adott esetben – útipoggyászát és járművét a célállomásra szállítja, és a célállomáson az útipoggyászt és a járműveket átadja.

(2) A szállítási szerződést az utasnak átadott egy vagy több menetjegy tanúsítja. Ugyanakkor, a 9. cikkre figyelemmel, a menetjegy hiánya, szabálytalansága vagy elveszése nem érinti a szerződés létét és érvényességét, és arra továbbra is a jelen egységes szabályok vonatkoznak.

(3) A menetjegy vélelmet állít fel a szállítási szerződés megkötésére és tartalmára vonatkozóan, amellyel szemben azonban ellenbizonyításnak van helye.”

16 Ezen A. függelék „Menetjegy” című 7. cikkének (1) és (2) bekezdése ekképp rendelkezik:

„(1) Az általános szállítási feltételek meghatározzák a menetjegy alakját és tartalmát, valamint azt a nyelvet és betűtípust, amelyet a menetjegy kinyomtatásánál és kiállításánál használni kell.

(2) A menetjegyen legalább a következőknek szerepelnie kell:

[…]

c) minden egyéb adat, amely szükséges a szállítási szerződés megkötésének és tartalmának bizonyításához, továbbá lehetővé teszi az utas számára, hogy e szerződésből származó jogait érvényesíthesse.”

17 Az említett A. függelék 8. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy „[a] fuvarozó és az utas eltérő megállapodása hiányában a menetdíjat előre kell megfizetni”.

18 Ugyanezen A. függelék 9. cikke az „Utazási jogosultság. Az utazásból való kizárás” címet viseli. E rendelkezés (1) bekezdése értelmében:

„Az utasnak az utazás megkezdésétől fogva érvényes menetjeggyel kell rendelkeznie, amelyet a jegyvizsgálat során köteles bemutatni.: Az általános szállítási feltételek előírhatják, hogy:

a) az az utas, aki nem tud érvényes menetjegyet felmutatni, a menetdíjon felül pótdíjat köteles fizetni;

b) az az utas, aki a menetdíj vagy a pótdíj azonnali megfizetését megtagadja, az utazásból kizárható;

c) a pótdíj milyen feltételek mellett térítendő vissza.”

## Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

19 2015 során M. Kanyebával kapcsolatban négy jegyzőkönyvet vettek fel, amelyekből azt tűnik ki, hogy ugyanennyi alkalommal utazott vonaton menetjegy nélkül (C-349/18. sz. ügy), megsértve az NMBS akkor hatályos utazási feltételeinek 156–160. cikkét. 2013 és 2015 során öt hasonló jegyzőkönyvet vettek fel L. Nijs tekintetében (C-350/18. sz. ügy). Hasonlóképpen, 2014 és 2015 során J-L. A. Dedroog tizenegy hasonló jegyzőkönyvben szerepelt (C-351/18. sz. ügy).

20 Az NMBS e személyek mindegyikének felajánlotta helyzetük oly módon történő rendezésének lehetőségét, hogy haladéktalanul megfizetik a viteldíjat az úgynevezett „fedélzeti árral” növelve, és a szabálysértés megállapításától számított tizennégy napon belül egy 75 eurós átalányösszeget, illetve – a 2015. előtti szabálysértések tekintetében – a 60 euróval növelt viteldíjat. E 14 napos határidő elteltét követően az alapügyek felpereseinek még lehetőségük volt egy 225 eurós átalányösszeg, illetve a 2015 előtti szabálysértések tekintetében a 200 euróval növelt viteldíj megfizetésére.

21 Mivel az alapügyek felperesei nem éltek e lehetőségekkel, az NMBS a kérdést előterjesztő bíróság, vagyis a vredegerecht te Antwerpen (antwerpeni békebíróság, Belgium) annak érdekében idéztette őket, hogy e bíróság a C-349/18-C-351/18. sz. ügyekben kötelezze őket 880,20 euró, 1103,90 euró, illetve 2394 euró megfizetésére, mindegyik esetben a bírósági eljárás költségeivel növelve. E kereseti kérelmek keretében az NMBS arra hivatkozik, hogy a közte és az alapügyek alperesei közötti jogviszonyok nem szerződéses, hanem normatív jellegűek, mivel e személyek nem váltottak menetjegyet. Az alapügyek alperesei nem jelentek meg a kérdést előterjesztő bíróság előtt.

22 E bíróság a Bíróság ítélkezési gyakorlatára figyelemmel úgy véli, hogy hivatalból kell megvizsgálnia a tisztességtelen feltételekre vonatkozó szabályok alkalmazását, ha a szolgáltatást fogyasztónak nyújtják. E bíróság előadja, hogy az előtte folyó eljárásokban egyfelől a tisztességtelen feltételek tanának értelmében vett „fogyasztókról” van szó, amely fogalom szerinte minden olyan természetes személyre vonatkozik, „aki olyan célok érdekében cselekszik, amelyek nem tartoznak kereskedelmi, ipari, kézműipari vagy szabad tevékenységének körébe”, másfelől pedig az ugyanezen tan értelmében vett „vállalkozásról”, e tekintetben a Hof van Cassatie (semmitőszék, Belgium) egyik ítéletére hivatkozva. E bíróság szerint – következésképpen – köteles e tan alkalmazását megvizsgálni, és e tekintetben azt a kérdést teszi fel, hogy milyen jellegű jogviszony áll fenn az NMBS és az alapügyek felperesei között, illetve hogy létrejött-e szállítási szerződés, vagy sem.

23 E tekintetben e bíróság előadja, hogy nem egyértelmű az NMBS általános szállítási feltételeinek jogi alapja, amely feltételek az NMBS és az utasok jogait és kötelezettségeit határozzák meg. Az egyik álláspont szerint tisztán szerződéses feltételekről van szó. A másik álláspont szerint a közigazgatási jog értelmében vett rendeletekről van szó. A belga jogban is vitatott az NMBS és az utas közötti jogviszony jellege. Az első álláspont szerint ez a jogviszony mindig szerződéses jellegű, még akkor is, ha az utas nem rendelkezik menetjeggyel. Az a puszta tény, hogy valaki egy olyan területre lép be, ahol menetjeggyel kell rendelkezni, szállítási szerződést hoz létre, amely így tisztán szabványszerződés lesz. A másik álláspont szerint e jogviszony akkor szerződéses, ha az utas megváltotta a menetjegyet, menetjegy hiányában viszont normatív. Ekkor ugyanis nincs akarategység, mivel az utas nem szándékozott fizetni a szállításért, és a közlekedési vállalkozás nem kívánta végrehajtani a szállítást ellenérték nélkül. A kérdést előterjesztő bíróság rámutat, hogy e vita már nem tűnik aktuálisnak a belga jogban, mivel a Grondwettelijk Hof (alkotmánybíróság, Belgium) és a Hof van Cassatie (semmítőszék) úgy határozott, hogy a tisztességtelen feltételek tanát a normatív jogviszonyokra is alkalmazni kell.

24 A kérdést előterjesztő bíróság mindazonáltal előadja, hogy a tisztességtelen feltételek tana szerződés fennállását feltételezi, és úgy ítéli meg, hogy a „szerződés” fogalma uniós jogi fogalom. E tekintetben az 1371/2007 rendelet 9. cikkének (4) bekezdésére hivatkozik, és a szállítási szerződés létrejöttének időpontjával kapcsolatban tesz fel kérdést, pontosabban arra keresi a választ, hogy az a területre való belépéssel jön-e létre, vagy – főszabály szerint – menetjeggyel kell-e hozzá rendelkezni, illetve a menetjegy megváltásának időpontjában keletkezik-e.

25 E bíróság ezenfelül úgy ítéli meg, hogy a szállítási szerződés létrejöttének kérdését a 93/13 irányelv 2. cikkének a) pontjához és 3. cikkéhez kell viszonyítani. Az előtte folyó eljárásokban az NMBS általános szállítási feltételeit, legyenek ezek akár szerződéses, akár normatív jellegűek, úgy kell tekinteni, mint az ezen utóbbi rendelkezés értelmében vett egyedileg meg nem tárgyalt feltételeket.

26 E megfontolásokra tekintettel e bíróság azt a kérdést teszi fel, hogy egy szerződéses jogviszony akkor is egy közlekedési vállalat és egy utas között jön-e létre, amikor ugyanez az utas e vállalat szolgáltatásait menetjegy megváltása nélkül veszi igénybe. Ha nem ez a helyzet, akkor e bíróság arra keresi a választ, hogy a tisztességtelen feltételek tanát alkalmazni kell-e arra az utasra, aki a tömegközlekedést menetjegy megváltása nélkül veszi igénybe.

27 Abban az esetben, ha a Bíróság úgy döntene, hogy az NMBS általános szállítási feltételeit a tisztességtelen feltételek tanának tekintetében kell vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy a belga jogban a tisztességtelen feltétel szankciója a semmisség, és a bíróság ítélkezési gyakorlata szerint az uniós joggal lényegében ellentétes az, hogy az a nemzeti bíróság, amely megállapítja egy eladó vagy szolgáltató és egy fogyasztó között létrejött szerződés valamely feltételének tisztességtelen jellegét, e feltétel tartalmának felülvizsgálata során kiegészíti ezt a szerződést. A belga jogtudomány mindazonáltal e tilalmat azért kifogásolta, mert kiegészítő hatással van az általános jogra, mivel nem kellőképpen árnyalt. E bíróság tehát azt kérdezi, hogy létezhetnek-e olyan körülmények, amelyek között a szolgáltatónak vagy eladónak érdeke fűződik ahhoz, hogy hatályban maradjon egy feltétel, de amely körülmények között a fogyasztónak ahhoz fűződik érdeke, hogy annak terjedelmét mérsékelje a bíróság, és ebben az esetben meghatározhatók-e elvont módon ezek a körülmények.

28 E körülmények között határozott úgy a vredegerecht te Antwerpen (antwerpeni békebíróság), hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni az [1371/2007 rendelet] 9. cikkének a 93/13 irányelv 2. cikkének a) pontjával és 3. cikkével összefüggésben értelmezett (4) bekezdését, hogy mindig szerződéses jogviszony jön létre a közlekedési vállalat és az utas között, még ha ez utóbbi a fuvarozó szolgáltatását menetjegy nélkül veszi is igénybe?

2) Az előbb említett kérdésre adandó nemleges válasz esetén kiterjed-e ebben az esetben a tisztességtelen feltételek tana általi védelem az olyan utasra is, aki menetjegy nélkül vesz igénybe tömegközlekedési eszközt, és ezen magatartása miatt a fuvarozó általános szerződési feltételei szerint, amelyeket normatív jellegük alapján vagy állami hivatalos hirdetményben való közzététel révén általánosan kötelezőnek tekintenek, a menetjegy árán felül pótdíj fizetésére köteles?

3) Minden esetben ellentétes-e a fogyasztókkal kötött szerződésekben alkalmazott tisztességtelen feltételekről szóló 93/13 irányelv 6. cikkével – amely a következőképpen rendelkezik: »tagállamok előírják, hogy fogyasztókkal kötött szerződésekben az eladó vagy szolgáltató által alkalmazott tisztességtelen feltételek a saját nemzeti jogszabályok rendelkezései szerint nem jelentenek kötelezettséget a fogyasztóra nézve, és ha a szerződés a tisztességtelen feltételek kihagyásával is teljesíthető, a szerződés változatlan feltételekkel továbbra is köti a feleket« –, hogy a bíróság a tisztességtelennek minősített feltételt mérsékli, vagy helyette az általános jogot alkalmazza?

4) Az előbb említett kérdésre adandó nemleges válasz esetén, mely körülmények között alkalmazhatja a nemzeti bíróság a tisztességtelennek minősített feltétel mérséklését, vagy helyettesítheti az általános joggal?

5) Amennyiben az előbb említett kérdésekre nem lehet absztrakt válaszokat adni, felmerül a kérdés, hogy abban az esetben, ha a nemzeti vasúttársaság az érvényes menetjegy nélkül utazót tettenérést követően polgári jogilag pótdíjjal szankcionálja, adott esetben a menetjegy árán felül, és a bíróság arra a következtetésre jut, hogy a követelt pótdíj tisztességtelen a 93/13 irányelv 3. cikkével

összefüggésben értelmezett 2. cikke a) pontjának értelmében, ellentétes-e a 93/13 irányelv 6. cikkével, hogy a bíróság a feltételt semmisnek nyilvánítja, és az általános felelősségi jogot alkalmazza a nemzeti vasúttársaságot ért kár megtérítése céljából?”

## A Bíróság előtti eljárás

29 A Bíróság elnöke 2018. július 11-i végzésével elrendelte a C-349/18–C-351/18. sz. ügyek egyesítését az írásbeli szakasz lefolytatása és az ítélet meghozatala céljából.

## Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

### *Az első kérdésről*

30 Előzetesen meg kell állapítani, hogy – egyfelől – a kérdést előterjesztő bíróság az 1371/2007 rendelet 9. cikke (4) bekezdésének a 93/13 irányelv fényében történő értelmezését kéri. Ez a rendelet azonban semmiféle utalást nem tartalmaz a 93/13 irányelvre. Ráadásul, 1. cikkeik összehasonlításából az tűnik ki, hogy e rendelet és ezen irányelv tárgya eltérő. Következésképpen a 93/13 irányelv rendelkezései nem lehetnek relevánsak az 1371/2007 rendelet értelmezése tekintetében (lásd analógia útján: 2004. szeptember 9-i Meiland Azewijn ítélet, C-292/02, EU:C:2004:499, 40. pont; 2011. december 15-i Møller ítélet, C-585/10, EU:C:2011:847, 37. és 38. pont, 2014. szeptember 11-i Bizottság kontra Németország ítélet, C-525/12, EU:C:2014:2202, 40. pont).

31 Másfelől, bár ezen első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság az 1371/2007 rendelet 9. cikke (4) bekezdésének értelmezését kéri, meg kell állapítani, hogy e rendelkezés arra a lehetőségre vonatkozik, amelyet főszabály szerint a vasúttársaságoknak kell biztosítaniuk az érintett szolgáltatásra vonatkozó jegynek a vonaton történő megvásárlását illetően. Mindazonáltal az előzetes döntéshozatalra utaló határozatokból az tűnik ki, hogy nem annyira ez a lehetőség az, amelyet az alapügyekben vitatnak, hanem az a kérdés, hogy egy vonaton jegy nélkül utazó utast úgy kell-e tekinteni, hogy az a vonatra történő felszállásának ténye okán az e rendelet értelmében vett szerződéses jogviszonyba lépett a vasúttársasággal. Tehát nem e 9. cikk (4) bekezdését kell az alapügyek tekintetében értelmezni.

32 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a nemzeti bíróságok és a Bíróság között az EUMSZ 267. cikkel bevezetett együttműködési eljárás keretében a Bíróság feladata, hogy a nemzeti bíróságnak az előtte folyamatban lévő ügy eldöntéséhez hasznos választ adjon. Ebből a szempontból adott esetben a Bíróságnak át kell fogalmaznia az elé terjesztett kérdéseket. Az a körülmény, hogy valamely nemzeti bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést formálisan bizonyos uniós jogi rendelkezésekre hivatkozva fogalmazta meg, nem akadálya annak, hogy a Bíróság megadja e bíróság számára az uniós jog értelmezésének minden olyan elemét, amely hasznos lehet az utóbbi előtt lévő ügy megítéléséhez, akár hivatkozott ezekre a kérdéseinek megfogalmazásában, akár nem. E tekintetben a Bíróságnak kell a nemzeti bíróság által szolgáltatott információk összessége és különösen az előzetes döntéshozatalra utaló határozat indokolása alapján meghatározni az uniós jog azon rendelkezéseit, amelyeknek az értelmezése a jogvita tárgyára figyelemmel szükséges (2017. június 27-i Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania ítélet, C-74/16, EU:C:2017:496, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

33 A fenti megfontolásokra és az előzetes döntéshozatal iránti kérelmek indokaira figyelemmel úgy kell tekinteni, hogy a kérdést előterjesztő bíróság első kérdésével lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni az 1371/2007 rendelet 3. cikkének 8. pontját, hogy egy olyan helyzet, amelyben egy utas utazás céljából jegy nélkül száll fel a vonatra, az e rendelkezés értelmében vett „szállítási szerződésnek” minősül.

34 Az 1371/2007 rendelet 3. cikkének 8. pontja értelmében a „szállítási szerződés” e rendelet alkalmazásában „ellenszolgáltatás fejében vagy térítésmentesen teljesítendő fuvarozásról szóló szerződés a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő és az utas között, amely egy vagy több szállítási szolgáltatásra vonatkozik”.

35 Emlékeztetni kell arra, hogy valamely uniós jogi rendelkezés értelmezése szempontjából nemcsak annak szövegét, hanem szövegkörnyezetét és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek az a részét képezi (2005. június 7-i VEMW és társai ítélet, C-17/03, EU:C:2005:362, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2012. november 22-i Westbahn Management ítélet, C-136/11, EU:C:2012:740, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

36 Az 1371/2007 rendelet 3. cikke 8. pontjának megfogalmazását illetően egyfelől azt kell megállapítani, hogy a „szerződés” fogalma annak általános értelmét tekintve joghatások kiváltására irányuló egybehangzó akarategységet jelent. Másfelől, az e rendelet által szabályozott jogterület keretében, valamint e rendelkezésre figyelemmel e joghatás elsősorban a vasúttársaság azon kötelezettségében áll, hogy egy vagy több szállítási szolgáltatást nyújtson az utas számára, illetve az utas azon kötelezettségében, hogy megfizesse az árat, feltéve, hogy a szállítási szolgáltatást nem ingyenesen nyújtják.

37 Az előző pontban tett megállapításokból ily módon az következik, hogy egyfelől azzal, hogy a vasúttársaság szabad hozzáférést biztosít a vonatjához, másfelől pedig azzal, hogy az utas utazás céljából felszáll a vonatra, mindketten kinyilvánítják arra irányuló egybehangzó akaratukat, hogy szerződéses viszonyba lépjenek, ily módon a szállítási szerződés fennállásának megállapításához szükséges feltételek főszabály szerint teljesülnek. Az 1371/2007 rendelet 3. cikkének (8) bekezdése mindazonáltal nem teszi lehetővé annak meghatározását, hogy a jegy utas általi birtoklása elengedhetetlen eleme-e annak, hogy meg lehessen állapítani, hogy az e rendelkezés értelmében vett „szállítási szerződés” áll fenn.

38 Az azon szövegkörnyezetet illetően, amelybe az 1371/2007 rendelet 3. cikkének 8. pontja illeszkedik, először is meg kell állapítani, hogy a „szállítási szerződés” kifejezés e rendelet több rendelkezésében is előfordul.

39 Ennek megfelelően az említett rendelkezés 3. cikkének 10. pontja úgy határozza meg az „átszállójegy” fogalmát, hogy az „egy vagy több vasúttársaság által működtetett, egymást követő vasúti szolgáltatásokra jogosító szállítási szerződést képviselő menetjegy vagy menetjegyek”.

40 Ugyanezen rendelet 4. cikke, amely kifejezetten a „szállítási szerződésről” szól, előírja, hogy „[az 1371/2007 rendelet II. fejezetének] rendelkezéseire is figyelemmel, a személyszállítási szerződés megkötését és teljesítését, valamint az információk és menetjegyek nyújtását az [e rendelet] I. mellékletben foglalt II. és III. cím rendelkezései szabályozzák”.

41 E tekintetben az 1371/2007 rendelet ezen I. melléklete elsősorban a COTIF A. függelékének a szállítási szerződés megkötésére és teljesítésére vonatkozó II. címét tartalmazza. E függelék 6. cikkének (1) bekezdése értelmében „[a] szállítási szerződéssel a fuvarozó arra vállal kötelezettséget, hogy az utast, valamint – adott esetben – útipoggyászát és járművét a célállomásra szállítja, és a célállomáson az útipoggyászt és a járműveket átadja”, e 6. cikk (2) bekezdése pedig pontosítja, hogy a szállítási szerződést az utasnak átadott egy vagy több menetjegy tanúsítja, és az említett függelék 9. cikkére figyelemmel, a menetjegy hiánya, szabálytalansága vagy elveszése nem érinti sem a szerződés létét, sem annak érvényességét, és arra továbbra is a COTIF által megállapított egységes szabályok vonatkoznak. Ugyanezen függelék 6. cikkének (3) bekezdése megállapítja, hogy a menetjegy vélelmet állít fel a szállítási szerződés megkötésére és tartalmára vonatkozóan, amellyel szemben azonban ellenbizonyításnak van helye.

42 Ezenfelül, a COTIF A. függeléke 7. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az általános szállítási feltételek meghatározzák többek között a menetjegy alakját és tartalmát, (2) bekezdésének c) pontjában pedig azt írja elő, hogy a menetjegyen többek között szerepelnie kell minden olyan adatnak, amely szükséges a szállítási szerződés megkötésének és tartalmának bizonyításához, továbbá lehetővé teszi az utas számára, hogy e szerződésből származó jogait érvényesíthesse.

43 E tekintetben azt is hangsúlyozni kell, hogy az 1371/2007 rendelet 9. cikkének (2) és (3) bekezdéséből az következik, hogy a (4) bekezdés sérelme nélkül a vasúttársaságok legalább az e rendelkezésekben felsorolt három – illetve a közszolgáltatási szerződések keretében kiadott menetjegyek tekintetében két – értékesítési hely egyikén kötelesek kiadni az utasok számára a menetjegyeket, amely helyek között szerepel a vonat fedélzete is.

44 Másodsorban azt kell megállapítani, hogy az e rendelet I. mellékletében foglalt COTIF A. függeléke 8. cikkének (1) bekezdéséből az következik, hogy a fuvarozó és az utas eltérő megállapodása hiányában a menetdíjat előre kell megfizetni.

45 Ezenfelül, az nem vitatott, hogy ezen A. függelék 9. cikke, amelynek sérelme nélkül alkalmazandó e függelék 6. cikke, (1) bekezdésének első mondatában előírja, hogy az utasnak az utazás megkezdésétől fogva érvényes menetjeggyel kell rendelkeznie, amelyet a jegyvizsgálat során köteles bemutatni. Mindazonáltal e 9. cikk második mondatának a), illetve b) pontjában kimondja, hogy az az utas, aki nem tud érvényes menetjegyet felmutatni, a menetdíjon felül pótdíjat köteles fizetni, valamint az az utas, aki a menetdíj vagy a pótdíj azonnali megfizetését megtagadja, az utazásból kizárható.

46 Márpedig az 1371/2007 rendelet 3. cikkének 16. pontja szerint e rendelet alkalmazásában az „általános fuvarozási feltételek: a fuvarozóra vonatkozó feltételek az egyes tagállamokban hatályos általános feltételek vagy díjszabás formájában, amelyek a fuvarozási szerződés megkötésével annak szerves részévé váltak”, a „fuvarozó” fogalmát pedig e rendelet 3. cikkének 2. pontja pedig úgy határozza meg, hogy az „az a szerződéses vasúttársaság, amellyel az utas szállítási szerződést kötött, vagy több egymást követő vasúttársaság, amelyek e szerződés értelmében felelősek lehetnek”.

47 Mivel azzal az utassal szemben, aki nem tud érvényes menetjegyet felmutatni, vagy megtagadja a menetdíj azonnali megfizetését, a COTIF-nak az 1371/2007 rendelet I. mellékletében foglalt A. függeléke 9. cikke értelmében az általános szállítási feltételeket lehet alkalmazni, és mivel e rendelet 3. cikkének 16. pontja értelmében ugyanezen rendelet 3. cikkének 2. pontjával összefüggésben az említett rendelet alkalmazásában e feltételek a vasúttársaság és az utas közötti szállítási szerződés megkötésével annak szerves részévé válik, ebből az következik, hogy az olyan társaságot, amely szabad hozzáférést biztosít a vonataihoz, és egy olyan utast, aki egy ilyen vonatra utazás céljából száll fel, úgy kell tekinteni, hogy az ugyanezen rendelet értelmében vett „szállítási szerződés” feleinek minősülnek, mivel ez az utas ily módon a vonaton található. Ellenkező esetben ugyanis az említett utasra az 1371/2007 rendelet alapján nem alkalmazhatók ezen általános szállítási feltételek.

48 A szövegösszefüggés ezen elemeiből egyértelműen az következik, hogy az ezen A. függelékben „menetjegyként” említett jegy csak az az eszköz, amelyben testet ölt az 1371/2007 rendelet értelmében vett utazási szerződés.

49 Az 1371/2007 rendelet 3. cikke 8. pontjának megfogalmazása, illetve az a szövegkörnyezet, amelybe e rendelkezés illeszkedik, következésképpen annak megállapításához vezet, hogy az említett rendelkezés értelmében vett „szállítási szerződés” fogalmát e rendelet alkalmazásában úgy kell érteni, hogy az független attól, hogy az utas rendelkezik-e jeggyel, illetve úgy, hogy az magában foglalja azt a helyzetet is, amikor egy utas egy szabadon hozzáférhető vonatra száll fel a célból, hogy jegy nélkül utazzon.

50 Ezt az értelmezést az 1371/2007 rendelet által követett célkitűzések is megerősítik. Egyfelől, 1. cikkének a) pontja értelmében e rendelet célja – többek között – a szállítási szerződések megkötése szabályainak bevezetése. Másfelől, az említett rendelet (1) preambulumbekezdése többek között azt hangsúlyozza,

hogy a közös közlekedéspolitika keretében fontos megőrizni a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok felhasználói jogait. Ugyanezen rendelet (2) preambulumbekezdéséből ezenfelül az következik, hogy a közlekedés területén el kell érni a fogyasztóvédelem magas szintjét, (3) preambulumbekezdése szerint pedig, mivel a szállítási szerződés vonatkozásában a vasúti személyszállítást igénybe vevő utas a gyengébbik fél, ezért az utasok jogait biztosítani kell e tekintetben.

51 Ellentétes lenne e célkitűzésekkel annak megállapítása, hogy a „szállítási szerződésnek” az 1371/2007 rendelet értelmében vett fogalmát úgy kellene értelmezni, hogy abba nem tartozik bele egy olyan helyzet, amelyben az utas utazási céllal, menetjegy megváltása nélkül felszáll egy szabadon hozzáférhető vonatra. Ha ugyanis úgy lehetne tekinteni, hogy az ilyen utast, kizárólag azon okból, hogy nem rendelkezik menetjeggyel, amikor felszáll a vonatra, úgy lehetne minősíteni, mint aki nem részese a vonataihoz szabad hozzáférést biztosító vasúttársasággal fennálló szerződéses jogviszonynak, ezen utast neki fel nem róható körülmények miatt meg lehetne fosztani azon jogoktól, amelyeket e rendelet kapcsol a szállítási szerződés megkötéséhez, ami ellentétes lenne az említett rendeletnek a vasúti utasok védelmére irányuló, és e rendelet (1)–(3) preambulumbekezdésében rögzített célkitűzéssel.

52 Egyébiránt, mivel az 1371/2007 rendelet nem tartalmaz e tekintetben rendelkezéseket, ez az értelmezés nem érinti e szerződés érvényességét, illetve azokat a következményeket, amelyek ahhoz kapcsolódhatnak, ha valamelyik fél nem tesz eleget szerződéses kötelezettségeinek, amelyeket e rendelet vonatkozó rendelkezéseinek hiányában továbbra is az alkalmazandó nemzeti jog szabályoz.

53 A fenti megfontolásokra figyelemmel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1371/2007 rendelet 3. cikkének 8. pontját úgy kell értelmezni, hogy az a helyzet, amikor egy utas menetjegy nélkül, utazás céljából felszáll egy szabadon hozzáférhető vonatra, az e rendelkezés értelmében vett „szállítási szerződés” fogalmába tartozik.

### *A második kérdésről*

54 Az első kérdésre adott válaszra tekintettel a második kérdést nem szükséges megválaszolni.

### *A harmadik és az ötödik kérdésről*

55 Harmadik és ötödik kérdésével, amelyeket célszerű együtt vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 93/13 irányelv 6. cikkének (1) bekezdését, hogy azzal ellentétes az, hogy az a nemzeti bíróság, amely megállapítja egy fogyasztó és eladó vagy szolgáltató között létrejött szerződésbe foglalt pótdíjkikötés tisztességtelen jellegét, csökkenti az e kikötés által a fogyasztóra kirótt bírság összegét, illetve az említett kikötést kiegészítő jellegű nemzeti rendelkezéssel helyettesíti. Ezen összefüggésben e bíróság arra is keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 93/13 irányelvet, hogy azzal ellentétes az, ha az alapügyben szereplő körülmények között a nemzeti bíróság egyébként a szerződésen kívüli felelősségre vonatkozó nemzeti jogi rendelkezéseket alkalmaz.

56 E tekintetben előzetesen meg kell állapítani, hogy a jelen ügyben az előzetes döntéshozatal iránti kérelmekben előadottak szerint a pótdíjkikötés, amelyet a kérdést előterjesztő bíróság adott esetben tisztességtelennek minősíthet, az NMBS általános szállítási feltételeinek részét képezi, amelyek tekintetében e bíróság megjegyzi, hogy „azokat normatív jellegűk alapján általánosan kötelezőnek tekintik”, és azokat „állami hivatalos hirdetményben” teszik közzé.

57 Ebben a tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy amint az a 93/13 irányelv 1. cikkének (2) bekezdéséből következik, azok a szerződéses feltételek, amelyek kötelező érvényű törvényi vagy rendeleti rendelkezéseket tükröznek, nem tartoznak ezen irányelv rendelkezéseinek hatálya alá.

58 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata értelmében, amint az a 93/13 irányelv tizenharmadik preambulumbekezdéséből következik, ezen irányelv 1. cikkének (2) bekezdésében meghatározott kivétel kiterjed a szerződő felek választásától függetlenül alkalmazandó nemzeti jogi rendelkezésekre, valamint az említett rendelkezések automatikusan, vagyis a felek ilyen irányú eltérő megállapodása hiányában alkalmazandó rendelkezésekre, továbbá az említett rendelkezéseket tükröző szerződéses feltételekre (lásd ebben az értelemben: 2013. március 21-i RWE Vertrieb ítélet, C-92/11, EU:C:2013:180, 26. pont; 2014. április 30-i Barclays Bank ítélet, C-280/13, EU:C:2014:279, 30., 31. és 42. pont; 2017. december 7-i Woonhaven Antwerpen végzés, C-446/17, nem tették közzé, EU:C:2017:954, 25. pont).

59 E kizárást az a tény igazolja, hogy főszabály szerint joggal feltételezhető, hogy a nemzeti jogalkotó bizonyos szerződések feleinek összes jogai és kötelezettségei között egyensúlyt hozott létre, amely egyensúlyt az uniós jogalkotó kifejezetten meg kívánt őrizni (lásd ebben az értelemben: 2014. április 30-i Barclays Bank ítélet, C-280/13, EU:C:2014:279, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2017. december 7-i Woonhaven Antwerpen végzés, C-446/17, nem tették közzé, EU:C:2017:954, 26. pont).

60 Ezen, a 93/13 irányelv hatálya alóli kizárás a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint két feltétel együttes fennállásától függ. Egyrészről a szerződéses feltételnek törvényi vagy rendeleti rendelkezést kell tükröznie, másrészről e jogszabályi rendelkezésnek kötelező érvényűnek kell lennie (2014. szeptember 10-i Kušionová ítélet, C-34/13, EU:C:2014:2189, 78. pont; 2017. szeptember 20-i Andriciuc és társai ítélet, C-186/16, EU:C:2017:703, 28. pont).

61 Egyébiránt a Bíróság ítélkezési gyakorlatából lényegében az következik, hogy az említett kivétel körébe az olyan kötelező érvényű törvényi vagy rendeleti rendelkezések tartoznak, amelyek eltérnek a nemzeti bíróságnak a szerződéses feltételek tisztességtelen jellegének elbírálására vonatkozó hatásköre terjedelméről szóló rendelkezésektől (lásd ebben az értelemben: 2014. április 30-i Barclays Bank ítélet, C-280/13, EU:C:2014:279, 39. és 40. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2018. augusztus 7-i Banco Santander és Escobedo Cortés ítélet, C-96/16 és C-94/17, EU:C:2018:643, 44. pont).

62 E feltételek együttes fennállásának vizsgálata minden esetben a nemzeti bíróság feladata (lásd ebben az értelemben: 2013. május 30-i Asbeek Brusse és de Man Garabito ítélet, C-488/11, EU:C:2013:341, 33. pont; 2017. szeptember 20-i Andriciuc és társai ítélet, C-186/16, EU:C:2017:703, 29. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

63 E vizsgálat során e bíróságnak figyelembe kell vennie, hogy különösen a 93/13 irányelv céljára, azaz a fogyasztóknak az utóbbiak és az eladók vagy szolgáltatók között létrejött szerződésekbe foglalt tisztességtelen feltételekkel szembeni védelmére tekintettel az ezen irányelv 1. cikkének (2) bekezdésében foglalt kivételt szigorúan kell értelmezni (lásd ebben az értelemben: 2014. szeptember 10-i Kušionová ítélet, C-34/13, EU:C:2014:2189, 77. pont; 2018. szeptember 20-i OTP Bank és OTP Faktoring ítélet, C-51/17, EU:C:2018:750, 54. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

64 Ennek tisztázását követően a Bíróságnak azon előfeltevés alapján kell megvizsgálnia a harmadik és az ötödik kérdést – amely előfeltevés helytállóságát a kérdést előterjesztő bíróságnak kell megvizsgálnia –, miszerint az a szerződéses feltétel, amelyet e bíróság tisztességtelennek kíván minősíteni, 1. cikkének (2) bekezdése értelmében nem tartozik a 93/13 irányelv hatálya alá.

65 A 93/13/EGK irányelv 6. cikkének (1) bekezdése értelmében a tagállamok előírják, hogy fogyasztókkal kötött szerződésekben az eladó vagy szolgáltató által alkalmazott tisztességtelen feltételek a saját nemzeti jogszabályok rendelkezései szerint nem jelentenek kötelezettséget a fogyasztóra nézve, és ha a szerződés a tisztességtelen feltételek kihagyásával is teljesíthető, a szerződés változatlan feltételekkel továbbra is köti a feleket.

66 A Bíróság úgy értelmezte ezt a rendelkezést, hogy a nemzeti bíróságnak minden, a nemzeti jog értelmében a szóban forgó feltétel tisztességtelen jellege megállapításából eredő következtetést le kell vonnia annak biztosítása céljából, hogy a szóban forgó feltétel ne jelentsen kötelezettséget a fogyasztóra nézve. E tekintetben a Bíróság rámutatott arra, hogy amennyiben a nemzeti bíróság megállapítása szerint valamely szerződési feltétel tisztességtelen, e bíróság annak alkalmazását mellőzni köteles, kivéve ha a fogyasztó ezt ellenzi (lásd ebben az értelemben: 2013. május 30-án hozott, Asbeek Brusse és de Man Garabito ítélet, C-488/11, EU:C:2013:341, 49. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2019. március 26-i Abanca Corporación Bancaria és Bankia ítélet, C-70/17 és C-179/17, EU:C:2019:250, 52. pont).

67 A Bíróság már azt is megállapította, hogy a 93/13 irányelv 6. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti jogszabály, amely a nemzeti bíróság számára lehetővé teszi, hogy az eladó vagy szolgáltató és a fogyasztó közötti szerződésben foglalt feltétel tisztességtelen jellegének a megállapítása esetén az említett szerződést e feltétel tartalmának a módosítása útján kiegészítse (2014. április 30-i Kásler és Káslerné Rábai ítélet, C-26/13, EU:C:2014:282, 77. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2019. március 26-i Abanca Corporación Bancaria és Bankia ítélet, C-70/17 és C-179/17, EU:C:2019:250, 53. pont). Közelebbről, a Bíróság megállapította, hogy az említett rendelkezés nem értelmezhető úgy, hogy az lehetővé teszi a nemzeti bíróság számára, hogy amennyiben egy eladó vagy szolgáltató és egy fogyasztó által kötött szerződésben szereplő pótdíjkikötés tisztességtelen jellegét észleli, a szóban forgó kikötés alkalmazásának a fogyasztóval szembeni teljes mellőzése helyett csökkentse a fogyasztót terhelő pótdíj összegét (2013. május 30-i Asbeek Brusse és de Man Garabito ítélet, C-488/11, EU:C:2013:341, 59. pont; 2015. január 21-i Unicaja Banco és Caixabank ítélet, C-482/13, C-484/13, C-485/13 és C-487/13, EU:C:2015:21, 29. pont).

68 A szerződésnek főszabály szerint úgy kell fennmaradnia, hogy csak a tisztességtelen feltételek elhagyása jelentsen módosulást, ha a belső jogszabályok értelmében a szerződés jogilag ilyen módon fennmaradhat (2013. május 30-i Asbeek Brusse et de Man Garabito ítélet, C-488/11, EU:C:2013:341, 57. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2015. január 21-i Unicaja Banco és Caixabank ítélet, C-482/13, C-484/13, C-485/13 és C-487/13, EU:C:2015:21, 28. pont).

69 Ha a nemzeti bíróság jogosult lenne arra, hogy az ilyen szerződésben foglalt tisztességtelen feltételek tartalmát módosítsa, e lehetőség sérthetné a 93/13 irányelv 7. cikke által elérni kívánt hosszú távú célt. E lehetőség ugyanis hozzájárulna annak a visszatartó erőnek a megszüntetéséhez, amely az eladók vagy szolgáltatók tekintetében jelentkezik az ilyen tisztességtelen feltételeknek a fogyasztók vonatkozásában való puszta és egyszerű alkalmazhatatlansága következtében, mivel az eladók vagy szolgáltatók továbbra is alkalmazni próbálnák az említett feltételeket annak tudatában, hogy még ha azok érvénytelenségét meg is állapítanák, a szerződést a nemzeti bíróság a szükséges mértékben továbbra is kiegészíthetné oly módon, hogy az említett eladók vagy szolgáltatók érdekei biztosítottak legyenek (2013. május 30-i Asbeek Brusse és de Man Garabito ítélet, C-488/11, EU:C:2013:341, 58. pont; 2019. március 26-i Abanca Corporación Bancaria és Bankia ítélet, C-70/17 és C-179/17, EU:C:2019:250, 54. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

70 Egyébiránt a Bíróság elfogadott egy kivételt ezen elv alól, amikor megállapította, hogy a 93/13 irányelv 6. cikkének (1) bekezdésével nem ellentétes az, hogy a nemzeti bíróság a szerződések jogára vonatkozó elvek alkalmazásával a tisztességtelen feltételt úgy semmisíti meg, hogy azt a nemzeti jog valamely kiegészítő rendelkezésével helyettesíti, feltéve, hogy e helyettesítés megfelel a 93/13 irányelv 6. cikke (1) bekezdése célkitűzésének, és lehetővé teszi a szerződő felek jogai és kötelezettségei tekintetében a szerződő felek egyenlőségét helyreállító, valódi egyensúly visszaállítását. Mindazonáltal a Bíróság ezt a lehetőséget az olyan esetekre korlátozta, amelyekben a tisztességtelen feltétel megsemmisítése azzal a kötelezettséggel járna a bíróság számára, hogy a szerződést egészében meg kellene semmisítenie, ami által a fogyasztót olyan következményeknek tenné ki, amelyekkel ez utóbbit büntetné (lásd ebben az

értelemben: 2015. január 21-i Unicaja Banco és Caixabank ítélet, C-482/13, C-484/13, C-485/13 és C-487/13, EU:C:2015:21, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2019. március 26-i Abanca Corporación Bancaria és Bankia ítélet, C-70/17 és C-179/17, EU:C:2019:250, 56. és 57. pont).

71 Mindazonáltal az alapügyekben – a kérdést előterjesztő bíróság által e tekintetben elvégzendő vizsgálatok fenntartásával – nem tűnik úgy, hogy a pótdíjkikötés esetleges megsemmisítése a szerződések egészének megsemmisítésével járna, ily módon különösen hátrányos következményeknek kitéve a fogyasztót.

72 Azon kérdést illetően, hogy az alapügyben szereplőkhöz hasonló körülmények között a kérdést előterjesztő bíróság alkalmazhatja-e egyébiránt a nemzeti jog szerződésen kívüli felelősségre vonatkozó szabályait, elegendő annak megállapítása, hogy a 93/13 irányelvnek 1. cikke (1) bekezdése értelmében az a célja, hogy közelítse a tagállamoknak az eladó vagy szolgáltató és fogyasztó között kötött szerződésekben alkalmazott tisztességtelen feltételekre vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseit, és nem tartalmaz semmiféle, a szerződésen kívüli felelősségre vonatkozó rendelkezést.

73 Következésképpen az a kérdés, hogy az alapügyben szereplőkhöz hasonló körülmények egyébiránt tartozhatnak-e a szerződésen kívüli felelősség jogába, nem a 93/13 irányelv hatálya alá tartozó, hanem nemzeti jogi kérdés. E kérdést tehát nem kell megvizsgálni a jelen előzetes döntéshozatali kérelmek keretében.

74 A fenti megfontolások összességére figyelemmel a harmadik és az ötödik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 93/13 irányelv 6. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az, hogy az a nemzeti bíróság, amely megállapítja egy fogyasztó és eladó vagy szolgáltató között létrejött szerződésbe foglalt pótdíjkikötés tisztességtelen jellegét, csökkenti az e kikötés által a fogyasztóra kirótt bírság összegét, illetve az említett kikötést a saját szerződési joga elveinek alkalmazásával kiegészítő jellegű nemzeti rendelkezéssel helyettesíti, kivéve, ha a szóban forgó szerződés nem maradhat fenn a tisztességtelen feltétel megsemmisítése esetén, és ha a szerződés egészének megsemmisítése a fogyasztót különösen hátrányos következményeknek teszi ki.

### *A negyedik kérdésről*

75 A harmadik és az ötödik kérdésre adott válaszra tekintettel a negyedik kérdést nem szükséges megválaszolni.

## A költségekről

76 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (ötödik tanács) a következőképpen határozott:

**1) A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 3. cikkének 8. pontját úgy kell értelmezni, hogy az a helyzet, amikor egy utas menetjegy nélkül, utazás céljából felszáll egy szabadon hozzáférhető vonatra, az e rendelkezés értelmében vett „szállítási szerződés” fogalmába tartozik.**

**2) A fogyasztókkal kötött szerződésekben alkalmazott tisztességtelen feltételekről szóló, 1993. április 5-i 93/13/EGK tanácsi irányelv 6. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az, hogy az a nemzeti bíróság, amely megállapítja egy fogyasztó és eladó vagy szolgáltató között létrejött szerződésbe foglalt pótdíjkikötés tisztességtelen jellegét, csökkenti az e kikötés által a fogyasztóra kirótt bírság összegét, illetve az említett kikötést a saját szerződési joga elveinek alkalmazásával kiegészítő jellegű nemzeti rendelkezéssel helyettesíti, kivéve ha a szóban forgó szerződés nem maradhat fenn a tisztességtelen feltétel megsemmisítése esetén, és ha a szerződés egészének megsemmisítése a fogyasztót különösen hátrányos következményeknek teszi ki.**

Aláírások

i — A jelen szöveg 74. pontjában és rendelkező részének 2. pontjában az első elektronikus közzétételt követően nyelvi módosítás történt.