Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

de 7 de noviembre de 2019*

«Procedimiento prejudicial — Transporte ferroviario — Derechos y obligaciones de los viajeros — Reglamento (CE) n.º 1371/2007 — Artículo 3, punto 8 — Contrato de transporte — Concepto — Viajero sin billete en el momento de acceder al tren — Cláusulas abusivas en los contratos celebrados con los consumidores — Directiva 93/13/CEE — Artículos 1, apartado 2, y 6, apartado 1 — Condiciones generales de transporte de una empresa ferroviaria — Disposiciones legales o reglamentarias imperativas — Cláusula penal — Facultades del juez nacional»

En los asuntos acumulados C-349/18 a C-351/18,

que tienen por objeto sendas peticiones de decisión prejudicial planteadas, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el vredegerecht te Antwerpen (Juez de Paz de Amberes, Bélgica), mediante resoluciones de 25 de mayo de 2018, recibidas en el Tribunal de Justicia el 30 de mayo de 2018, en los procedimientos entre

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)

y

Mbutuku Kanyeba (asunto C-349/18),

Larissa Nijs (asunto C-350/18),

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

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por el Sr. E. Regan, Presidente de Sala, y los Sres. I. Jarukaitis (Ponente), E. Juhász, M. Ilešič y C. Lycourgos, Jueces;

Abogado General: Sr. G. Pitruzzella;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre del Gobierno belga, por las Sras. C. Van Lul y C. Pochet y el Sr. J.-C. Halleux, en calidad de agentes;

* Lengua de procedimiento: neerlandés.

– en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. N. Ruiz García y P. Vanden Heede, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 11 de junio de 2019;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Las peticiones de decisión prejudicial tienen por objeto la interpretación del artículo 9, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO 2007, L 315, p. 14), y de los artículos 2, letra a), 3 y 6 de la Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores (DO 1993, L 95, p. 29).

2 Estas peticiones se han presentado en el contexto de litigios entre la Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) [Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Belgas (NMBS)] y el Sr. Mbutuku Kanyeba (asunto C-349/18), la Sra. Larissa Nijs (asunto C-350/18) y el Sr. Jean-Louis Anita Dedroog (asunto C-351/18) en relación con los recargos reclamados a estos por haber viajado en tren sin título de transporte.

Derecho de la Unión

Directiva 93/13

3 El decimotercer considerando de la Directiva 93/13 enuncia lo siguiente:

«Considerando que se supone que las disposiciones legales o reglamentarias de los Estados miembros por las que se fijan, directa o indirectamente, las cláusulas de los contratos celebrados con los consumidores no contienen cláusulas abusivas; que por consiguiente, no resulta necesario someter a las disposiciones de la presente Directiva las cláusulas que reflejan las disposiciones legales o reglamentarias imperativas ni las disposiciones de convenios internacionales de los que los Estados miembros o la [Unión Europea] sean parte; que a este respecto, la expresión "disposiciones legales o reglamentarias imperativas" que aparece en el apartado 2 del artículo 1 incluye también las normas que, con arreglo a Derecho, se aplican entre las partes contratantes cuando no exista ningún otro acuerdo».

4 El artículo 1 de dicha Directiva dispone:

«1. El propósito de la presente Directiva es aproximar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados entre profesionales y consumidores.

2. Las cláusulas contractuales que reflejen disposiciones legales o reglamentarias imperativas, así como las disposiciones o los principios de los convenios internacionales, en especial en el ámbito de los transportes, donde los Estados miembros o la [Unión] son parte, no estarán sometidos a las disposiciones de la presente Directiva.»

5 El artículo 2, letra a), de la referida Directiva precisa:

«A los efectos de la presente Directiva se entenderá por:

a) "cláusulas abusivas": las cláusulas de un contrato tal como quedan definidas en el artículo 3».

6 El artículo 3 de la misma Directiva dispone lo siguiente:

«1. Las cláusulas contractuales que no se hayan negociado individualmente se considerarán abusivas cuando, contrariamente a las exigencias de la buena fe, causen en detrimento del consumidor un desequilibrio importante entre los derechos y obligaciones de las partes que se derivan del contrato.

2. Se considerará que una cláusula no se ha negociado individualmente cuando haya sido redactada previamente y el consumidor no haya podido influir sobre su contenido, en particular en el caso de los contratos de adhesión.

[…]

3. El Anexo de la presente Directiva contiene una lista indicativa y no exhaustiva de cláusulas que pueden ser declaradas abusivas.»

7 A tenor del artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/13:

«Los Estados miembros establecerán que no vincularán al consumidor, en las condiciones estipuladas por sus derechos nacionales, las cláusulas abusivas que figuren en un contrato celebrado entre este y un profesional y dispondrán que el contrato siga siendo obligatorio para las partes en los mismos términos, si este puede subsistir sin las cláusulas abusivas.»

8 El artículo 7, apartado 1, de la misma Directiva es del siguiente tenor:

«Los Estados miembros velarán por que, en interés de los consumidores y de los competidores profesionales, existan medios adecuados y eficaces para que cese el uso de cláusulas abusivas en los contratos celebrados entre profesionales y consumidores.»

Reglamento n.º 1371/2007

9 Los considerandos 1 a 3 del Reglamento n.º 1371/2007 enuncian:

«(1) En el contexto de la política común de transportes, es importante garantizar los derechos de los viajeros de ferrocarril, además de aumentar la calidad y la eficacia de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril con el fin de incrementar la cuota correspondiente al transporte ferroviario en relación con los demás medios de transporte.

(2) La Comunicación de la Comisión "Estrategia en materia de política de los consumidores 2002-2006" [DO 2002, C 137, p. 2] establece el objetivo de conseguir un elevado nivel de protección de los consumidores en el sector de los transportes de conformidad con el artículo 153, apartado 2, del Tratado.

(3) El viajero de ferrocarril es la parte más débil del contrato de transporte, motivo por el que deben defenderse sus derechos en ese contexto.»

10 El artículo 1, letra a), de dicho Reglamento dispone:

«El presente Reglamento establece normas aplicables:

a) a la información que deben facilitar las empresas ferroviarias, a la celebración de contratos de transporte, a la expedición de billetes y a la instauración de un sistema informatizado de datos y reservas para el transporte ferroviario».

11 El artículo 3 de dicho Reglamento contiene las siguientes definiciones:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[…]

2) "transportista": la empresa ferroviaria contractual con quien el viajero ha celebrado el contrato de transporte, o una serie de empresas ferroviarias consecutivas que sean responsables sobre la base de dicho contrato;

[…]

8) "contrato de transporte": contrato de transporte, a título oneroso o gratuito, entre una empresa ferroviaria o un proveedor de billetes y un viajero, para la prestación de uno o más servicios de transporte;

[…]

10) "billete directo": billete o billetes que constituyen un contrato para servicios de transporte ferroviario sucesivos explotados por una o varias empresas ferroviarias;

[…]

16) "condiciones generales de transporte": las condiciones del transportista, expresadas en forma de condiciones generales o de tarifas legalmente vigentes en cada Estado miembro y que se han convertido, mediante la celebración del contrato de transporte, en parte integrante de este;

[…]».

12 El capítulo II del Reglamento n.º 1371/2007, con el epígrafe «Contrato de transporte, información y billetes», comprende sus artículos 4 a 10. El artículo 4 del Reglamento, titulado «Contrato de transporte», dispone lo siguiente:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente capítulo, la celebración y ejecución de un contrato de transporte y el suministro de información y billetes se regirán por las disposiciones de los títulos II y III del anexo I.»

13 En sus apartados 2 a 4, el artículo 9 de dicho Reglamento, que se refiere a la disponibilidad de billetes, los billetes directos y las reservas, establece lo siguiente:

«2. Sin perjuicio del apartado 4, las empresas ferroviarias deberán expedir billetes a los viajeros a través de al menos uno de los siguientes puntos de venta:

a) taquillas o taquillas automáticas;

b) teléfono, Internet o cualquier otra tecnología de la información de uso generalizado;

c) a bordo de los trenes.

3. Sin perjuicio de los apartados 4 y 5, las empresas ferroviarias deberán expedir billetes para servicios prestados con arreglo a contratos de servicio público a través de al menos uno de los siguientes puntos de venta:

a) taquillas o taquillas automáticas;

b) a bordo de los trenes.

4. Las empresas ferroviarias deberán ofrecer la posibilidad de adquirir a bordo del tren billetes para el correspondiente servicio, a menos que esta opción esté limitada o prohibida por razones de seguridad, por medidas de lucha contra el fraude, por la obligación de reservar plaza o por otros motivos comerciales razonables.»

14 El anexo I del Reglamento n.º 1371/2007, titulado «Extracto de las reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV)», está constituido por los títulos II a VII del apéndice A del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo por el que se Modifica el Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril de 3 de junio de 1999 (en lo sucesivo, «COTIF»). En dicho anexo I figura el título II de ese apéndice, con el epígrafe «Conclusión y ejecución del contrato de transporte», que comprende los artículos 6 a 11 del referido apéndice.

15 El artículo 6, con la rúbrica «Contrato de transporte», del apéndice A del COTIF dispone lo siguiente:

«1. Por medio del contrato de transporte, el transportista se compromete a transportar al viajero, así como, en su caso, equipajes y vehículos, al lugar de destino y a entregar los equipajes y vehículos en el lugar de destino.

2. El contrato de transporte deberá hacerse constar por medio de uno o varios títulos de transporte entregados al viajero. No obstante, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 9, la falta, la irregularidad o la pérdida del título de transporte no afectarán ni a la existencia ni a la validez del contrato, que quedará sometido a las presentes Reglas uniformes.

3. El título de transporte hará fe, salvo prueba en contrario, de la conclusión y del contenido del contrato de transporte.»

16 Conforme a los apartados 1 y 2 del artículo 7, relativo al «Título de transporte», de dicho apéndice A:

«1. Las condiciones generales de transporte determinan la forma y el contenido de los títulos de transporte, así como la lengua y los caracteres en que deberán estar impresos y ser cumplimentados.

2. Deberá indicarse, como mínimo, en el título de transporte:

[…]

c) cualquier otra indicación necesaria para probar la conclusión y el contenido del contrato de transporte y que permita al viajero hacer valer los derechos que puedan resultar de este contrato.»

17 El artículo 8, apartado 1, del referido apéndice A precisa que, «salvo convenio en contrario entre el viajero y el transportista, el precio del transporte será pagadero por adelantado».

18 El artículo 9 del mismo apéndice A lleva el epígrafe «Derecho al transporte. Exclusión del transporte». A tenor de su apartado 1:

«Desde el comienzo del viaje, el viajero deberá ir provisto de un título válido de transporte y deberá presentarlo en el momento del control de los títulos de transporte. Las condiciones generales de transporte podrán prever:

a) que un viajero que no presente un título válido de transporte deba pagar, además del precio del transporte, una sobretasa;

b) que un viajero que se niegue al pago inmediato del precio del transporte o de la sobretasa pueda ser excluido del transporte;

c) cuándo y en qué condiciones podrá tener lugar un reembolso de la sobretasa.»

Litigios principales y cuestiones prejudiciales

19 En 2015, el Sr. Kanyeba fue denunciado en cuatro ocasiones por haber realizado otros tantos trayectos en tren sin haber adquirido un título de transporte (asunto C-349/18) en contravención de lo dispuesto en los artículos 156 a 160 de las condiciones de transporte de la NMBS aplicables en esa época. En 2013 y 2015, la Sra. Nijs (asunto C-350/18) fue denunciada cinco veces en circunstancias similares. Asimismo, el Sr. Dedroog fue denunciado en once ocasiones por hechos similares durante los años 2014 y 2015 (asunto C-351/18).

20 La NMBS ofreció a cada una de estas personas la posibilidad de regularizar su situación pagando bien inmediatamente el precio del trayecto más un recargo denominado «tarifa a bordo», bien, en un plazo de catorce días desde la constatación de la infracción, el importe a tanto alzado de 75 euros o, en lo que respecta a las infracciones anteriores a 2015, el precio del transporte incrementado en 60 euros. Una vez transcurrido ese plazo de catorce días, los demandados en los litigios principales tenían aún la posibilidad de pagar un importe a tanto alzado de 225 euros o, en lo que atañe a las infracciones anteriores a 2015, el precio del transporte incrementado en 200 euros.

21 Al no haber hecho uso de esas posibilidades ninguno de los demandados en los litigios principales, la NMBS presentó demanda contra cada uno de ellos ante el órgano jurisdiccional remitente, a saber, el vredegerecht te Antwerpen (Juez de Paz de Amberes, Bélgica), solicitando que se les condenase a pagarle, en los asuntos C-349/18 a C-351/18, las cantidades de 880,20 euros, 1 103,90 euros y 2 394,00 euros respectivamente, más las costas judiciales en cada caso. En dichas demandas, la NMBS alega que las relaciones jurídicas entre ella y cada uno de los demandados en los litigios principales no son de carácter contractual, sino reglamentario, ya que estos no habían adquirido un título de transporte. Los demandados en los litigios principales no han comparecido ante el órgano jurisdiccional remitente.

22 Dicho tribunal considera que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, está obligado a examinar de oficio la aplicación de las normas relativas a las cláusulas abusivas cuando el servicio se presta a un consumidor. Observa que, en los litigios de los que conoce, se oponen, por un lado, «consumidores», en el sentido de la teoría de las cláusulas abusivas, concepto que, en su opinión, se refiere a «toda persona física que actúe con fines ajenos a sus actividades comerciales o empresariales, a su oficio o a su profesión» y, por otro lado, una «empresa» en el sentido de esa misma teoría, remitiéndose a este respecto a una sentencia del Hof van Cassatie (Tribunal de Casación, Bélgica). Por consiguiente, afirma tener la obligación de analizar la aplicación de dicha teoría y en este contexto se pregunta cuál es la naturaleza de la relación jurídica entre la NMBS y los demandados en los litigios principales, y, en consecuencia, si se ha celebrado un contrato de transporte o no.

23 A este respecto, señala que no está clara la base jurídica de las condiciones generales de transporte de la NMBS, que determinan los derechos y obligaciones respectivos de esta y de los viajeros. Según una primera tesis, se trata de cláusulas puramente contractuales. Conforme a una segunda tesis, constituyen reglamentos en el sentido del Derecho administrativo. Alega que también se discute en el Derecho belga sobre cuál es la naturaleza de la relación jurídica entre la NMBS y el viajero. Con arreglo a una primera tesis dicha relación tiene siempre carácter contractual, aun cuando el viajero no disponga de título de transporte válido. El mero hecho de entrar en la zona en la que es necesario estar en posesión de un título de transporte supone la celebración de un contrato de transporte, que es, por lo tanto, un contrato de adhesión puro. De conformidad con la segunda tesis, la relación será contractual cuando el viajero haya adquirido un título de transporte, pero reglamentaria cuando no disponga de tal título de transporte. El órgano jurisdiccional remitente alega que, en efecto, no existe acuerdo de voluntades, pues el viajero no tiene la intención de pagar por el transporte y la sociedad de transporte no tiene la intención de realizar el transporte sin contraprestación. Dicho tribunal indica que esta discusión parece haber perdido actualidad en Derecho belga, al haber declarado tanto el Grondwettelijk Hof (Tribunal Constitucional, Bélgica) como el Hof van Cassatie (Tribunal de Casación) que la teoría de las cláusulas abusivas se aplica también a una relación jurídica reglamentaria.

24 No obstante, el órgano jurisdiccional remitente señala que la teoría de las cláusulas abusivas presupone la existencia de un contrato y estima que el concepto de «contrato» es un concepto de Derecho de la Unión. A este respecto, se remite al artículo 9, apartado 4, del Reglamento n.º 1371/2007 y se pregunta en qué momento se celebra el contrato de transporte y más concretamente si dicha celebración tiene lugar en el momento de entrada a la zona en la que, en principio, es necesario estar en posesión de un título de transporte o en el momento de adquirir el título de transporte.

25 Además considera que la cuestión de la constitución del contrato de transporte debe ponerse en relación con los artículos 2, letra a), y 3 de la Directiva 93/13. En los litigios de que conoce, las condiciones generales de transporte de la NMBS, ya sean de carácter contractual o reglamentario, deben considerarse condiciones que no se han negociado individualmente en el sentido de esta última disposición.

26 Habida cuenta de estas consideraciones, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si se establece siempre una relación jurídica contractual entre una empresa de transportes y un viajero, aun cuando el mismo viajero utilice los servicios de dicho transportista sin adquirir un título de transporte. Si no es así, se pregunta si la teoría de las cláusulas abusivas se aplica al viajero que utiliza el transporte público sin haber adquirido un título de transporte.

27 En el supuesto de que el Tribunal de Justicia considere que las condiciones generales de transporte de la NMBS deben examinarse a la luz de la teoría de las cláusulas abusivas, el órgano jurisdiccional remitente observa que en Derecho belga una cláusula abusiva se sanciona con su nulidad y que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el Derecho de la Unión se opone, esencialmente, a que el juez nacional que declara la nulidad de una cláusula abusiva en un contrato celebrado entre un profesional y un consumidor integre ese contrato modificando el contenido de dicha cláusula. La doctrina belga, sin embargo, se ha opuesto a la prohibición de que el Derecho común tenga efecto supletorio, por no ser suficientemente matizada. El órgano jurisdiccional remitente se pregunta, por lo tanto, si pueden existir circunstancias en las que el profesional tenga interés en que se mantenga una cláusula, pero en las que al consumidor le interese que el juez module su alcance y, en ese caso, si tales circunstancias pueden definirse de manera abstracta.

28 En estas circunstancias, el vredegerecht te Antwerpen (Juez de Paz de Amberes) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales, redactadas de manera idéntica en cada uno de los asuntos acumulados:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 9, apartado 4, del [Reglamento n.º 1371/2007], en relación con los artículos 2, letra a), y 3 de la Directiva 93/13, en el sentido de que se establece siempre una relación jurídica contractual entre la empresa de transporte y el viajero aun cuando este utilice los servicios del transportista sin adquirir un título de transporte?

2) En caso de respuesta negativa a la anterior cuestión, ¿se extiende la protección de la teoría de las cláusulas abusivas al viajero que utiliza el transporte público sin haber adquirido un título de transporte y que, por actuar de este modo, está obligado a pagar un recargo además del precio del transporte con arreglo a las condiciones generales del transportista, que se consideran vinculantes con carácter general en virtud de su naturaleza reglamentaria o en virtud de la comunicación de las mismas en una publicación oficial del Estado?

3) ¿Se opone en todos los casos el artículo 6 de la Directiva 93/13, el cual dispone que "los Estados miembros establecerán que no vincularán al consumidor, en las condiciones estipuladas por sus derechos nacionales, las cláusulas abusivas que figuren en un contrato celebrado entre este y un profesional y dispondrán que el contrato siga siendo obligatorio para las partes en los mismos términos, si este puede subsistir sin las cláusulas abusivas", a que el juez module la cláusula considerada abusiva o aplique en lugar de la misma el Derecho común?

4) En caso de respuesta negativa a la anterior cuestión, ¿cuáles son las circunstancias en las que el juez nacional puede proceder a la modulación de la cláusula considerada abusiva o bien a la sustitución de la misma por el Derecho común?

5) En caso de que las cuestiones anteriores no puedan responderse en abstracto, se plantea la cuestión de si, en el supuesto de que la compañía ferroviaria nacional sancione civilmente a un viajero sin billete, tras ser detectado, con el pago de un recargo, ya se exija este además del precio del trayecto o no, y el juez llegue a la conclusión de que el recargo impuesto es abusivo en el sentido del artículo 2, letra a), en relación con el artículo 3 de la Directiva 93/13, ¿se opone el artículo 6 de esa misma Directiva a que el juez declare nula la cláusula y aplique el Derecho común en materia de responsabilidad civil para indemnizar el perjuicio sufrido por la compañía ferroviaria nacional?»

Procedimiento ante el Tribunal de Justicia

29 Mediante auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 2018, se acordó la acumulación de los asuntos C-349/18 a C-351/18 a efectos de la fase escrita y de la sentencia.

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión prejudicial

30 Con carácter preliminar, debe señalarse, por una parte, que, mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pretende que se interprete el artículo 9, apartado 4, del Reglamento n.º 1371/2007 a la luz de la Directiva 93/13. Sin embargo, el referido Reglamento no contiene ninguna remisión a la Directiva 93/13. Además, de la comparación de sus respectivos artículos 1 se desprende que dicho Reglamento y la referida Directiva tienen objetos diferentes. Por lo tanto, las disposiciones de la Directiva 93/13 no son pertinentes para la interpretación del Reglamento n.º 1371/2007 (véanse,

por analogía, las sentencias de 9 de septiembre de 2004, Meiland Azewijn, C-292/02, EU:C:2004:499, apartado 40; de 15 de diciembre de 2011, Møller, C-585/10, EU:C:2011:847, apartados 37 y 38, y de 11 de septiembre de 2014, Comisión/Alemania, C-525/12, EU:C:2014:2202, apartado 40).

31 Por otra parte, si bien mediante esa primera cuestión el órgano jurisdiccional remitente se pregunta sobre la interpretación que ha de darse al artículo 9, apartado 4, del Reglamento n.º 1371/2007, debe observarse que la citada disposición se refiere a la posibilidad que en principio deben ofrecer las empresas ferroviarias de adquirir billetes para el servicio de que se trate a bordo del tren. Sin embargo, de las resoluciones de remisión se desprende que lo que se discute en los litigios principales no es tanto esa posibilidad, como la cuestión de si debe considerarse que, por el hecho de haber accedido al tren, un viajero que realiza un trayecto en tren sin haber adquirido un billete ha entrado en una relación contractual con la empresa ferroviaria en el sentido de dicho Reglamento. Por lo tanto, a efectos de los litigios principales, no es el artículo 9, apartado 4, como tal, el que debe interpretarse.

32 No obstante, se desprende de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia que, en el marco del procedimiento de cooperación entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia establecido por el artículo 267 TFUE, corresponde a este proporcionar al juez nacional una respuesta útil que le permita dirimir el litigio del que conoce. Desde este punto de vista, corresponde al Tribunal de Justicia reformular en su caso las cuestiones prejudiciales que se le han planteado. El hecho de que un órgano jurisdiccional nacional, en el plano formal, haya formulado una cuestión prejudicial refiriéndose a determinadas disposiciones del Derecho de la Unión no impide que el Tribunal de Justicia proporcione a ese órgano jurisdiccional todos los elementos de interpretación que puedan permitirle resolver el asunto del que conoce, aun cuando no haya hecho referencia a ellos al formular sus cuestiones. A este respecto, corresponde al Tribunal de Justicia extraer del conjunto de elementos aportados por el tribunal nacional y, especialmente, de la motivación del auto de remisión, los elementos del Derecho de la Unión que requieren una interpretación, teniendo en cuenta el objeto del litigio (sentencia de 27 de junio de 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, apartado 36 y jurisprudencia citada).

33 Habida cuenta de estas consideraciones y de la fundamentación de las peticiones de decisión prejudicial, ha de entenderse que, mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, punto 8, del Reglamento n.º 1371/2007 debe interpretarse en el sentido de que una situación en la que un viajero accede a un tren con el fin de realizar un trayecto sin haber adquirido un billete está comprendida en el concepto de «contrato de transporte», en el sentido de dicha disposición.

34 A tenor del artículo 3, punto 8, del Reglamento n.º 1371/2007, a los efectos de dicho Reglamento, el concepto de «contrato de transporte» tiene por objeto un «contrato de transporte, a título oneroso o gratuito, entre una empresa ferroviaria o un proveedor de billetes y un viajero, para la prestación de uno o más servicios de transporte».

35 Procede recordar que para interpretar una disposición de Derecho de la Unión procede tener en cuenta no solo su tenor literal, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (sentencias de 7 de junio de 2005, VEMW y otros, C-17/03, EU:C:2005:362, apartado 41 y jurisprudencia citada, y de 22 de noviembre de 2012, Westbahn Management, C-136/11, EU:C:2012:740, apartado 33 y jurisprudencia citada).

36 En lo que atañe al tenor del artículo 3, punto 8, del Reglamento n.º 1371/2007, ha de señalarse, por una parte, que el término «contrato», en su sentido habitual, designa un acuerdo de voluntades concordantes destinado a producir efectos jurídicos. Por otra parte, en el marco del ámbito regulado por el Reglamento y habida cuenta del tenor de dicha disposición, los principales efectos del contrato

son la obligación de la empresa ferroviaria de prestar al viajero uno o varios servicios de transporte y la obligación del viajero de pagar el precio, salvo que el servicio de transporte se preste con carácter gratuito.

37 Por lo tanto de las consideraciones expuestas en el apartado anterior resulta, por un lado, que al dejar libre acceso a su tren, y, por otro, al acceder a este con el fin de realizar un trayecto, tanto la empresa ferroviaria como el viajero manifiestan sus voluntades concordantes de entrar en una relación contractual, de manera que, en principio, se cumplen los requisitos que determinan la existencia de un contrato de transporte. Sin embargo, el tenor del artículo 3, punto 8, del Reglamento n.º 1371/2007 no permite determinar si la posesión de un billete por parte del viajero es un elemento indispensable para considerar que existe un «contrato de transporte», en el sentido de dicha disposición.

38 En lo que respecta al contexto del artículo 3, punto 8, del Reglamento n.º 1371/2007, procede señalar, en primer lugar, que la expresión «contrato de transporte» figura en muchas otras disposiciones de dicho Reglamento.

39 Así, el artículo 3, punto 10, del citado Reglamento define el concepto de «billete directo» como un «billete o billetes que constituyen un contrato para servicios de transporte ferroviario sucesivos explotados por una o varias empresas ferroviarias».

40 El artículo 4 del mismo Reglamento, que se refiere concretamente al «contrato de transporte», dispone que, «sin perjuicio de lo dispuesto en el [capítulo II del Reglamento n.º 1371/2007], la celebración y ejecución de un contrato de transporte y el suministro de información y billetes se regirán por las disposiciones de los títulos II y III del anexo I» de dicho Reglamento.

41 A este respecto, en el referido anexo I del Reglamento n.º 1371/2007 se reproduce, en particular, el título II del apéndice A del COTIF, relativo a la conclusión y ejecución del contrato de transporte. A tenor del artículo 6, apartado 1, de dicho apéndice, «por medio del contrato de transporte, el transportista se compromete a transportar al viajero, así como, en su caso, equipajes y vehículos, al lugar de destino y a entregar los equipajes y vehículos en el lugar de destino», mientras el apartado 2 de dicho artículo 6 precisa que el contrato de transporte deberá hacerse constar por medio de uno o varios títulos de transporte entregados al viajero y que, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 9, la falta, la irregularidad o la pérdida del título de transporte no afectarán ni a la existencia ni a la validez del contrato, que quedará sometido a las reglas uniformes que establece el COTIF. El artículo 6, apartado 3, del mismo apéndice añade que el título de transporte hará fe, salvo prueba en contrario, de la conclusión y del contenido del contrato de transporte.

42 Además, el artículo 7 del apéndice A del COTIF establece, en su apartado 1, que las condiciones generales de transporte determinan, en particular, la forma y el contenido de los títulos de transporte y, en su apartado 2, letra c), que deberá indicarse en el título de transporte cualquier otra indicación necesaria para probar la conclusión y el contenido del contrato de transporte y que permita al viajero hacer valer los derechos que puedan resultar del contrato.

43 A este respecto, también ha de señalarse que del artículo 9, apartados 2 y 3, del Reglamento n.º 1371/2007 se desprende que, sin perjuicio del apartado 4 de dicho artículo, las empresas ferroviarias deberán expedir billetes a los viajeros a través de al menos uno de los tres canales de distribución —o de dos si se trata de billetes para los servicios prestados con arreglo a contratos de servicio público— enumerados en dichas disposiciones, entre los que figura la expedición a bordo de los trenes.

44 En segundo lugar, ha de señalarse que del artículo 8, apartado 1, del apéndice A del COTIF, que figura en el anexo I del citado Reglamento, se desprende que, salvo convenio en contrario entre el viajero y el transportista, el precio del transporte será pagadero por adelantado.

45 Además, es cierto que el artículo 9 de dicho apéndice A, que establece una salvedad a la aplicación del artículo 6, dispone en su apartado 1, primera frase, que, desde el comienzo del viaje, el viajero deberá ir provisto de un título válido de transporte y deberá presentarlo en el momento del control de los títulos de transporte. No obstante, el artículo 9 precisa, en su segunda frase, letras a) y b), respectivamente, que las condiciones generales de transporte podrán prever que un viajero que no presente un título válido de transporte deba pagar, además del precio del transporte, un recargo y que un viajero que se niegue al pago inmediato del precio del transporte o del recargo pueda ser excluido del transporte.

46 Ahora bien, según el artículo 3, punto 16, del Reglamento n.º 1371/2007, a los efectos de dicho Reglamento el concepto de «condiciones generales de transporte» se refiere a «las condiciones del transportista, expresadas en forma de condiciones generales o de tarifas legalmente vigentes en cada Estado miembro y que se han convertido, mediante la celebración del contrato de transporte, en parte integrante de este», y el «transportista» se define en el artículo 3, punto 2, de dicho Reglamento como «la empresa ferroviaria contractual con quien el viajero ha celebrado el contrato de transporte, o una serie de empresas ferroviarias consecutivas que sean responsables sobre la base de dicho contrato».

47 En la medida en que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 del apéndice A del COTIF, que figura en el anexo I del Reglamento n.º 1371/2007, un viajero que no presente un título válido de transporte o que se niegue a efectuar el pago inmediato del título de transporte puede ser excluido del transporte, las condiciones generales de transporte, y en la medida en que estas, según el artículo 3, punto 16, de dicho Reglamento, en relación con su artículo 3, punto 2, a los efectos del referido Reglamento se convierten en parte integrante del contrato de transporte entre la empresa ferroviaria y el viajero por la celebración del mismo, resulta que la empresa que deja libre acceso a sus trenes y un viajero que accede al tren con el fin de realizar un trayecto deben considerarse partes de un «contrato de transporte», en el sentido del mismo Reglamento, ya que el viajero se encuentra a bordo del tren. En efecto, de no ser así, la empresa no podría invocar sus condiciones generales de transporte en contra de ese viajero.

48 Por consiguiente, se desprende claramente de esos elementos contextuales que el billete, que en dicho apéndice A se designa también por la expresión «título de transporte», es tan solo el instrumento que materializa el contrato de transporte en el sentido del Reglamento n.º 1371/2007.

49 En consecuencia, el tenor del artículo 3, punto 8, del Reglamento n.º 1371/2007 y el contexto de este precepto llevan a considerar que, a los efectos de dicho Reglamento, debe entenderse que el concepto de «contrato de transporte», en el sentido de la referida disposición, es independiente de si el viajero posee un billete y que engloba una situación en la que el viajero accede a un tren de libre acceso con el fin de realizar un trayecto sin haber adquirido un billete.

50 Esta interpretación se ve corroborada por los objetivos perseguidos por el Reglamento n.º 1371/2007. Por una parte, a tenor de su artículo 1, letra a), dicho Reglamento tiene esencialmente por objeto establecer normas aplicables a la celebración de contratos de transporte. Por otra parte, el considerando 1 del Reglamento destaca, en particular, que, en el contexto de la política común de transportes, es importante garantizar los derechos de los viajeros de ferrocarril. Además, según el considerando 2 del mismo Reglamento, debe conseguirse un elevado nivel de protección de los consumidores en el sector de los transportes y, con arreglo a su considerado 3, el viajero de ferrocarril es la parte más débil del contrato de transporte, motivo por el que deben defenderse sus derechos en ese contexto.

51 Sería contrario a estos objetivos considerar que el concepto de «contrato de transporte», en el sentido del Reglamento n.º 1371/2007, debe interpretarse en el sentido de que no incluye una situación en la que un viajero accede a un tren de libre acceso con el fin de realizar un trayecto sin haber adquirido un billete. En efecto, si pudiera considerarse que, por la única razón de que tal viajero no dispone de billete en el momento de acceder al tren, no es parte de una relación contractual con la empresa ferroviaria que permite el acceso libre a sus trenes, ese viajero podría, por circunstancias que no le son

imputables, verse privado de los derechos que el Reglamento vincula a la celebración de un contrato de transporte, lo cual sería contrario al objetivo de proteger a los viajeros ferroviarios que persigue dicho Reglamento y que se recuerda en sus considerandos 1 a 3.

52 Además, a falta de disposición al respecto en el Reglamento n.º 1371/2007, esta interpretación no afecta a la validez de dicho contrato, ni a las consecuencias que pueden derivarse de que una de las partes incumpla sus obligaciones contractuales, que, a falta de disposición al respecto en dicho Reglamento, siguen rigiéndose por el Derecho nacional aplicable.

53 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 3, punto 8, del Reglamento n.º 1371/2007 debe interpretarse en el sentido de que está comprendida dentro del concepto de «contrato de transporte», en el sentido de dicha disposición, una situación en la que un viajero accede a un tren de acceso libre con el fin de realizar un trayecto sin haber adquirido un billete.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

54 A la vista de la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial, no procede responder a la segunda.

Sobre las cuestiones prejudiciales tercera y quinta

55 Mediante sus cuestiones prejudiciales tercera y quinta, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/13 debe interpretarse en el sentido de que se opone a que un juez nacional que constata el carácter abusivo de una cláusula penal pactada en un contrato celebrado entre un profesional y un consumidor module el importe de la sanción que esa cláusula impone al consumidor o sustituya dicha cláusula por una disposición de Derecho nacional de carácter supletorio. En tales circunstancias, dicho órgano jurisdiccional se pregunta también si la Directiva 93/13 debe interpretarse en el sentido de que se opone a que, en circunstancias como las del litigio principal, el juez nacional aplique, además, disposiciones de su Derecho nacional relativas a la responsabilidad extracontractual.

56 A este respecto, procede señalar, con carácter preliminar, que, en el presente asunto, según lo indicado en las peticiones de decisión prejudicial, la cláusula penal que, en su caso, el órgano jurisdiccional remitente podría declarar abusiva forma parte de las condiciones generales de transporte de la NMBS, respecto de las que dicho tribunal precisa que se «consideran de aplicación general en virtud de su naturaleza reglamentaria» y que son objeto de «comunicación en una publicación oficial del Estado».

57 Habida cuenta de estas precisiones, procede recordar que, conforme al artículo 1, apartado 2, de la Directiva 93/13, las cláusulas contractuales que reflejen, en particular, disposiciones legales o reglamentarias imperativas no están sujetas a las disposiciones de la misma.

58 Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, tal como se desprende del decimotercer considerando de la Directiva 93/13, la exclusión prevista en el artículo 1, apartado 2, de esta se extiende a las disposiciones de Derecho nacional que se aplican entre las partes contratantes independientemente de su elección y a aquellas aplicables por defecto, es decir, cuando no exista al respecto ningún otro acuerdo entre las partes, así como a las cláusulas contractuales que reflejen las referidas disposiciones (véanse, en este sentido, las sentencias de 21 de marzo de 2013, RWE Vertrieb, C-92/11, EU:C:2013:180, apartado 26; de 30 de abril de 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, apartados 30, 31 y 42, y el auto de 7 de diciembre de 2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, no publicado, EU:C:2017:954, apartado 25).

59 La exclusión está justificada por el hecho de que, en principio, es legítimo presumir que el legislador nacional ha establecido un equilibro entre el conjunto de derechos y obligaciones de las partes en determinados contratos, equilibrio que el legislador de la Unión ha decidido expresamente preservar (véase, en este sentido, la sentencia de 30 de abril de 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, apartado 41 y jurisprudencia citada, y el auto de 7 de diciembre de 2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, no publicado, EU:C:2017:954, apartado 26).

60 Por lo tanto, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, esa exclusión del ámbito de aplicación de la Directiva 93/13 requiere la concurrencia de dos requisitos. Por una parte, la cláusula contractual debe reflejar una disposición legal o reglamentaria y, por otra, esa disposición debe ser imperativa (sentencias de 10 de septiembre de 2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, apartado 78, y de 20 de septiembre de 2017, Andriciuc y otros, C-186/16, EU:C:2017:703, apartado 28).

61 Además, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende sustancialmente que dicha exclusión abarca las disposiciones legales o reglamentarias imperativas distintas de las relativas a la amplitud de las facultades del juez nacional para apreciar el carácter abusivo de una cláusula contractual (véanse, en este sentido, las sentencias de 30 de abril de 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, apartados 39 y 40 y jurisprudencia citada, y de 7 de agosto de 2018, Banco Santander y Escobedo Cortés, C-96/16 y C-94/17, EU:C:2018:643, apartado 44).

62 Corresponde al juez nacional comprobar si se cumplen esas condiciones en cada caso concreto (véanse, en este sentido, las sentencias de 30 de mayo de 2013, Asbeek Brusse y de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, apartado 33, y de 20 de septiembre de 2017, Andriciuc y otros, C-186/16, EU:C:2017:703, apartado 29 y jurisprudencia citada).

63 Al realizar esa comprobación, dicho órgano jurisdiccional ha de tener en cuenta que la excepción establecida en el artículo 1, apartado 2, de la Directiva es de interpretación estricta, habida cuenta, en particular, del objetivo de la Directiva 93/13, a saber, la protección de los consumidores contra las cláusulas abusivas incluidas por los profesionales en los contratos celebrados con estos últimos (véanse, en este sentido, las sentencias de 10 de septiembre de 2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, apartado 77, y de 20 de septiembre de 2018, OTP Bank y OTP Faktoring, C-51/17, EU:C:2018:750, apartado 54 y jurisprudencia citada).

64 Precisado lo anterior, corresponde al Tribunal de Justicia analizar las cuestiones tercera y quinta sobre la base de la premisa, cuya exactitud ha de comprobar el órgano jurisdiccional remitente, de que la cláusula que este pretende declarar abusiva no está excluida del ámbito de aplicación de la Directiva 93/13 en virtud de su artículo 1, apartado 2.

65 Según el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/13, los Estados miembros establecerán que no vincularán al consumidor, en las condiciones estipuladas por sus Derechos nacionales, las cláusulas abusivas que figuren en un contrato celebrado entre este y un profesional y dispondrán que el contrato siga siendo obligatorio para las partes en los mismos términos si puede subsistir sin las cláusulas abusivas.

66 El Tribunal de Justicia ha interpretado esta disposición en el sentido de que el juez nacional debe deducir todas las consecuencias que, según el Derecho nacional, deriven de la comprobación del carácter abusivo de la cláusula considerada, a fin de evitar que esta vincule al consumidor. A este respecto, el Tribunal de Justicia ha precisado que, cuando el juez nacional considere que una cláusula contractual es abusiva, debe abstenerse de aplicarla con el fin de que no produzcan efectos vinculantes para el consumidor, salvo si el consumidor se opone a ello (véanse, en este sentido, las sentencias de 30 de mayo de 2013, Asbeek Brusse y de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, apartado 49 y jurisprudencia citada, y de 26 de marzo de 2019, Abanca Corporación Bancaria y Bankia, C-70/17 y C-179/17, EU:C:2019:250, apartado 52).

67 Es también jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia que, cuando el juez nacional declara la nulidad de una cláusula abusiva contenida en un contrato celebrado entre un profesional y un consumidor, el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/13 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una norma de Derecho nacional que permite al juez nacional integrar dicho contrato modificando el contenido de esa cláusula (sentencias de 30 de abril de 2014, Kásler y Káslerné Rábai, C-26/13, EU:C:2014:282, apartado 77 y jurisprudencia citada, y de 26 de marzo de 2019, Abanca Corporación Bancaria y Bankia, C-70/17 y C-179/17, EU:C:2019:250, apartado 53). En particular, el Tribunal de Justicia ha declarado que la citada disposición no puede interpretarse en el sentido de que permita al juez nacional, cuando aprecia el carácter abusivo de una cláusula penal en un contrato celebrado entre un profesional y un consumidor, reducir el importe de la pena convencional impuesta al consumidor, en lugar de excluir plenamente la aplicación a este de la referida cláusula (sentencias de 30 de mayo de 2013, Asbeek Brusse y de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, apartado 59, y de 21 de enero de 2015, Unicaja Banco y Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 y C-487/13, EU:C:2015:21, apartado 29).

68 Por lo tanto, el contrato debe subsistir, en principio, sin otra modificación que la derivada de la supresión de las cláusulas abusivas si, en virtud de las normas del Derecho interno, tal persistencia del contrato sea jurídicamente posible (sentencias de 30 de mayo de 2013, Asbeek Brusse y de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, apartado 57 y jurisprudencia citada, y de 21 de enero de 2015, Unicaja Banco y Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 y C-487/13, EU:C:2015:21, apartado 28).

69 Si el juez nacional tuviera la facultad de modificar el contenido de las cláusulas abusivas que figuran en tal contrato, esa facultad podría poner en peligro la consecución del objetivo a largo plazo previsto en el artículo 7 de la Directiva 93/13. En efecto, esta facultad contribuiría a eliminar el efecto disuasorio que ejerce sobre los profesionales el hecho de que, pura y simplemente, tales cláusulas abusivas no se apliquen frente a los consumidores, en la medida en que los profesionales seguirían estando tentados de utilizar tales cláusulas al saber que, aun cuando llegara a declararse la nulidad de las mismas, el contrato podría ser integrado por el juez nacional en lo que fuera necesario, garantizando de este modo el interés de dichos profesionales (sentencias de 30 de mayo de 2013, Asbeek Brusse y de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, apartado 58, y de 26 de marzo de 2019, Abanca Corporación Bancaria y Bankia, C-70/17 y C-179/17, EU:C:2019:250, apartado 54 y jurisprudencia citada).

70 Por otra parte, es cierto que el Tribunal de Justicia ha admitido una excepción a ese principio al declarar que el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/13 no se opone a que, con arreglo a principios del Derecho de los contratos, el juez nacional suprima la cláusula abusiva sustituyéndola por una disposición supletoria de Derecho nacional, siempre que dicha sustitución sea conforme con el objetivo del artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/13 y permita restablecer un equilibrio real entre los derechos y las obligaciones de las partes contratantes para restablecer la igualdad entre estas. No obstante, el Tribunal de Justicia ha limitado esta posibilidad a los supuestos en los que la declaración de la nulidad de la cláusula abusiva obligaría al juez nacional a anular el contrato en su totalidad, quedando expuesto así el consumidor a consecuencias especialmente perjudiciales que representen para este una penalización (véanse, en este sentido, las sentencias de 21 de enero de 2015, Unicaja Banco y Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 y C-487/13, EU:C:2015:21, apartado 33 y jurisprudencia citada, y de 26 de marzo de 2019, Abanca Corporación Bancaria y Bankia, C-70/17 y C-179/17, EU:C:2019:250, apartados 56 y 57).

71 Sin embargo, en los litigios principales, y sin perjuicio de las comprobaciones que el órgano jurisdiccional remitente deba realizar a este respecto, no parece que la posible anulación de la cláusula penal controvertida pueda dar lugar a la anulación de los contratos en su totalidad y exponer de este modo a los consumidores a consecuencias particularmente perjudiciales.

72 En lo que atañe a la cuestión de si en circunstancias como las de los litigios principales sería posible que el órgano jurisdiccional remitente aplicara normas de su Derecho nacional relativas a la responsabilidad extracontractual, basta señalar que, con arreglo a su artículo 1, apartado 1, la Directiva

93/13 tiene por objeto aproximar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados entre profesionales y consumidores y que no contiene ninguna disposición relativa a la responsabilidad extracontractual.

73 Por lo tanto, la cuestión de si a circunstancias como las de los litigios principales cabe aplicar, adicionalmente, el Derecho de la responsabilidad extracontractual no debe resolverse aplicando la Directiva 93/13, sino el Derecho nacional. Por consiguiente, no procede examinarla en el marco de las presentes peticiones de decisión prejudicial.

74 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones prejudiciales tercera y quinta que el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/13 debe interpretarse en el sentido de que se opone, por una parte, a que un juez nacional que constata el carácter abusivo de una cláusula penal pactada en un contrato celebrado entre un profesional y un consumidor module el importe de la sanción que dicha cláusula impone al consumidor y, por otra parte, a que, con arreglo a principios de su Derecho contractual, un juez nacional sustituya la referida cláusula por una disposición de Derecho nacional de carácter supletorio, salvo que el contrato controvertido no pueda subsistir en caso de supresión de la cláusula abusiva y si la anulación del contrato en su conjunto expone al consumidor a consecuencias particularmente perjudiciales.

Sobre la cuarta cuestión prejudicial

75 Habida cuenta de la respuesta dada a las cuestiones prejudiciales tercera y quinta, no procede responder a la cuarta cuestión prejudicial.

Costas

76 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Quinta) declara:

1) **El artículo 3, punto 8, del Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, debe interpretarse en el sentido de que está comprendida dentro del concepto de «contrato de transporte», en el sentido de dicha disposición, una situación en la que un viajero accede a un tren de acceso libre con el fin de realizar un trayecto sin haber adquirido un billete.**

2) **El artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores, debe interpretarse en el sentido de que se opone, por una parte, a que un juez nacional que constata el carácter abusivo de una cláusula penal pactada en un contrato celebrado entre un profesional y un consumidor module el importe de la sanción que dicha cláusula impone al consumidor y, por otra parte, a que, con arreglo a principios de su Derecho contractual, un juez nacional sustituya la referida cláusula por una disposición de Derecho nacional de carácter supletorio, salvo que el contrato controvertido no pueda subsistir en caso de supresión de la cláusula abusiva y si la anulación del contrato en su conjunto expone al consumidor a consecuencias particularmente perjudiciales.**

Firmas