Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 7 listopada 2019 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport kolejowy – Prawa i obowiązki pasażerów w ruchu kolejowym – Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 – Artykuł 3 pkt 8 – Umowa przewozu – Pojęcie – Pasażer bez biletu w momencie wsiadania do pociągu – Nieuczciwe warunki w umowach konsumenckich – Dyrektywa 93/13/EWG – Artykuł 1 ust. 2 i art. 6 ust. 1 – Ogólne warunki przewozu przedsiębiorstwa kolejowego – Bezwzględnie obowiązujące przepisy ustawowe lub wykonawcze – Warunek dotyczący kary umownej – Zakres uprawnień sądu krajowego

W sprawach połączonych od C-349/18 do C-351/18

mających za przedmiot wnioski o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczeń w trybie prejudycjalnym, złożonych przez vredegerecht te Antwerpen (sędziego pokoju w Antwerpii, Belgia) postanowieniami z dnia 25 maja 2018 r., które wpłynęły do Trybunału w dniu 30 maja 2018 r., w postępowaniu:

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)

przeciwko

Mbutuku Kanyebie (C-349/18),

Larissie Nijs (C-350/18),

Jeanowi-Louisowi Anicie Dedroogowi (C-351/18),

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: E. Regan, prezes izby, I. Jarukaitis (sprawozdawca), E. Juhász, M. Ilešič i C. Lycourgos, sędziowie,

rzecznik generalny: G. Pitruzzella,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

– w imieniu rządu belgijskiego przez C. Van Lul, C. Pochet oraz J.C. Halleux, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: niderlandzki.

– w imieniu Komisji Europejskiej przez N. Ruiza Garcíę i P. Vandena Heedego, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 11 czerwca 2019 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczą wykładni art. 9 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. 2007, L 315, s. 14), a także art. 2 lit. a) oraz art. 3 i 6 dyrektywy Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich (Dz.U. 1993, L 95, s. 29).

2 Wnioski te zostały złożone w ramach sporów między Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (państwową spółką kolei belgijskich, zwaną dalej „NMBS") a Mbutuku Kanyebą (sprawa C-349/18), Larissą Nijs (sprawa C-350/18) i Jeanem-Louisem Anitą Dedroogiem (sprawa C-351/18), dotyczących dodatków do taryfy żądanych od tych ostatnich w związku z podróżą pociągiem bez biletu.

Prawo Unii

Dyrektywa 93/13

3 Motyw trzynasty dyrektywy 93/13 stanowi:

„zakłada się, iż obowiązujące w państwach członkowskich przepisy ustawowe i wykonawcze, które bezpośrednio lub pośrednio ustalają warunki umów konsumenckich, nie zawierają nieuczciwych warunków; w związku z tym nie wydaje się konieczne rozpatrywanie warunków umowy, które są zgodne z obowiązującymi przepisami ustawowymi lub wykonawczymi oraz zgodne z zasadami lub postanowieniami konwencji międzynarodowych, których stronami są państwa członkowskie lub [Unia Europejska]; użyte w art. 1 ust. 2 sformułowanie »obowiązujące przepisy ustawowe lub wykonawcze« obejmuje również zasady, które zgodnie z prawem będą stosowane między umawiającymi się stronami, z zastrzeżeniem, że nie dokonano żadnych innych uzgodnień".

4 Artykuł 1 tej dyrektywy przewiduje:

„1. Celem niniejszej dyrektywy jest zbliżenie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich odnoszących się do nieuczciwych warunków umownych w umowach zawieranych pomiędzy sprzedawcą lub dostawcą a konsumentem.

2. Warunki umowy odzwierciedlające obowiązujące przepisy ustawowe lub wykonawcze oraz postanowienia lub zasady konwencji międzynarodowych, których stroną są państwa członkowskie lub [Unia], zwłaszcza w dziedzinie transportu, nie będą podlegały przepisom niniejszej dyrektywy".

5 Artykuł 2 lit. a) tej dyrektywy określa:

„Do celów niniejszej dyrektywy:

a) »nieuczciwe warunki« oznaczają warunki umowne zdefiniowane w art. 3".

6 Artykuł 3 tej dyrektywy przewiduje:

„1. Warunki umowy, które nie były indywidualnie negocjowane, mogą być uznane za nieuczciwe, jeśli stoją w sprzeczności z wymogami dobrej wiary [i] powodują znaczącą nierównowagę wynikających z umowy praw i obowiązków stron ze szkodą dla konsumenta.

2. Warunki umowy zawsze zostaną uznane za niewynegocjowane indywidualnie, jeżeli zostały sporządzone wcześniej i konsument nie miał w związku z tym wpływu na ich treść, zwłaszcza jeśli zostały przedstawione konsumentowi w formie uprzednio sformułowanej umowy standardowej.

[…]

3. Załącznik zawiera przykładowy i niewyczerpujący wykaz warunków, które mogą być uznane za nieuczciwe”.

7 Zgodnie z art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/13:

„Państwa członkowskie stanowią, że na mocy prawa krajowego nieuczciwe warunki w umowach zawieranych przez sprzedawców lub dostawców z konsumentami nie będą wiążące dla konsumenta, a umowa w pozostałej części będzie nadal obowiązywała strony, jeżeli jest to możliwe po wyłączeniu z niej nieuczciwych warunków”.

8 Artykuł 7 ust. 1 tej dyrektywy ma następujące brzmienie:

„Zarówno w interesie konsumentów, jak i konkurentów państwa członkowskie zapewnią stosowne i skuteczne środki mające na celu zapobieganie stałemu stosowaniu nieuczciwych warunków w umowach zawieranych przez sprzedawców i dostawców z konsumentami”.

Rozporządzenie nr 1371/2007

9 Motywy 1–3 rozporządzenia nr 1371/2007 stanowią:

„(1) W ramach wspólnej polityki transportowej istotne jest zapewnienie ochrony praw pasażerów w ruchu kolejowym oraz podniesienie jakości i efektywności kolejowych usług pasażerskich, aby zwiększyć udział transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu.

(2) Komunikat Komisji: »Strategia polityki ochrony konsumentów na lata 2002–2006« [(Dz.U. 2002, C 137, s. 2)] stawia za cel osiągnięcie wysokiego poziomu ochrony konsumentów w dziedzinie przewozów, zgodnie z art. 153 ust. 2 traktatu.

(3) Ponieważ pasażer w ruchu kolejowym jest słabszą stroną umowy przewozu, prawa pasażera powinny podlegać ochronie”.

10 Artykuł 1 lit. a) tego rozporządzenia przewiduje:

„Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy w odniesieniu do następujących kwestii:

a) informacji dostarczanych przez przedsiębiorstwa kolejowe, zawierania umów transportowych, wystawiania biletów i wdrażania komputerowego systemu informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym”.

11 Artykuł 3 wspomnianego rozporządzenia zawiera następujące definicje:

„Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

[…]

2) »przewoźnik« oznacza przedsiębiorstwo kolejowe, z którym pasażer zawarł umowę przewozu, lub też kilka przedsiębiorstw kolejowych, które mogą ponosić odpowiedzialność na podstawie tej umowy;

[…]

8) »umowa przewozu« oznacza odpłatną lub [albo] nieodpłatną umowę o przewóz pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym lub sprzedawcą biletów a pasażerem na wykonanie jednej lub więcej usług transportowych;

[…]

10) »bilet bezpośredni« oznacza bilet lub bilety będące dowodem zawarcia umowy przewozu dotyczącej wykonania następujących po sobie połączeń kolejowych obsługiwanych przez jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych;

[…]

16) »ogólne warunki przewozu« oznaczają warunki przewoźnika w postaci ogólnych warunków umów lub taryf prawnie obowiązujących w każdym państwie członkowskim, które z chwilą zawarcia umowy o przewóz stają się jej integralną częścią;

[…]”.

12 Rozdział II rozporządzenia nr 1371/2007, zatytułowany „Umowa przewozu, informacja oraz bilety”, obejmuje art. 4–10. Artykuł 4 tego rozporządzenia, zatytułowany „Umowa przewozu”, przewiduje:

„Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału zawieranie i sposób realizacji umowy transportu oraz dostarczanie informacji i wystawianie biletów podlegają przepisom tytułu II oraz tytułu III załącznika I”.

13 Artykuł 9 wspomnianego rozporządzenia, dotyczący dostępności biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji, stanowi w ust. 2–4:

„2. Bez uszczerbku dla ust. 4 przedsiębiorstwa kolejowe dystrybuują wśród pasażerów bilety za pośrednictwem przynajmniej jednego z następujących sposobów sprzedaży:

a) w kasach biletowych lub w automatach biletowych;

b) za pośrednictwem telefonu, Internetu lub jakichkolwiek innych powszechnie dostępnych technologii informacyjnych;

c) w pociągach.

3. Bez uszczerbku dla ust. 4 i 5 przedsiębiorstwa kolejowe w ramach umów o świadczenie usług publicznych rozprowadzają bilety w przynajmniej jeden z następujących sposobów:

a) w kasach biletowych lub w automatach biletowych;

b) w pociągach.

4. Przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają możliwość nabycia w pociągu biletów na dane połączenie, chyba że możliwość taka jest ograniczona albo wyłączona ze względów bezpieczeństwa lub zwalczania nadużyć, z powodu obowiązku wcześniejszej rezerwacji lub z uzasadnionych względów handlowych".

14 Załącznik I do rozporządzenia nr 1371/2007, zatytułowany „Wyciąg z przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV)", składa się z tytułów II–VII załącznika A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wprowadzającym zamiany COTIF z dnia 3 czerwca 1999 r. (zwanej dalej „COTIF"). W owym załączniku I znajduje się tytuł II załącznika A do COTIF, zatytułowany „Zawarcie i wykonywanie umowy przewozu", który zawiera jego art. 6–11.

15 Artykuł 6 załącznika A do COTIF, zatytułowany „Umowa przewozu", przewiduje:

„1. P[op]rzez zawarcie umowy przewozu przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia podróżnego oraz, odpowiednio, jego bagażu i pojazdów do miejsca przeznaczenia i do wydania bagażu i pojazdów w miejscu przeznaczenia.

2. Umowę przewozu potwierdza się jednym lub kilkoma biletami na przewóz wydawanymi podróżnemu. Jednak brak biletu, nieprawidłowości lub utrata biletu nie powodują nieważności umowy przewozu, która nie naruszając postanowień art. 9, podlega postanowieniom przepisów ujednoliconych.

3. Z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego bilet jest miarodajnym dowodem zawarcia oraz treści umowy przewozu".

16 Artykuł 7 owego załącznika A, który dotyczy „[b]iletu", stanowi w ust. 1 i 2:

„1. Ogólne warunki przewozu określają formę i treść biletu oraz języki i czcionki, które należy zastosować przy ich druku i wypełnianiu biletu.

2. Bilet powinien zawierać przynajmniej następujące dane:

[…]

c) wszelkie inne wskazówki niezbędne dla udowodnienia zawarcia oraz treści umowy umożliwiające podróżnemu dochodzenie swoich praw wynikających z umowy".

17 Artykuł 8 ust. 1 załącznika A do COTIFuściśla, że „[o]płatę za przejazd uiszcza się przed rozpoczęciem podróży, chyba że między podróżnym a przewoźnikiem została zawarta odmienna umowa".

18 Artykuł 9 tego samego załącznika A zatytułowany jest „Prawo przewozu. Wyłączenie z transportu". Zgodnie z jego ust. 1:

„Podróżny musi być zaopatrzony z chwilą rozpoczęcia podróży w ważny bilet na przejazd i okazać go podczas kontroli biletów. Ogólne warunki przewozu mogą stanowić, że:

a) podróżny, który nie może okazać ważnego biletu, jest obowiązany oprócz opłaty za przejazd uiścić dopłatę;

b) podróżnego, który odmawia natychmiastowego uiszczenia opłaty za przejazd lub dopłaty, można usunąć z pociągu;

c) określać, czy i na jakich zasadach dokonuje się zwrotu [d]opłaty".

Postępowania główne i pytania prejudycjalne

19 W 2015 r. stwierdzono cztery przypadki przejazdu przez N. Kanyebę pociągiem bez biletu (sprawa C-349/18), z naruszeniem art. 156–160 warunków przewozu osób mających zastosowanie do przewozu osób fizycznych. W latach 2013 i 2015 pięciokrotnie dokonano podobnych ustaleń w odniesieniu do L. Nijs (sprawa C-350/18). Podobnie, w latach 2014 i 2015 dokonano podobnych ustaleń w stosunku do J.L.A. Dedrooga (sprawa C-351/18).

20 NMBS zaoferowała każdej z tych osób możliwość uregulowania jej sytuacji poprzez natychmiastowe uiszczenie ceny tytułem opłaty za przejazd, powiększonej o tak zwaną „taryfę pokładową" lub, w ciągu 14 dni od stwierdzenia naruszenia, zryczałtowaną kwotę 75 EUR lub, w przypadku wykroczeń sprzed 2015 r., cenę za przewóz powiększoną o 60 EUR. Po upływie 14-dniowego terminu pozwani w postępowaniach głównych nadal mieli możliwość zapłacenia ryczałtu w wysokości 225 EUR lub, w przypadku wykroczeń sprzed 2015 r., ceny przewozu powiększonej o 200 EUR.

21 Ponieważ żaden z pozwanych w postępowaniu głównym nie skorzystał z tych możliwości, NMBS wniosła do sądu odsyłającego, czyli do vredegerecht te Antwerpen (sędziego pokoju w Antwerpii, Belgia), o zasądzenie od nich, odpowiednio, w sprawach C-349/18, C-350/18 i C-351/18, kwot w wysokości 880,20 EUR, 1103,90 EUR i 2394 EUR, powiększonych, w każdym przypadku, o koszty postępowania. W kontekście tych żądań NMBS podkreśla, że stosunki prawne między nią a każdym z pozwanych w postępowaniu głównym nie mają charakteru umownego, lecz regulacyjny, ponieważ nie nabyli oni biletu na transport. Pozwani w postępowaniu głównym nie stawili się przed sądem odsyłającym.

22 Sąd odsyłający uważa, że w świetle orzecznictwa Trybunału jest zobowiązany do zbadania z urzędu stosowania przepisów dotyczących nieuczciwych postanowień umownych, jeżeli usługa jest świadczona na rzecz konsumenta. Sąd ten zauważa, że w rozpatrywanych przez niego sprawach chodzi z jednej strony o „konsumentów" w rozumieniu teorii dotyczących nieuczciwych warunków w umowach, która jego zdaniem odnosi się do „każdej osoby fizycznej działającej w celach, które nie wchodzą w zakres jego działalności handlowej, przemysłowej, rzemieślniczej lub związanej z wykonywaniem wolnego zawodu", a z drugiej strony o „przedsiębiorstwo" w rozumieniu tej samej teorii, i odsyła w tym względzie do wyroku Hof van Cassatie (trybunału kasacyjnego, Belgia). Wskazuje on zatem, że jest zobowiązany do dalszego badania stosowania tej teorii i w tym względzie stawia pytanie o charakter stosunku prawnego między NMBS a pozwanymi w postępowaniu głównym, a w konsekwencji o to, czy została zawarta umowa przewozu.

23 W tym względzie Komisja zauważa, że podstawa prawna ogólnych warunków przewozu NMBS, które określają prawa i obowiązki NMBS i pasażerów, nie jest jasna. Zgodnie z jedną z tez są to klauzule o charakterze czysto umownym. Zgodnie z drugą – są to rozporządzenia w rozumieniu prawa administracyjnego. W prawie belgijskim istnieje również kontrowersja co do charakteru stosunku prawnego między NMBS a pasażerem. Zgodnie z jedną z tez stosunek ten ma zawsze charakter umowny, nawet jeśli pasażer nie posiada ważnego biletu. Sam fakt udania się do strefy, w której konieczne jest posiadanie biletu, prowadzi do zawarcia umowy przewozu, która jest zatem umową czysto adhezyjną. Zgodnie z drugą tezą stosunek ten ma charakter umowny, gdy pasażer zakupił bilet, ale w przypadku braku takiego biletu miałby charakter regulacyjny. Wówczas brak jest zatem zgodnego oświadczenia woli, ponieważ pasażer nie zamierza uiścić zapłaty za przewóz, a przedsiębiorstwo przewozowe nie zamierza wykonywać przewozu bez wynagrodzenia. Sąd odsyłający krajowy wskazuje, że dyskusja ta wydaje się już pozbawiona istotnego charakteru w świetle prawa belgijskiego, ponieważ Grondwettelijk Hof (trybunał konstytucyjny, Belgia) i Hof van Cassatie (trybunał kasacyjny, Belgia) orzekły, że teoria nieuczciwych warunków umownych ma zastosowanie również do regulacyjnego stosunku prawnego.

24 Sąd odsyłający zauważa jednak, że teoria nieuczciwych warunków umownych zakłada istnienie umowy, i uważa, że pojęcie „umowy" jest pojęciem prawa Unii. W tym względzie odnosi się on do art. 9 ust. 4 rozporządzenia nr 1371/2007 i stawia pytanie odnośnie do chwili zawarcia umowy przewozu, a dokładniej o to, czy ma to miejsce w momencie wejścia do strefy, w której zwykle konieczne jest posiadanie biletu, czy też w momencie jego nabycia.

25 Sąd ten stoi na stanowisku ponadto, że kwestia powstania umowy przewozu powinna zostać powiązana z art. 2 lit. a) i art. 3 dyrektywy 93/13. W rozpatrywanych sprawach ogólne warunki przewozu NMBS, o charakterze umownym lub regulacyjnym, powinny być uważane za warunki, które nie zostały wynegocjowane indywidualnie w rozumieniu tego ostatniego przepisu.

26 W świetle powyższych rozważań Komisja zastanawia się, czy umowny stosunek prawny powstaje między przedsiębiorstwem przewozowym a pasażerem zawsze, nawet jeśli pasażer korzysta z usług tego przewoźnika bez uzyskania biletu. Gdyby tak nie było, to zastanawia się ona, czy teoria nieuczciwych warunków umownych ma zastosowanie do podróżnych, którzy korzystali z transportu publicznego bez zakupienia biletu.

27 Na wypadek gdyby Trybunał uznał, że ogólne warunki przewozu NMBS powinny zostać zbadane w świetle teorii nieuczciwych warunków, sąd odsyłający zauważa, że zgodnie z prawem belgijskim nieuczciwy warunek umowny poddany jest sankcji nieważności i że zgodnie z orzecznictwem Trybunału prawo Unii zasadniczo sprzeciwia się temu, aby sąd krajowy, który stwierdził nieważność nieuczciwego warunku w umowie zawartej między przedsiębiorcą a konsumentem, uzupełniał tę umowę poprzez zmianę treści tego warunku. Jednakże doktryna belgijska miała skrytykować ten zakaz uzupełniającego skutku prawa powszechnego jako niedostatecznie zniuansowany. Sąd odsyłający ten zastanawia się zatem, czy mogą zaistnieć okoliczności, w których przedsiębiorca ma interes w utrzymaniu danego warunku, ale w których konsument ma interes w tym, by jego zakres był zmoderowany przez sąd, i w takim wypadku – czy okoliczności te można zdefiniować w sposób abstrakcyjny.

28 W tych okolicznościach vredegerecht te Antwerpen (sędzia pokoju w Antwerpii) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania, sformułowane w identyczny sposób w każdej ze spraw połączonych:

„1. Czy art. 9 pkt 4 [rozporządzenia nr 1371/2007] w zw. z art. 2 lit. a) i art. 3 dyrektywy 93/13 należy interpretować w ten sposób, że między pasażerem a przewoźnikiem kolejowym w każdym wypadku powstaje stosunek prawny o charakterze umownym, nawet jeśli pasażer korzysta z usług świadczonych przez przewoźnika bez zakupu biletu?

2) W razie udzielenia na powyższe pytanie odpowiedzi przeczącej – czy ochrona przed nieuczciwymi warunkami umownymi rozciąga się również na podróżnego, który korzysta z transportu publicznego bez zakupienia biletu i w związku z tym zachowaniem jest zobowiązany do uiszczenia dopłaty przewyższającej cenę biletu na podstawie ogólnych warunków przewoźnika, które są uważane za powszechnie obowiązujące na podstawie swojego regulacyjnego charakteru lub też z uwagi na ich opublikowanie w dzienniku urzędowym państwa?

3) Czy art. 6 dyrektywy 93/13, który przewiduje, iż »[p]aństwa członkowskie stanowią, że na mocy prawa krajowego nieuczciwe warunki w umowach zawieranych przez sprzedawców lub dostawców z konsumentami nie będą wiążące dla konsumenta, a umowa w pozostałej części będzie nadal obowiązywała strony, jeżeli jest to możliwe po wyłączeniu z niej nieuczciwych warunków« sprzeciwia się w każdym przypadku ograniczeniu warunku uznanego za nieuczciwy, jak również zastosowaniu w jego miejsce przepisów ogólnych?

4) W razie udzielenia na powyższe pytanie odpowiedzi przeczącej – w jakich okolicznościach sąd odsyłający może ograniczyć warunek umowny uznany za nieuczciwy, jak również zastosować w jego miejsce przepisy ogólne?

5) W razie niemożności udzielenia na powyższe pytania odpowiedzi in abstracto nasuwa się pytanie, czy w przypadku gdy państwowy przewoźnik kolejowy stosuje wobec osoby podróżującej bez ważnego biletu sankcje cywilne, zobowiązując ją do uiszczenia dopłaty równej cenie za przejazd lub ją przewyższającej, a sąd uzna poddaną kontroli dopłatę za nieuczciwą w rozumieniu art. 2 lit. a) w zw. z art. 3 dyrektywy 93/13 – art. 6 dyrektywy 93/13 sprzeciwia się stwierdzeniu przez sąd tego warunku za nieważny i zastosowaniu ogólnych przepisów regulujących zasady odpowiedzialności w celu naprawienia szkody poniesionej przez państwowego przewoźnika kolejowego".

Postępowanie przed Trybunałem

29 Decyzją prezesa Trybunału z dnia 11 lipca 2018 r. sprawy od C-349/18 do C-351/18 zostały połączone do celów pisemnego etapu postępowania oraz wydania wyroku.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

30 Na wstępie należy zauważyć z jednej strony, że poprzez pierwsze pytanie sąd odsyłający zmierza do uzyskania wykładni art. 9 ust. 4 rozporządzenia nr 1371/2007 w świetle dyrektywy 93/13. Owo rozporządzenie nie zawiera jednak żadnego odesłania do dyrektywy 93/13. Ponadto porównanie art. 1 tych rozporządzeń prowadzi do wniosku, że rozporządzenie i dyrektywa mają różny przedmiot. W związku z tym przepisy dyrektywy 93/13 nie mogą mieć znaczenia dla wykładni rozporządzenia nr 1371/2007 (zob. analogicznie wyroki: z dnia 9 września 2004 r., Meiland Azewijn, C-292/02, EU:C:2004:499, pkt 40; z dnia 15 grudnia 2011 r., Møller, C-585/10, EU:C:2011:847, pkt 37, 38; a także z dnia 11 września 2014 r., Komisja/Niemcy, C-525/12, EU:C:2014:2202, pkt 40).

31 Z drugiej strony o ile w tym pierwszym pytaniu sąd krajowy zastanawia się nad wykładnią art. 9 ust. 4 rozporządzenia nr 1371/2007, o tyle należy zauważyć, iż przepis ten dotyczy możliwości, jaką przedsiębiorstwa kolejowe muszą zasadniczo zaoferować w celu uzyskania biletów na dane połączenie w pociągu. Jednakże z postanowień odsyłających wynika, że nie tyle ta możliwość jest przedmiotem postępowania głównego, ile to, czy należy uznać, że w związku z wejściem przez niego do pociągu pasażer podróżujący bez biletu wstąpił w stosunek umowny z przedsiębiorstwem kolejowym w rozumieniu tego rozporządzenia. W związku z tym dla celów postępowania głównego nie chodzi wykładnię o art. 9 ust. 4 jako takiego.

32 Jednakże zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w ramach procedury współpracy między sądami krajowymi a Trybunałem ustanowionej na mocy art. 267 TFUE do Trybunału należy udzielenie sądowi krajowemu użytecznej odpowiedzi umożliwiającej mu rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu. Mając to na uwadze, Trybunał powinien w razie potrzeby przeformułować przedłożone mu pytania. Okoliczność, że sąd krajowy powołał się formalnie w pytaniu prejudycjalnym na określone przepisy prawa Unii, nie stoi na przeszkodzie temu, by Trybunał przekazał temu sądowi wszelkie wskazówki dotyczące wykładni, które mogą być pomocne w rozstrzygnięciu rozpatrywanej przez niego sprawy, niezależnie od tego, czy sąd krajowy powołał się na nie w treści pytań. Do Trybunału należy wyprowadzenie z całości informacji przedstawionych przez sąd krajowy, a w szczególności z uzasadnienia postanowienia odsyłającego, przepisów prawa Unii, które wymagają wykładni w świetle przedmiotu sporu (wyrok z dnia 27 czerwca 2017 r., Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo).

33 W świetle tych rozważań oraz uzasadnienia wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym należy rozumieć, że sąd odsyłający w drodze pierwszego pytania zasadniczo zmierza do ustalenia, czy art. 3 ust. 8 rozporządzenia nr 1371/2007 należy interpretować w ten sposób, że sytuacja, w której pasażer wsiada do pociągu w celu odbycia podróży bez posiadania biletu, wchodzi w zakres pojęcia „umowy przewozu" w rozumieniu tego przepisu.

34 Zgodnie z art. 3 pkt 8 rozporządzenia nr 1371/2007 pojęcie „umowy przewozu" do celów tego rozporządzenia oznacza „odpłatną lub [albo] nieodpłatną umowę o przewóz pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym lub sprzedawcą biletów a pasażerem na wykonanie jednej lub więcej usług transportowych".

35 Należy przypomnieć, że przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa Unii należy uwzględniać nie tylko jego brzmienie, lecz także jego kontekst oraz cele regulacji, której część przepis ten stanowi (wyroki: z dnia 7 czerwca 2005 r., VEMW i in., C-17/03, EU:C:2005:362, pkt 41 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 22 listopada 2012 r., Westbahn Management, C-136/11, EU:C:2012:740, pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo).

36 W odniesieniu do brzmienia art. 3 pkt 8 rozporządzenia nr 1371/2007 należy zauważyć, po pierwsze, że termin „umowa" w znaczeniu powszechnym oznacza porozumienie w zgodnej woli stron, mające na celu wywołanie skutków prawnych. Po drugie, w ramach dziedziny objętej niniejszym rozporządzeniem i przy uwzględnieniu brzmienia tego przepisu, skutek ten polega głównie na obowiązku świadczenia przez przedsiębiorstwo kolejowe na rzecz pasażera jednej lub więcej usług transportowych oraz obowiązku zapłaty ceny przez pasażera, chyba że usługa transportowa jest świadczona nieodpłatnie.

37 Z ustaleń zawartych w poprzednim punkcie wynika zatem, że z jednej strony umożliwiając swobodny dostęp do swojego pociągu, a z drugiej strony wchodząc na pokład pociągu, odpowiednio, przedsiębiorstwo kolejowe i pasażer wyrażają wolę zawarcia umowy, wobec czego zasadniczo spełnione są warunki niezbędne do stwierdzenia istnienia umowy przewozu. Brzmienie art. 3 ust. 8 rozporządzenia nr 1371/2007 nie pozwala jednak ustalić, czy posiadanie biletu przez pasażera jest zasadniczym elementem pozwalającym uznać, że istnieje „umowa przewozu" w rozumieniu tego przepisu.

38 W odniesieniu do kontekstu art. 3 pkt 8 rozporządzenia nr 1371/2007 należy przede wszystkim zauważyć, że pojęcie „umowy przewozu" zawarte jest w kilku innych przepisach tego rozporządzenia.

39 Tak więc art. 3 ust. 10 wspomnianego rozporządzenia definiuje pojęcie „biletu bezpośredniego" jako oznaczające „bilet lub bilety będące dowodem zawarcia umowy przewozu dotyczącej wykonania następujących po sobie połączeń kolejowych obsługiwanych przez jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych".

40 Artykuł 4 tego samego rozporządzenia, który dotyczy konkretnie „umowy przewozu", stanowi, że „z zastrzeżeniem przepisów [rozdziału II rozporządzenia nr 1371/2007] zawieranie i sposób realizacji umowy przewozu oraz dostarczanie informacji i wystawianie biletów podlegają przepisom tytułu II oraz tytułu III załącznika I" do tego rozporządzenia.

41 W tym względzie załącznik I do rozporządzenia nr 1371/2007 powiela w szczególności tytuł II załącznika A do COTIF, dotyczący zawierania i wykonywania umowy przewozu. Zgodnie z art. 6 ust. 1 tego załącznika „[pop]rzez zawarcie umowy przewozu przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia podróżnego oraz, odpowiednio, jego bagażu i pojazdów do miejsca przeznaczenia i do wydania bagażu i pojazdów w miejscu przeznaczenia", przy czym ust. 2 tego artykułu uściśla, że mowę przewozu potwierdza się jednym lub kilkoma biletami na przewóz wydawanymi podróżnemu i że bez uszczerbku dla postanowień art. 9 tego załącznika brak biletu, nieprawidłowości lub utrata biletu nie mają znaczenia ani dla istnienia, ani dla ważności umowy przewozu, która nadal podlega jednolitym

zasadom ustanowionym przez COTIF. Artykuł 6 ust. 3 tego samego załącznika dodaje, że z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego bilet jest miarodajnym dowodem zawarcia oraz treści umowy przewozu.

42 Ponadto art. 7 ust. 1 załącznika A do COTIF stanowi, że ogólne warunki przewozu określają w szczególności formę i treść biletów, a ust. 2 lit. c), że bilet powinien zawierać w szczególności wszelkie wskazówki niezbędne do udowodnienia zawarcia i treści umowy przewozu oraz umożliwiające pasażerowi dochodzenie praw wynikających z tej umowy.

43 W tym względzie należy również podkreślić, że z art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia nr 1371/2007 wynika, iż bez uszczerbku dla ust. 4 tego artykułu przedsiębiorstwa kolejowe mają obowiązek wystawiania biletów pasażerom za pośrednictwem co najmniej jednego z trzech – lub dwóch w przypadku biletów na usługi świadczone w ramach umów o świadczenie usług publicznych – sposobów sprzedaży wymienionych w tych przepisach, w tym na pokładzie pociągów.

44 Po drugie, należy zauważyć, że z art. 8 ust. 1 załącznika A do COTIF, znajdującego się w załączniku I do rozporządzenia nr 1371/2007, jasno wynika, że jedynie w przypadku braku odmiennego porozumienia między pasażerem a przewoźnikiem opłata za przewóz jest płatna z góry.

45 Ponadto prawdą jest, że art. 9 owego załącznika A, z zastrzeżeniem stosowania art. 6 tego załącznika, stanowi w ust. 1 zdanie pierwsze, że podróżny musi być zaopatrzony z chwilą rozpoczęcia podróży w ważny bilet na przejazd i okazać go podczas kontroli biletów. Jednakże art. 9 stanowi w drugim zdaniu, odpowiednio w lit. a) i b), że ogólne warunki przewozu mogą stanowić, że podróżny, który nie okaże ważnego biletu, oprócz opłaty za przejazd jest zobowiązany uiścić dopłatę, oraz że podróżnego, który odmawia natychmiastowego uiszczenia opłaty za przejazd lub dopłaty, można usunąć z pociągu.

46 Jednakże zgodnie z art. 3 pkt 16 rozporządzenia nr 1371/2007 pojęcie „ogólnych warunków przewozu” do celów tego rozporządzenia oznacza „warunki przewoźnika w postaci ogólnych warunków umów lub taryf prawnie obowiązujących w każdym państwie członkowskim, które z chwilą zawarcia umowy o przewóz stają się jej integralną częścią”, przy czym „przewoźnik” jest zdefiniowany w art. 3 pkt 2 tego rozporządzenia jako „przedsiębiorstwo kolejowe, z którym pasażer zawarł umowę przewozu, lub też kilka przedsiębiorstw kolejowych, które mogą ponosić odpowiedzialność na podstawie tej umowy”.

47 W zakresie, w jakim względem pasażera, który nie przedstawi ważnego biletu lub odmawia natychmiastowej zapłaty za bilet, można zatem zastosować, zgodnie z art. 9 załącznika A do COTIF, znajdującego się w załączniku I do rozporządzenia nr 1371/2007, ogólne warunki przewozu oraz w zakresie, w jakim, zgodnie z art. 3 pkt 16 tego rozporządzenia w zw. z jego art. 3 pkt 2, stają się one, do celów tego rozporządzenia, integralną częścią umowy przewozu zawartej między przedsiębiorstwem kolejowym a pasażerem poprzez zawarcie umowy przewozu, oznacza to, że przedsiębiorstwo, które daje wolny dostęp do swoich pociągów, i pasażer, który wsiada do takiego pociągu w celu odbycia podróży, należy uznać za strony „umowy przewozu” w rozumieniu tego rozporządzenia, od momentu gdy tylko pasażer znajdzie się w pociągu. W przeciwnym razie, na podstawie rozporządzenia nr 1371/2007, wobec wspomnianego pasażera nie może zastosować owych ogólnych warunków przewozu.

48 Z tych elementów kontekstu jasno wynika zatem, że bilet na przewóz, zwany również w niniejszym załączniku A „biletem”, jest jedynie instrumentem stanowiący materialny wyraz umowy przewozu w rozumieniu rozporządzenia nr 1371/2007.

49 Brzmienie art. 3 pkt 8 rozporządzenia nr 1371/2007 i kontekst tego przepisu prowadzą zatem do wniosku, że pojęcie „umowy przewozu” w znaczeniu tego przepisu powinno być rozumiane jako niezależne od posiadania przez pasażera biletu oraz w tym znaczeniu, że obejmuje ono sytuację, w której pasażer wsiadaj do swobodnie dostępnego pociągu w celu odbycia podróży bez uzyskania biletu.

50 Interpretację tę potwierdzają cele realizowane przez rozporządzenie nr 1371/2007. Z jednej strony, zgodnie z art. 1 lit. a) tego rozporządzenia, jego celem jest w szczególności ustanowienie zasad zawierania umów przewozu. Z drugiej strony motyw 1 tego rozporządzenia podkreśla w szczególności, że w ramach wspólnej polityki transportowej ważne jest zabezpieczenie praw pasażerów w ruchu kolejowym. Ponadto z motywu 2 tego samego rozporządzenia jasno wynika, że należy osiągnąć wysoki poziom ochrony konsumentów w dziedzinie transportu i, zgodnie z motywem 3 tego rozporządzenia, ponieważ pasażer w ruchu kolejowym jest słabszą stroną umowy przewozu, należy chronić jego prawa w tym zakresie.

51 Uznanie, że pojęcie „umowy przewozu" w rozumieniu rozporządzenia nr 1371/2007 należy interpretować w ten sposób, że nie obejmuje ono sytuacji, w której pasażer wsiadający do swobodnie dostępnego pociągu w celu odbycia podróży bez zakupienia biletu, byłoby sprzeczne z tymi celami. Gdyby bowiem można było uznać, że taki podróżny, z tego tylko powodu, że nie posiada biletu w momencie wchodzenia na pokład pociągu, nie jest stroną stosunku umownego z przedsiębiorstwem kolejowym, które pozostawiło swoje pociągi do swobodnego dostępu, pasażer ten mógłby, w przypadku wystąpienia okoliczności, za które nie można mu przypisać odpowiedzialności, być pozbawiony praw, które rozporządzenie to wiąże z zawarciem umowy przewozu, co naruszałoby cel ochrony pasażerów w ruchu kolejowym realizowany przez to rozporządzenie i przypomniany w motywach 1–3 tego aktu.

52 Ponadto w przypadku braku przepisów w tym zakresie w rozporządzeniu nr 1371/2007 taka wykładnia pozostaje bez uszczerbku dla ważności tej umowy lub konsekwencji, jakie mogą być związane z niewypełnieniem zobowiązań umownych przez jedną ze stron, które w przypadku braku takich przepisów w tym rozporządzeniu nadal podlegają właściwemu prawu krajowemu.

53 W świetle powyższych rozważań na pytanie pierwsze trzeba odpowiedzieć, że art. 3 ust. 8 rozporządzenia nr 1371/2007 należy interpretować w ten sposób, że sytuacja, w której pasażer wsiadający do swobodnie dostępnego pociągu w celu odbycia podróży bez uprzedniego zakupienia biletu, wchodzi w zakres pojęcia „umowy przewozu" w rozumieniu tego przepisu.

W przedmiocie pytania drugiego

54 Ze względu na odpowiedź udzieloną na pytanie pierwsze nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na pytanie drugie.

W przedmiocie pytań trzeciego i piątego

55 W pytaniach trzecim i piątym, które należy rozpatrywać łącznie, sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy wykładni art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/13 należy dokonywać w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie temu, by sąd krajowy, który stwierdzi, że postanowienie o nałożeniu kary przewidziane w umowie zawartej między przedsiębiorcą a konsumentem jest nieuczciwe, złagodził kwotę kary nałożonej w drodze tego postanowienia na konsumenta lub zastąpił to postanowienie przepisem prawa krajowego o charakterze dyspozytywnym. W tym kontekście sąd ten zastanawia się również, czy dyrektywę 93/13 należy interpretować w ten sposób, że stoi ona na przeszkodzie temu, aby sąd krajowy, w okolicznościach takich jak w sprawie w postępowaniu głównym, nie stosował ponadto w inny sposób przepisów prawa krajowego dotyczących odpowiedzialności pozaumownej.

56 W tym względzie należy zauważyć tytułem uwagi wstępnej, że w badanych sprawach, zgodnie z informacjami zawartymi we wnioskach o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, klauzula dotycząca kary, którą sąd krajowy mógłby w danym przypadku uznać za nieuczciwą, stanowi część ogólnych warunków przewozu NMBS, w odniesieniu do których sąd ten uściśla, że „są one uważane za mające ogólne zastosowanie ze względu na ich charakter regulacyjny" i że są „opublikowanie w dzienniku urzędowym państwa".

57 W świetle tych wyjaśnień należy przypomnieć, że zgodnie z art. 1 ust. 2 dyrektywy 93/13 klauzule umowne odzwierciedlające w szczególności bezwzględnie obowiązujące przepisy ustawowe lub wykonawcze nie podlegają przepisom tej dyrektywy.

58 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału – jak wynika z motywu trzynastego dyrektywy 93/13 – wyłączenie przewidziane w art. 1 ust. 2 tej dyrektywy rozciąga się na przepisy prawa krajowego, które są wiążące dla umawiających się stron niezależnie od ich wyboru oraz w odniesieniu do przepisów mających zastosowanie w przypadku braku odmiennych ustaleń między stronami w tym zakresie, jak również względem klauzul umownych odzwierciedlających te przepisy (zob. podobnie: wyroki z dnia 21 marca 2013 r., RWE Vertrieb, C-92/11, EU:C:2013:180, pkt 26; z dnia 30 kwietnia 2014 r., Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, pkt 30, 31, 42; a także postanowienie z dnia 7 grudnia 2017 r., Woonhaven Antwerpen, C-446/17, niepublikowane, EU:C:2017:954, pkt 25).

59 Wyłączenie to oparte jest na fakcie, że co do zasady można zasadnie przypuszczać, że ustawodawca krajowy osiągnął równowagę między wszystkimi prawami i obowiązkami stron określonych umów, którą to równowagę prawodawca unijny wyraźnie zamierzał zachować (zob. podobnie wyrok z dnia 30 kwietnia 2014 r., Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, pkt 41 i przytoczone tam orzecznictwo; a także postanowienie z dnia 7 grudnia 2017 r., Woonhaven Antwerpen, C-446/17, niepublikowane, EU:C:2017:954, pkt 26).

60 To wyłączenie z zakresu stosowania dyrektywy 93/13 zakłada zatem, zgodnie z orzecznictwem Trybunału, spełnienie dwóch przesłanek. Po pierwsze, warunek umowny musi odzwierciedlać przepis ustawowy lub wykonawczy, a po drugie, przepis ten musi mieć charakter bezwzględnie wiążący (wyroki: z dnia 10 września 2014 r., Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, pkt 78; a także z dnia 20 września 2017 r., Andriciuc i in., C-186/16,EU:C:2017:703, pkt 28).

61 Ponadto z orzecznictwa Trybunału wynika, że wyłączenie to obejmuje bezwzględnie obowiązujące przepisy ustawowe lub wykonawcze inne niż dotyczące zakresu uprawnień sądu krajowego do oceny nieuczciwego charakteru warunku umownego (zob. podobnie wyroki: z dnia 30 kwietnia 2014 r., Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, pkt 39, 40 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 7 sierpnia 2018 r., Banco Santander i Escobedo Cortés, C-96/16 i C-94/17, EU:C:2018:643, pkt 44).

62 Sprawdzenie, czy przesłanki te są spełnione, należy do kompetencji sądu krajowego w każdym indywidualnym przypadku (zob. podobnie wyroki: z dnia 30 maja 2013 r., Asbeek Brusse i Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, pkt 33; a także z dnia 20 września 2017 r., Andriciuc i inni, C-186/16, EU:C:2017:703, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).

63 Dokonując tej weryfikacji, sąd ten powinien wziąć pod uwagę okoliczność, że z uwagi w szczególności na cel dyrektywy 93/13, a mianowicie ochronę konsumentów przed nieuczciwymi warunkami umieszczonymi w umowach zawieranych przez przedsiębiorców z tymi ostatnimi, wyjątek przewidziany w art. 1 ust. 2 tej dyrektywy podlega wykładni ścisłej (zob. podobnie wyroki: z dnia 10 września 2014 r., Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, pkt 77; a także z dnia 20 września 2018 r., OTP Bank i OTP Faktoring, C-51/17, EU:C:2018:750, pkt 54 i przytoczone tam orzecznictwo).

64 W związku z tym do Trybunału należy analiza pytań trzeciego i piątego na podstawie przesłanki, której prawidłowość powinien sprawdzić sąd krajowy, że warunek, który zamierza uznać on za nieuczciwy, nie wykracza poza zakres stosowania dyrektywy 93/13 na podstawie art. 1 ust. 2 tego aktu.

65 Zgodnie z art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/13 państwa członkowskie stanowią, że na mocy prawa krajowego nieuczciwe warunki w umowach zawieranych przez przedsiębiorców z konsumentami nie będą wiążące dla konsumenta, a umowa w pozostałej części będzie nadal obowiązywała strony, jeżeli jest to możliwe po wyłączeniu z niej nieuczciwych warunków.

66 Trybunał zinterpretował ten przepis w ten sposób, że sąd krajowy powinien wyciągnąć wszelkie konsekwencje, które zgodnie z prawem krajowym wynikają ze stwierdzenia, że dany warunek jest nieuczciwy, w celu zapewnienia, by konsument nie był nim związany. W tym względzie Trybunał uściślił, że jeżeli sąd krajowy uzna warunek umowny za nieuczciwy, jest on zobowiązany do jego uchylenia, tak aby nie wywoływał on skutków wiążących dla konsumenta, chyba że sprzeciwi się temu konsument (zob. podobnie wyroki: z dnia 30 maja 2013 r., Asbeek Brusse i Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, pkt 49 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 26 marca 2019 r., Abanca Corporación Bancaria i Bankia, C-70/17 i C-179/17, EU:C:2019:250, pkt 52).

67 Trybunał orzekł już również, że jeżeli sąd krajowy stwierdzi nieważność nieuczciwego warunku w umowie zawartej między przedsiębiorcą a konsumentem, art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/13 należy interpretować w ten sposób, iż stoi on na przeszkodzie przepisowi prawa krajowego, który zezwala sądowi krajowemu na uzupełnienie umowy poprzez zmianę treści tego warunku (wyroki: z dnia 30 kwietnia 2014 r., Kásler i Káslerné Rábai, C-26/13, EU:C:2014:282, pkt 77 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 26 marca 2019 r., Abanca Corporación Bancaria i Bankia, C-70/17 i C-179/17, EU:C:2019:250, pkt 53). W szczególności przepis ten nie może być interpretowany jako zezwalający sądowi krajowemu, w wypadku gdy stwierdzi on nieuczciwy charakter warunku dotyczącego kary umownej w umowie zawartej pomiędzy przedsiębiorcą a konsumentem, na obniżenie kwoty nałożonej na konsumenta kary w miejsce całkowitego wyłączenia zastosowania wobec konsumenta rzeczonego warunku (wyroki: z dnia 30 maja 2013 r., Asbeek Brusse i de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, pkt 59; a także z dnia 21 stycznia 2015 r., Unicaja Banco i Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 i C-487/13, EU:C:2015:21, pkt 29).

68 Umowa ta powinna zatem w zasadzie nadal obowiązywać, bez jakiejkolwiek zmiany innej niż wynikająca z usunięcia nieuczciwych warunków, o ile takie dalsze obowiązywanie umowy jest zgodnie z zasadami prawa krajowego prawnie możliwe (wyroki: z dnia 30 maja 2013 r., Asbeek Brusse i de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, pkt 57 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 21 stycznia 2015 r., Unicaja Banco i Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 i C-487/13, EU:C:2015:21, pkt 28).

69 Gdyby bowiem sąd krajowy mógł zmieniać treść nieuczciwych warunków zawartych w takich umowach, to takie uprawnienie mogłoby zagrażać realizacji długoterminowego celu ustanowionego w art. 7 dyrektywy 93/13. Kompetencja ta przyczyniłaby się bowiem do wyeliminowania skutku odstraszającego wywieranego na przedsiębiorców poprzez zwykły brak stosowania takich nieuczciwych warunków wobec konsumentów, ponieważ nadal byliby oni zachęcani do stosowania rzeczonych warunków, wiedząc, że nawet gdyby miały one być unieważnione, to jednak umowa mogłaby zostać uzupełniona w niezbędnym zakresie przez sąd krajowy, tak aby zagwarantować w ten sposób interes rzeczonych przedsiębiorców (wyroki: z dnia 30 maja 2013 r., Asbeek Brusse i de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, pkt 58; a także z dnia 26 marca 2019 r., Abanca Corporación Bancaria i Bankia, C-70/17 i C-179/17, EU:C:2019:250, pkt 54 i przytoczone tam orzecznictwo).

70 Ponadto prawdą jest, że Trybunał zaakceptował wyjątek od tej zasady, orzekając, że art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/13 nie stoi na przeszkodzie temu, by sąd krajowy, zgodnie z zasadami prawa umów, usunął nieuczciwy warunek umowny, zastępując go przepisem prawa krajowego o charakterze uzupełniającym, pod warunkiem że takie zastąpienie jest zgodne z celem art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/13 i pozwala na przywrócenie rzeczywistej równowagi między prawami i obowiązkami umawiających się stron, aby przywrócić równość między nimi. Trybunał ograniczył jednak tę możliwość do przypadków, w których unieważnienie nieuczciwego warunku zobowiązywałoby sąd krajowy do unieważnienia umowy jako całości, narażając tym samym konsumenta na szczególnie szkodliwe konsekwencje, tak że ten ostatni zostałby w ten sposób ukarany (zob. podobnie wyroki: z dnia 21 stycznia 2015 r., Unicaja Banco i Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 i C-487/13, EU:C:2015:21, pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 26 marca 2019 r., Abanca Corporación Bancaria i Bankia, C-70/17 i C-179/17, EU:C:2019:250, pkt 56, 57).

71 Jednakże w postępowaniach głównych, z zastrzeżeniem ustaleń, jakie powinien poczynić w tym względzie sąd odsyłający, nie wydaje się, aby jakiekolwiek unieważnienie rozpatrywanej klauzuli dotyczące kary umownej mogło prowadzić do unieważnienia umów jako całości i w ten sposób narazić konsumentów na szczególnie szkodliwe konsekwencje.

72 Jeżeli chodzi o kwestię, czy w okolicznościach takich jak w postępowaniach głównych sąd krajowy mógłby ponadto zastosować przepisy prawa krajowego dotyczące odpowiedzialności pozaumownej, wystarczy zauważyć, że zgodnie z art. 1 ust. 1 dyrektywy 93/13 celem tej dyrektywy jest zbliżenie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich odnoszących się do nieuczciwych warunków w umowach zawartych między przedsiębiorcą a konsumentem i że nie zawiera ona żadnych przepisów dotyczących odpowiedzialności pozaumownej.

73 W konsekwencji kwestia, czy okoliczności takie jak będące przedmiotem postępowań głównych mogą ponadto wchodzić w zakres stosowania przepisów dotyczących odpowiedzialności pozaumownej, wchodzi nie w zakres stosowania dyrektywy 93/13, lecz w zakres stosowania prawa krajowego. W związku z tym nie ma potrzeby rozpatrywania jej w kontekście tych wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

74 W świetle wszystkich powyższych rozważań na pytania trzecie i piąte należy udzielić odpowiedzi, iż art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/13 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie z jednej strony temu, aby sąd krajowy, który stwierdza nieuczciwy charakter przewidzianego w umowie zawartej między przedsiębiorcą a konsumentem warunku dotyczącego kary umownej, zmniejszył kwotę kary nałożonej na tego konsumenta, a z drugiej strony – aby zastąpił tę klauzulę, na podstawie przepisu prawa krajowego o charakterze dyspozytywnym, zgodnie z zasadami jego prawa umów, chyba że dana umowa nie może nadal istnieć w przypadku usunięcia nieuczciwego warunku, a rozwiązanie umowy jako całości naraża konsumenta na szczególnie szkodliwe skutki.

W przedmiocie pytania czwartego

75 Ze względu na odpowiedzi na pytania trzecie i piąte nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na pytanie czwarte.

W przedmiocie kosztów

76 Dla stron w postępowaniach głównych niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniach głównych, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (piąta izba) orzeka, co następuje:

1) **Artykuł 3 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym należy interpretować w ten sposób, że sytuacja, w której pasażer wsiada do swobodnie dostępnego pociągu w celu odbycia podróży bez uprzedniego zakupienia biletu ‚wchodzi w zakres pojęcia „umowy przewozu” w rozumieniu tego przepisu.**

2) **Artykuł 6 ust. 1 dyrektywy Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie z jednej strony temu, aby sąd krajowy, który stwierdza nieuczciwy charakter przewidzianego w umowie zawartej między przedsiębiorcą a konsumentem warunku dotyczącego kary umownej, zmniejszył kwotę kary nałożonej na tego konsumenta,**

a z drugiej strony – aby zastąpił tę klauzulę, na podstawie przepisu prawa krajowego o charakterze dyspozytywnym, zgodnie z zasadami jego prawa umów, chyba że dana umowa nie może nadal istnieć w przypadku usunięcia nieuczciwego warunku, a rozwiązanie umowy jako całości naraża konsumenta na szczególnie szkodliwe skutki.

Podpisy