Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (peto vijeće)

7. studenoga 2019.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Željeznički prijevoz – Prava i obveze putnika – Uredba (EZ) br. 1371/2007 – Članak 3. točka 8. – Ugovor o prijevozu – Pojam – Putnik koji nema kartu u trenutku ulaska u vlak – Nepošteni uvjeti u potrošačkim ugovorima – Direktiva 93/13/EEZ – Članak 1. stavak 2. i članak 6. stavak 1. – Opći uvjeti prijevoza željezničkog prijevoznika – Obvezne odredbe zakona ili drugih propisa – Odredba o ugovornoj kazni – Ovlasti nacionalnog suda"

U spojenim predmetima C-349/18 do C-351/18,

povodom zahtjevâ za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koje je uputio vredegerecht te Antwerpen (mirovni sud u Antwerpenu, Belgija), odlukama od 25. svibnja 2018., koje je Sud zaprimio 30. svibnja 2018., u postupcima

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)

protiv

Mbutukua Kanyebe (C-349/18),

Larisse Nijs (C-350/18),

Jean-Louisa Anite Dedrooga (C-351/18),

SUD (peto vijeće),

u sastavu: E. Regan, predsjednik vijeća, I. Jarukaitis (izvjestitelj), E. Juhász, M. Ilešič i C. Lycourgos, suci,

nezavisni odvjetnik: G. Pitruzzella,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

– za belgijsku vladu, C. Van Lul i C. Pochet, kao i J.-C. Halleux, u svojstvu agenata,

– za Europsku komisiju, N. Ruiz García i P. Vanden Heede, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 11. lipnja 2019.,

donosi sljedeću

* Jezik postupka: nizozemski

Presudu

1 Zahtjevi za prethodnu odluku odnose se na tumačenje članka 9. stavka 4. Uredbe (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu (SL 2007., L 315, str. 14.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 10., str. 143. i ispravak SL 2017., L 123, str. 35.), kao i članka 2. točke (a) i članaka 3. i 6. Direktive Vijeća 93/13/EEZ od 5. travnja 1993. o nepoštenim uvjetima u potrošačkim ugovorima (SL 1993., L 95, str. 29.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 12., str. 24.).

2 Zahtjevi su upućeni u okviru sporova između Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) (Belgijsko nacionalno željezničko poduzeće (NMBS)) i Mbutukua Kanyebea (predmet C-349/18), Larisse Nijs (predmet C-350/18) i Jean-Louisa Anite Dedrooga (predmet C-351/18) u vezi s dodacima na cijenu koji se od potonjih zahtijevaju zato što su putovali vlakom bez karte.

Pravo Unije

Direktiva 93/13

3 Trinaesta uvodna izjava Direktive 93/13 glasi:

„Budući da se pretpostavlja da zakonske ili regulatorne odredbe država članica kojima se izravno ili neizravno utvrđuju uvjeti potrošačkih ugovora ne sadrže nepoštene odredbe; budući da se ne čini potrebnim da budu podložni oni uvjeti koji odražavaju obvezne zakonske ili regulatorne odredbe i načela ili odredbe međunarodnih konvencija u kojima su države članice ili [Europske unije] stran[k]e; budući da se u tom pogledu izrazom iz članka 1. stavka 2. koji glasi ‚obveznih zakonskih ili regulatornih odredaba' obuhvaćaju i propisi koji se u skladu sa zakonom primjenjuju na ugovorne stranke ako nisu utvrđena nikakva drukčija rješenja."

4 Člankom 1. te direktive propisuje se:

„1. Svrha ove Direktive je uskladiti zakone i druge propise država članica koji se odnose na nepoštene odredbe u ugovorima koji se sklapaju između prodavatelja robe ili pružatelja usluga i potrošača.

2. Ugovorne odredbe koje su odraz obaveznih zakonskih ili regulatornih odredaba i odredaba ili načela međunarodnih konvencija u kojima su države članice ili [Unija] stran[k]e, posebno u području prijevoza, ne podliježu odredbama ove Direktive."

5 U članku 2. točki (a) navedene direktive propisuje se:

„Za potrebe ove Direktive:

a) ‚nepoštene odredbe' znači ugovorne odredbe u smislu definicije u članku 3.;

6 Člankom 3. iste direktive propisano je:

„1. Ugovorna odredba o kojoj se nisu vodili pojedinačni pregovori smatra se nepoštenom ako u suprotnosti s uvjetom o dobroj vjeri, na štetu potrošača prouzroči znatniju neravnotežu u pravima i obvezama stranaka, proizašlih iz ugovora.

2. Uvijek se smatra da se o nekoj odredbi nije pojedinačno pregovaralo ako je ona sastavljena unaprijed pa potrošač nije mogao utjecati na njezin sadržaj, posebno u kontekstu unaprijed formuliranog standardnog ugovora.

[…]

3. Prilog sadrži indikativan i netaksativni popis odredaba koje se mogu smatrati nepoštenima.”

7 U skladu s člankom 6. stavkom 1. Direktive 93/13:

„Države članice utvrđuju da u ugovoru koji je prodavatelj robe ili pružatelj usluge sklopio s potrošačem prema nacionalnom pravu nepoštene odredbe nisu obvezujuće za potrošača, a da ugovor u tim uvjetima i dalje obvezuje stranke ako je u stanju nastaviti važiti i bez tih nepoštenih odredaba.”

8 Članak 7. stavak 1. te direktive glasi kako slijedi:

„U interesu potrošača i tržišnih konkurenata države članice osiguravaju da postoje primjerena i djelotvorna sredstva za sprečavanje stalnog korištenja nepoštenih odredaba u ugovorima koji prodavatelji robe i pružatelji usluga sklapaju s potrošačima.”

Uredba br. 1371/2007;

9 Uvodne izjave 1. do 3. Uredbe br. 1371/2007 glase:

„(1) U okviru zajedničke prometne politike važno je štititi korisnička prava putnika u željezničkom prometu i poboljšati kakvoću i učinkovitost putničkih usluga u željezničkom prijevozu kako bi se pomoglo povećanju udjela željezničkog prijevoza u odnosu na druge načine prijevoza.

(2) U priopćenju Komisije pod nazivom ‚Strategija politike potrošača 2002.-2006.’ [SL 2002., C 137, str. 2.] navodi se cilj postizanja visoke razine zaštite potrošača u području prijevoza u skladu s člankom 153. stavkom 2. Ugovora.

(3) Kako je putnik u željezničkom prijevozu slabija strana ugovora o prijevozu, u tom se smislu moraju štititi njegova prava.”

10 U članku 1. točki (a) te uredbe predviđa se:

„Ovom se Uredbom utvrđuju pravila u pogledu sljedećeg:

(a) informacije koje moraju pružati željeznički prijevoznici, zaključivanje ugovora o prijevozu, izdavanje karata i provedba računalnog sustava informiranja i rezervacija u željezničkom prijevozu;”

11 Članak 3. navedene uredbe sadržava sljedeće definicije:

„Za potrebe ove Uredbe, primjenjuju se sljedeće definicije:

[…]

2. ‚prijevoznik’ znači ugovorom utvrđen željeznički prijevoznik s kojim je putnik sklopio ugovor o prijevozu ili niz uzastopnih željezničkih prijevoznika koji imaju obvezu na temelju tog ugovora;

[…]

8. ‚ugovor o prijevozu’ znači ugovor o prijevozu, naplatan ili besplatan, između željezničkog prijevoznika ili prodavača karata i putnika o pružanju jedne ili više prijevoznih usluga;

[…]

10. ‚jedinstvena karta' znači jedna ili više karata koje predstavljaju ugovor o prijevozu za uzastopne željezničke usluge koje izvodi jedan ili nekoliko željezničkih prijevoznika;

[…]

16. ‚opći uvjeti prijevoza' znači uvjeti prijevoznika u obliku općih uvjeta ili tarifa, koji su na snazi u skladu s pravom u pojedinoj državi članici i koji su sklapanjem ugovora o prijevozu postali njegov sastavni dio;

[…]"

12 Poglavlje II. Uredbe br. 1371/2007, naslovljeno „Ugovor o prijevozu, informacije i karte", sadržava članke 4. do 10. te uredbe. Članak 4. te uredbe naslovljen „Ugovor o prijevozu" propisuje:

„Sukladno odredbama ovog poglavlja, sklapanje i izvršavanje ugovora o prijevozu te pružanje informacija i karata, uređuju se odredbama glava II. i III. Priloga I."

13 Članak 9. navedene uredbe, koji se odnosi na raspoloživost karata, jedinstvenih karata i rezervacija u stavcima 2. do 4. propisuje:

„2. Ne dovodeći u pitanje stavak 4., željeznički prijevoznici prodaju karte putnicima putem najmanje jednog od sljedećih prodajnih mjesta:

(a) ureda za prodaju karata ili prodajnih automata;

(b) telefonskom, internetskom ili nekom drugom široko dostupnom informacijskom tehnologijom;

(c) u vlakovima.

3. Ne dovodeći u pitanje stavke 4. i 5., željeznički prijevoznici prodaju karte za usluge koje se izvode u skladu s ugovorom o pružanju javnih usluga, putem najmanje jednog od sljedećih prodajnih mjesta:

(a) ureda za prodaju karata ili prodajnih automata;

(b) u vlakovima.

4. Željeznički prijevoznici nude mogućnost nabave karata za dotičnu uslugu prijevoza u vlaku, osim u slučaju kada je to ograničeno ili nije dopušteno na temelju razloga povezanih sa sigurnošću ili s politikom borbe protiv zlouporabe, ili ako je za vlak obvezna rezervacija, ili radi utemeljenih komercijalnih razloga."

14 Prilog I. Uredbi br. 1371/2007, naslovljen „Izvod iz Jedinstvenih pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika i prtljage (CIV)", sastoji se od Naslova II. do VII. Dodatka A Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu od 3. lipnja 1999. (u daljnjem tekstu: COTIF). U tom Prilogu I. tako se nalazi Naslov II. tog dodatka naslovljen „Zaključivanje i izvršavanje ugovora o prijevozu", koji sadržava članke 6. do 11. navedenog dodatka.

15 Člankom 6. Dodatka A COTIF-a, naslovljenim „Ugovor o prijevozu", propisuje se:

„1. Ugovorom o prijevozu prijevoznik preuzima prijevoz putnika, a gdje je primjereno, i prijevoz prtljage i vozila, do odredišta te isporuku prtljage i vozila u mjestu odredišta.

2. Ugovor o prijevozu mora se potvrditi s jednom ili s više karata koje su izdane putniku. Međutim, na temelju članka 9., izostanak, neispravnost ili gubitak karte neće utjecati na postojanje ili valjanost ugovora koji ostaje podložan tim Jedinstvenim pravilima.

3. Karta je *prima facie* dokaz o zaključivanju i sadržaju ugovora o prijevozu."

16 Članak 7., koji se odnosi na „Kartu", u tom Dodatku A u stavcima 1. i 2. određuje:

„1. Opći uvjeti o prijevozu odredit će formu i sadržaj karte kao i prtljage kao i slova kojima će biti tiskana i ispisana.

2. Na karti mora biti upisano najmanje sljedeće:

[…]

(c) svaka druga izjava potrebna kao dokaz o zaključenju i sadržaju ugovora o prijevozu i koja omogućuje putniku da se pozove na prava koja proizlaze iz tog ugovora."

17 Članak 8. stavak 1. navedenog Dodatka A precizira da „[o]visno o suprotnom sporazumu između putnika i prijevoznika, cijena prijevoza plaća se unaprijed".

18 Članak 9. istog Dodatka A naslovljen je „Pravo na prijevoz. Isključenje iz prijevoza". U skladu s njegovim stavkom 1.:

„Putnik, od početka putovanja, mora posjedovati valjanu kartu i pokazati je pri pregledu karata. Opći uvjeti o prijevozu mogu predvidjeti:

(a) da putnik koji ne pokaže valjanu kartu, mora platiti, osim cijene karte, i nadoplatu;

(b) da putnik koji odbije platiti naknadu za prijevoz ili nadoplatu pošto se to od njega zatraži, mora prekinuti putovanje;

(c) ako i pod kojima uvjetima se naplaćuje nadoknada."

Glavni postupci i prethodna pitanja

19 Tijekom 2015. je za M. Kanyebu četiri puta bilo utvrđeno da je isto toliko puta putovao vlakom bez karte (predmet C-349/18) i tako prekršio članke 156. do 160. uvjeta prijevoza NMBS-a. Tijekom 2013. i 2015. slično je pet puta utvrđeno u slučaju L. Nijs (predmet C-350/18). Također, tijekom 2014. i 2015. slično je utvrđeno jedanaest puta u slučaju J.-L. A. Dedrooga (predmet C-351/18).

20 NMBS je svakoj od tih osoba pružio mogućnost reguliranja položaja, bilo kupnjom karte u vlaku po cijeni karte uvećanoj za dodatak od 7,50 eura, tj. po „tarifi za kupnju karte u vlaku", ili plaćanjem paušalnog iznosa od 75 eura u roku od četrnaest dana od utvrđivanja prekršaja ili, za prekršaje počinjene prije 2015., plaćanjem cijene karte uvećane za 60 eura. Nakon isteka tog roka od 14 dana tuženici iz glavnog postupka još su imali mogućnost platiti paušalni iznos od 225 eura ili, za prekršaje počinjene prije 2015., cijenu prijevoza uvećanu za 200 eura.

21 Budući da nijedan od tuženika u glavnim postupcima nije iskoristio te mogućnosti, društvo NMBS je protiv njih podnijelo tužbu sudu koji je uputio zahtjev, odnosno vredegerechtu te Antwerpen (mirovni sud u Antwerpenu, Belgija), zahtijevajući da im se naloži da mu, u predmetima C-349/18 do C-351/18, plate iznose od 880,20 eura, od 1103,90 eura i od 2394 eura, te da se u svakom od tih slučajeva iznosi uvećaju za troškove postupka. U okviru tih zahtjeva društvo NMBS tvrdi da priroda pravnih odnosa

između njega i svakog tuženika u glavnim postupcima nije ugovorna, nego se temelji na odredbama propisa s obzirom na to da oni nisu kupili kartu. Potonji se nisu upustili u postupak pred sudom koji je uputio zahtjev.

22 Taj sud smatra da je, s obzirom na sudsku praksu Suda, dužan po službenoj dužnosti razmotriti primjenu pravila koja se odnose na nepoštene odredbe ako se usluga pruža potrošaču. On smatra da je u predmetima koji se pred njim vode, s jedne strane, riječ o „potrošačima" u smislu teorije nepoštenih odredbi, s obzirom na to da, prema njegovu mišljenju, taj pojam obuhvaća „svaku fizičku osobu koja djeluje u svrhe koje su izvan okvira njezine trgovačke, poslovne, obrtničke ili profesionalne djelatnosti", i, s druge strane, „poduzetnika" u smislu te iste teorije, upućujući u tom pogledu na presudu Hof van Cassatie (Kasacijski sud, Belgija). Stoga on navodi da je dužan nastaviti razmatranje primjene navedene teorije i u tom pogledu se pita o prirodi pravnog odnosa između društva NMBS i tuženikâ u glavnim postupcima kao i, slijedom toga, o činjenici je li bio sklopljen ugovor o prijevozu.

23 U tom pogledu on ističe da nije jasna pravna osnova općih uvjeta prijevoza društva NMBS koji određuju prava i obveze između potonjeg i putnika. Prema prvom stajalištu, radi se o isključivo ugovornim odredbama. Prema drugom stajalištu, radi se o propisima upravnog prava. Također, u belgijskom pravu postoji nedoumica o prirodi pravnog odnosa između društva NMBS-a i putnika. Prema prvom stajalištu, taj odnos uvijek je ugovorne prirode, čak i ako putnik nema valjanu kartu. Sama činjenica ulaska u područje u kojem je potrebno posjedovati valjanu kartu podrazumijeva sklapanje ugovora o prijevozu, koji je unaprijed formulirani standardni ugovor. Prema drugom stajalištu, odnos je ugovorni u slučaju kada je putnik kupio kartu za prijevoz, a u protivnom je uređen propisima. Naime, u tom slučaju ne postoji suglasnost volja s obzirom na to da putnik nema namjeru platiti prijevoz, a društvo koje obavlja prijevoz nema ga namjeru izvršiti bez protučinidbe. Sud koji je uputio zahtjev navodi da se ta rasprava više ne čini relevantnom u belgijskom pravu s obzirom na to da su Grondwettelijk Hof (Ustavni sud, Belgija) i Hof van Cassatie (Kasacijski sud) utvrdili da se teorija nepoštenih odredaba primjenjuje također na pravne odnose koji se temelje na odredbama propisa.

24 Međutim, sud koji je uputio zahtjev ističe da teorija nepoštenih odredaba pretpostavlja postojanje ugovora i ocjenjuje da je pojam „ugovor" pojam prava Unije. U tom pogledu upućuje na članak 9. stavak 4. Uredbe br. 1371/2007 i pita se o trenutku sklapanja ugovora o prijevozu, i konkretnije o činjenici je li ugovor sklopljen u trenutku ulaska u područje u kojem je u načelu potrebno posjedovati valjanu kartu ili u trenutku kupnje karte.

25 Usto, on smatra da se pitanje nastanka ugovora o prijevozu treba razmotriti u vezi s člankom 2. točkom (a) i člankom 3. Direktive 93/13. U predmetu koji se pred njim vodi, opće uvjete prijevoza društva NMBS, bez obzira na to jesu li ugovorni ili se temelje na propisima, treba smatrati uvjetima koji nisu bili predmet pojedinačnih pregovora u smislu potonje odredbe.

26 S obzirom na ta razmatranja, on se pita o tome nastaje li uvijek ugovorni pravni odnos između društva za prijevoz i putnika, čak i ako taj putnik koristi usluge tog prijevoznika bez kupnje karte. Ako to nije slučaj, on se pita primjenjuje li se teorija nepoštenih odredaba na putnika koji koristi javni prijevoz bez kupnje karte.

27 U slučaju da Sud smatra da opće uvjete prijevoza društva NMBS treba razmotriti prema teoriji nepoštenih odredaba, sud koji je uputio zahtjev navodi da je, prema belgijskom pravu, sankcija za nepoštene odredbe njihova ništavost i da se, u skladu sa sudskom praksom Suda, pravo Unije u biti protivi tomu da nacionalni sud koji utvrdi ništavost nepoštene odredbe u ugovoru sklopljenom između poslovnog subjekta i potrošača dopuni taj ugovor izmjenjujući sadržaj te ugovorne odredbe. Međutim, belgijska pravna teorija kritizirala je tu zabranu dopunskog učinka općeg pravnog pravila jer nije dovoljno razjašnjena. Stoga se ovaj sud pita mogu li postojati okolnosti u kojima prodavatelj robe ili pružatelj usluga ima interes da se odredba održi, ali u kojima je u interesu potrošača da sud ublaži njezin doseg i, u takvom slučaju, mogu li te okolnosti biti apstraktno definirane.

28 U tim okolnostima vredegerecht te Antwerpen (mirovni sud u Antwerpenu) odlučio je prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja, koja su jednaka u svakom od spojenih predmeta:

„1. Treba li članak 9. stavak 4. [Uredbe (EZ) br. 1371/2007, u vezi s člankom 2. točkom (a) i člankom 3. Direktive 93/13, tumačiti na način da između željezničkog prijevoznika i putnika uvijek nastaje ugovorni pravni odnos, pa i onda kad potonji upotrebljava prijevoznikovu uslugu bez kupnje karte?

2. Ako je odgovor na prvo pitanje niječan, proteže li se tada zaštita doktrine o nepoštenim ugovornim odredbama na putnika koji upotrebljava javni prijevoz bez karte i koji je zbog takvog ponašanja na temelju općih uvjeta prijevoznika, koji se smatraju opće obvezujućima na temelju njihove normativne prirode ili priopćenja u državnom službenom listu, obvezan platiti dodatak na cijenu prijevoza?

3. Protivi li se u svim slučajevima članku 6. Direktive 93/13 o nepoštenim uvjetima u potrošačkim ugovorima, u kojem je određeno da „[d]ržave članice utvrđuju da u ugovoru koji je prodavatelj robe ili pružatelj usluge sklopio s potrošačem prema nacionalnom pravu nepoštene odredbe nisu obvezujuće za potrošača, a da ugovor u tim uvjetima i dalje obvezuje stranke ako je u stanju nastaviti važiti i bez tih nepoštenih odredaba”, to da sud ublaži ugovornu odredbu koja se smatra nepoštenom ili umjesto nje primijeni opće pravno pravilo?

4. Ako je odgovor na treće pitanje niječan, pod kojim okolnostima nacionalni sud može ublažiti ugovornu odredbu koja se smatra nepoštenom ili istu zamijeniti općim pravnim pravilom [?]

5. Ako se na gore navedena pitanja ne može pružiti apstraktan odgovor, postavlja se pitanje protivi li se članku 6. Direktive 93/13, u slučaju u kojem nacionalni željeznički prijevoznik nakon što je zatekao putnika bez karte, potonjeg građanskopravno sankcionira dodatkom, ovisno o slučaju povrh cijene karte, te sud zaključi da je nametnuti dodatak nepošten u smislu članka 2. točke (a), u vezi s člankom 3. Direktive 93/13, to da sud proglasi ugovornu odredbu ništavom i primijeni opće pravno pravilo u području građanskopravne odgovornosti radi naknade štete koju je pretrpio nacionalni željeznički prijevoznik?”

Postupak pred Sudom

29 Odlukom predsjednika Suda od 11. srpnja 2018. predmeti C-349/18 do C-351/18 spojeni su u svrhu pisanog postupka i presude.

Prethodna pitanja

Prvo pitanje

30 Najprije valja istaknuti, s jedne strane, da svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev traži tumačenje članka 9. stavka 4. Uredbe br. 1371/2007 s obzirom na Direktivu 93/13. Međutim, ta uredba ne sadržava nikakvo upućivanje na Direktivu 93/13. Nadalje, iz usporedbe članka 1. te uredbe i članka 1. te direktive proizlazi da one imaju različite ciljeve. Stoga odredbe Direktive 93/13 ne mogu biti relevantne za tumačenje Uredbe br. 1371/2007 (vidjeti po analogiji presude od 9. rujna 2004., Meiland Azewijn, C-292/02, EU:C:2004:499, t. 40.; od 15. prosinca 2011., Møller, C-585/10, EU:C:2011:847, t. 37. i 38. i od 11. rujna 2014., Komisija/Njemačka, C-525/12, EU:C:2014:2202, t. 40.).

31 S druge strane, iako se tim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev pita o tumačenju članka 9. stavka 4. Uredbe br. 1371/2007, valja primijetiti da se ta odredba odnosi na mogućnost kupnje karata za predmetnu uslugu u vlaku koju u načelu moraju ponuditi željeznički prijevoznici. Međutim, iz odluka kojima se upućuje prethodno pitanje proizlazi da u glavnim postupcima nije riječ o toj

mogućnosti, nego o tome treba li smatrati da je putnik koji je putovao vlakom bez karte stupio u ugovorni odnos s željezničkim prijevoznikom zbog činjenice da je ušao u vlak, u smislu te uredbe. Stoga nije članak 9. stavak 4. kao takav taj koji je potrebno protumačiti za glavne postupke.

32 Međutim, iz ustaljene sudske prakse Suda proizlazi da je, u okviru postupka suradnje iz članka 267. UFEU-a između nacionalnih sudova i Suda, zadaća Suda dati nacionalnom sudu koristan odgovor na temelju kojega će moći riješiti predmet u kojem vodi postupak. U tom smislu Sud mora, ako je to potrebno, preoblikovati postavljena pitanja. Okolnost da je nacionalni sud formalno sastavio prethodno pitanje pozivajući se na neke odredbe prava Unije ne sprečava Sud da tom sudu da sve elemente tumačenja koji mogu biti korisni za donošenje odluke u postupku koji se vodi pred njim, bez obzira na to je li se na njih pozvao u svojim pitanjima. U tom je pogledu na Sudu da iz svih elemenata koje mu je dostavio nacionalni sud, a posebno iz obrazloženja odluke o upućivanju zahtjeva za prethodnu odluku, izvede elemente prava Unije koji zahtijevaju tumačenje uzimajući u obzir predmet spora (presuda od 27. lipnja 2017., Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, t. 36. i navedena sudska praksa).

33 S obzirom na ta razmatranja i obrazloženja iz zahtjeva za prethodnu odluku, valja smatrati da svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 3. točku 8. Uredbe br. 1371/2007 tumačiti na način da je situacija u kojoj putnik bez karte uđe u vlak kako bi njime putovao obuhvaćena pojmom „ugovor o prijevozu” u smislu te odredbe.

34 U skladu s člankom 3. točkom 8. Uredbe br. 1371/2007, pojam „ugovor o prijevozu” u smislu te uredbe znači „ugovor o prijevozu naplatan ili besplatan, između željezničkog prijevoznika ili prodavača karata i putnika o pružanju jedne ili više prijevoznih usluga”.

35 Valja podsjetiti da za tumačenje određene odredbe prava Unije treba uzeti u obzir ne samo njezin tekst nego i kontekst u kojem se ona nalazi te cilj propisa kojeg je dio (presude od 7. lipnja 2005., VEMW i dr., C-17/03, EU:C:2005:362, t. 41. i navedena sudska praksa i od 22. studenoga 2012., Westbahn Management, C-136/11, EU:C:2012:740, t. 33. i navedena sudska praksa).

36 Kad je riječ o tekstu članka 3. točke 8. Uredbe br. 1371/2007, valja istaknuti, s jedne strane, da pojam „ugovor” u svojem uobičajenom smislu označava suglasnost volja koje dovode do stvaranja pravnih učinaka. S druge strane, u okviru područja koje je uređeno tom uredbom i s obzirom na tekst te odredbe, taj učinak se prvenstveno sastoji od obveze željezničkog prijevoznika da putniku pruži jednu ili više usluga prijevoza i od obveze putnika da plati cijenu, osim ako se usluga prijevoza ne pruža besplatno.

37 Iz utvrđenja iz prethodne točke stoga proizlazi da su, s jedne strane, ostavljajući slobodan pristup svojem vlaku i, s druge strane, ukrcavajući se na taj vlak kako bi njime putovao, i željeznički prijevoznik i putnik očitovali svoju suglasnu volju za ulazak u ugovorni odnos, tako da su nužni uvjeti za utvrđivanje postojanja ugovora o prijevozu u načelu ispunjeni. Međutim iz teksta članka 3. stavka 8. Uredbe br. 1371/2007 nije moguće utvrditi je li putnikovo posjedovanje karte nužan element za zaključak o postojanju „ugovora o prijevozu” u smislu te odredbe.

38 Kad je riječ o kontekstu u kojem se nalazi članak 3. točka 8. Uredbe br. 1371/2007, valja istaknuti, kao prvo, da se pojam „ugovor o prijevozu” nalazi u više drugih odredaba te uredbe.

39 Tako članak 3. točka 10. navedene uredbe definira pojam „jedinstvena karta” kao „jednu ili više karata koje predstavljaju ugovor o prijevozu za uzastopne željezničke usluge koje izvodi jedan ili nekoliko željezničkih prijevoznika”.

40 Članak 4. iste uredbe, koji se posebno odnosi na „ugovor o prijevozu”, propisuje da „[s]ukladno odredbama ovog poglavlja, sklapanje i izvršavanje ugovora o prijevozu te pružanje informacija i karata, uređuju se odredbama glava II. i III. Priloga I.” toj uredbi.

41 U tom pogledu, u tom Prilogu I. Uredbi br. 1371/2007, među ostalim, navodi se Naslov II. Dodatka A COTIF-a koji se odnosi na zaključivanje i izvršavanje ugovora o prijevozu. U skladu s člankom 6. stavkom 1. tog dodatka, „[u]govorom o prijevozu prijevoznik preuzima prijevoz putnika, a gdje je primjereno, i prijevoz prtljage i vozila, do odredišta te isporuku prtljage i vozila u mjestu odredišta”, dok stavak 2. tog članka 6. navodi da se ugovor o prijevozu mora potvrditi s jednom ili više karata koje su izdane putniku i da na temelju članka 9. navedenog dodatka izostanak, neispravnost ili gubitak karte neće utjecati na postojanje ili valjanost ugovora koji ostaje podložan tim Jedinstvenim pravilima koje utvrđuje COTIF. Članak 6. stavak 3. istog Dodatka A dodaje da je karta *prima facie* dokaz o zaključivanju i sadržaju ugovora o prijevozu.

42 Nadalje, članak 7. Dodatka A COTIF-a propisuje u svojem stavku 1. da opći uvjeti prijevoza određuju, među ostalim, formu i sadržaj karte, i u svojem stavku 2. točki (c) da na karti mora biti upisana, među ostalim, svaka druga izjava potrebna kao dokaz o zaključenju i sadržaju ugovora o prijevozu i koja omogućuje putniku da se pozove na prava koja proizlaze iz tog ugovora.

43 U tom pogledu valja također naglasiti da iz članka 9. stavaka 2. i 3. Uredbe br. 1371/2007 proizlazi da, ne dovodeći u pitanje stavak 4. tog članka, željeznički prijevoznici prodaju karte putnicima putem najmanje jednog od triju – ili dvaju ako se radi o kartama za usluge predviđene u okviru ugovora o javnim uslugama – prodajnih mjesta koja su navedena u tim odredbama, među kojima je navedena i prodaja u vlaku.

44 Kao drugo, valja istaknuti da iz članka 8. stavka 1. Dodatka A COTIF-a, koji se nalazi u Prilogu I. toj uredbi, proizlazi da se cijena prijevoza plaća unaprijed, osim ako ne postoji suprotni sporazum između putnika i prijevoznika.

45 Nadalje, članak 9. tog dodatka A, sukladno kojem se primjenjuje članak 6. tog Dodatka, u stavku 1. prvoj rečenici predviđa da putnik, od početka putovanja, mora posjedovati valjanu kartu i pokazati je pri pregledu karata. Međutim, taj članak 9. u svojoj drugoj rečenici, u točkama (a) i (b), propisuje da opći uvjeti o prijevozu mogu predvidjeti da putnik koji ne pokaže valjanu kartu mora platiti, osim cijene karte, i nadoplatu i da putnik koji odbije platiti naknadu za prijevoz ili nadoplatu kad se to od njega zatraži mora prekinuti putovanje.

46 Prema članku 3. točki 16. Uredbe br. 1371/2007, pojam „opći uvjeti prijevoza” za potrebe te uredbe znači „uvjeti prijevoznika u obliku općih uvjeta ili tarifa, koji su na snazi u skladu s pravom u pojedinoj državi članici i koji su sklapanjem ugovora o prijevozu postali njegov sastavni dio”, dok je „prijevoznik” definiran člankom 3. točkom 2. te uredbe kao „ugovorom utvrđen željeznički prijevoznik s kojim je putnik sklopio ugovor o prijevozu ili niz uzastopnih željezničkih prijevoznika koji imaju obvezu na temelju tog ugovora”.

47 Protiv putnika koji ne posjeduje valjanu kartu ili odbije platiti kartu kad se od njega to zatraži mogu se istaknuti, na temelju članka 9. dodatka A COTIF-a koji se nalazi u Prilogu I. Uredbi br. 1371/2007, opći uvjeti prijevoza, i, s obzirom na to da oni postaju, u skladu s člankom 3. točkom 16. te uredbe u vezi s njezinim člankom 3. točkom 2., za potrebe navedene uredbe, sastavni dio ugovora o prijevozu između željezničkog prijevoznika i putnika, iz sklapanja tog ugovora proizlazi da se takav prijevoznik koji dozvoljava slobodan pristup svojim vlakovima i putnik koji se ukrca na taj vlak kako bi njime putovao trebaju smatrati strankama „ugovora o prijevozu”, u smislu iste uredbe, od trenutka u kojem se putnik nalazi u vlaku. Naime, u suprotnom slučaju, protiv navedenog putnika na temelju Uredbe br. 1371/2007 ne bi se mogli istaknuti opći uvjeti prijevoza.

48 Iz tih okolnosti dakle jasno proizlazi da je karta, koja se u Dodatku A naziva još i pojmovima „karta”, samo sredstvo kojim se ostvaruje ugovor o prijevozu u smislu Uredbe br. 1371/2007.

49 Tekst članka 3. točke 8. Uredbe br. 1371/2007 i kontekst u kojem se nalazi ta odredba stoga dovode do zaključka da pojam „ugovor o prijevozu” u smislu navedene odredbe za potrebe te uredbe treba smatrati neovisnim o tome je li putnik posjedovao kartu i da on obuhvaća situaciju u kojoj putnik uđe u vlak kojem je dozvoljen pristup kako bi njime putovao a da pritom nije kupio kartu.

50 Takvo tumačenje potvrđeno je ciljevima koji se žele postići Uredbom 1371/2007. S jedne strane, u skladu s njezinim člankom 1. točkom (a), cilj te uredbe je, među ostalim, utvrđivanje pravila u pogledu zaključivanja ugovora o prijevozu. S druge strane, u uvodnoj izjavi 1. navedene uredbe istaknuto je, među ostalim, da je u okviru zajedničke prometne politike važno štititi korisnička prava putnika u željezničkom prometu. Nadalje, iz uvodne izjave 2. iste uredbe proizlazi da se mora postići visoka razina zaštite potrošača u području prijevoza i, u skladu s njezinom uvodnom izjavom 3., s obzirom na to da je putnik u željezničkom prijevozu slabija strana ugovora o prijevozu, u tom se smislu moraju štititi njegova prava.

51 Bilo bi protivno tim ciljevima smatrati da pojam „ugovor o prijevozu” u smislu Uredbe br. 1371/2007 treba tumačiti na način da ne obuhvaća situaciju u kojoj putnik uđe u vlak kojem je dozvoljen slobodan pristup kako bi njime putovao a da pritom nije kupio kartu. Naime, ako bi se moglo smatrati da takav putnik, samo zato što ne posjeduje kartu u trenutku u kojem je ušao u vlak, nije stranka ugovornog odnosa sa željezničkim prijevoznikom koji je dozvolio slobodan pristup svojim vlakovima, tom bi se putniku, zbog okolnosti koje su izvan njegove kontrole, mogla uskratiti prava koja ta uredba daje u vezi sa sklapanjem ugovora o prijevozu, što je u suprotnosti s ciljem zaštite putnika u željezničkom prometu koji se želi postići navedenom uredbom i na koji se podsjeća u uvodnim izjavama 1. do 3. te uredbe.

52 Osim toga, budući da u Uredbi br. 1371/2007 nema odredbe u tom pogledu, takvo tumačenje ne dovodi u pitanje valjanost tog ugovora ili posljedice koje proizlaze iz neispunjenja ugovornih obveza jedne od stranaka, koje u slučaju da u tom pogledu ne postoje odredbe u toj uredbi i dalje uređuje primjenjivo nacionalno pravo.

53 Uzimajući u obzir sva prethodna razmatranja, na prvo pitanje valja odgovoriti da članak 3. točku 8. Uredbe br. 1371/2007 treba tumačiti na način da je situacija u kojoj putnik uđe u vlak kojem je dozvoljen slobodan pristup kako bi njime putovao a da pritom nije kupio kartu obuhvaćena pojmom „ugovor o prijevozu” u smislu te odredbe.

Drugo pitanje

54 Uzimajući u obzir odgovor na prvo pitanje, nije potrebno odgovoriti na drugo pitanje.

Treće i peto pitanje

55 Svojim trećim i petim pitanjem, koja valja razmotriti zajedno, sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 6. stavak 1. Direktive 93/13 tumačiti na način da mu se protivi to da nacionalni sud koji utvrdi da je odredba o ugovornoj kazni sadržana u ugovoru sklopljenom između prodavatelja robe ili pružatelja usluga i potrošača nepoštena ublaži iznos kazne koja se prema toj odredbi stavlja na teret potrošaču ili tu odredbu zamijeni dispozitivnom odredbom nacionalnog prava. U tom kontekstu taj sud se također pita o činjenici treba li Direktivu 93/13 tumačiti na način da joj se protivi to da nacionalni sud osim toga, u okolnostima poput onih o kojima je riječ u glavnim postupcima, primjenjuje odredbe svojeg nacionalnog prava koje se odnose na izvanugovornu odgovornost.

56 U tom pogledu najprije valja istaknuti da je, u ovom slučaju, prema navodima sadržanima u zahtjevima za prethodnu odluku, odredba o ugovornoj kazni koju sud koji je uputio zahtjev može, ovisno o slučaju, proglasiti nepoštenom, dio općih uvjeta prijevoza društva NMBS, za koje taj sud pojašnjava da se „smatraju opće obvezujućim na temelju njihove normativne prirode” i da su predmet „priopćenja u državnom službenom listu”.

57 S obzirom na ta pojašnjenja, valja podsjetiti da u skladu s člankom 1. stavkom 2. Direktive 93/13, ugovorne odredbe koje su odraz, među ostalim, obveznih odredaba zakona ili drugih propisa ne podliježu njezinim odredbama.

58 Prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, i kao što to proizlazi iz trinaeste uvodne izjave Direktive 93/13, isključenje iz područja primjene te direktive, propisano njezinim člankom 1. stavkom 2., obuhvaća odredbe nacionalnog prava koje se primjenjuju između ugovornih stranaka neovisno o njihovoj volji i odredbe koje se redovno primjenjuju, odnosno koje se primjenjuju kada u tom pogledu ne postoji drukčiji dogovor stranaka, kao i ugovorne odredbe koje su odraz navedenih odredaba (vidjeti u tom smislu presude od 21. ožujka 2013., RWE Vertrieb, C-92/11, EU:C:2013:180, t. 26.; od 30. travnja 2014., Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, t. 30., 31. i 42. i rješenje od 7. prosinca 2017., Woonhaven Antwerpen, C-446/17, neobjavljeno, EU:C:2017:954, t. 25.).

59 To je isključenje opravdano činjenicom da se može pretpostaviti da je, u načelu, nacionalni zakonodavac uspostavio ravnotežu između svih prava i obveza stranaka u određenim ugovorima, a koju je zakonodavac Unije izričito namjeravao očuvati (vidjeti u tom smislu presudu od 30. travnja 2014., Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, t. 41. i navedenu sudsku praksu i rješenje od 7. prosinca 2017., Woonhaven Antwerpen, C-446/17, neobjavljeno, EU:C:2017:954, t. 26.).

60 U skladu sa sudskom praksom Suda, to isključenje iz područja primjene Direktive 93/13 pretpostavlja tako ispunjenje dvaju uvjeta. S jedne strane, ugovorna odredba mora biti odraz odredbe zakona ili drugih propisa, a, s druge strane, ta odredba mora biti obvezna (presude od 10. rujna 2014., Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, t. 78., i od 20. rujna 2017., Andriciuc i dr., C-186/16, EU:C:2017:703, t. 28.).

61 Osim toga, iz sudske prakse Suda u biti proizlazi da navedeno isključenje obuhvaća obvezne odredbe zakona ili drugih propisa koje se razlikuju od odredbi koje se odnose na opseg ovlasti nacionalnog suda za ocjenu nepoštenosti ugovorne odredbe (vidjeti u tom smislu presude od 30. travnja 2014., Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, t. 39. i 40. i navedena sudska praksa i od 7. kolovoza 2018., Banco Santander i Escobedo Cortés, C-96/16 i C-94/17, EU:C:2018:643, t. 44.).

62 U nadležnosti nacionalnog suda je da provjeri jesu li ispunjeni ti uvjeti u svakom pojedinačnom slučaju (vidjeti u tom smislu presude od 30. svibnja 2013, Asbeek Brusse i de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, t. 33. i od 20. rujna 2017., Andriciuc i dr., C-186/16, EU:C:2017:703, t. 29. i navedenu sudsku praksu).

63 Kada provodi te provjere, taj sud mora voditi računa o tome da, osobito s obzirom na cilj Direktive 93/13, odnosno zaštitu potrošača od nepoštenih odredbi u ugovorima koje su prodavatelji robe ili pružatelji usluga sklopili s njima, iznimku uspostavljenu člankom 1. stavkom 2. te direktive treba tumačiti usko (vidjeti u tom smislu presude od 10. rujna 2014., Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, t. 77. i od 20. rujna 2018., OTP Bank i OTP Faktoring, C-51/17, EU:C:2018:750, t. 54. i navedenu sudsku praksu).

64 S obzirom na ovo pojašnjenje, na Sudu je da provede analizu trećeg i petog pitanja oslanjajući se na pretpostavku, čiju točnost mora provjeriti nacionalni sud, da klauzula koju on namjerava proglasiti nepoštenom ne ulazi u područje primjene Direktive 93/13 na temelju njezina članka 1. stavka 2.

65 U članku 6. stavku 1. Direktive 93/13 određeno je da države članice utvrđuju da u ugovoru koji je prodavatelj robe ili pružatelj usluge sklopio s potrošačem prema nacionalnom pravu nepoštene odredbe nisu obvezujuće za potrošača, a da ugovor u tim uvjetima i dalje obvezuje stranke ako je u stanju nastaviti vrijediti i bez tih nepoštenih odredaba.

66 Sud je protumačio tu odredbu na način da nacionalni sud mora poduzeti sve mjere koje po nacionalnom pravu proizlaze iz ocjene „nepoštenosti" odredbe o kojoj je riječ kako bi se uvjerio da potrošač nije vezan tom ugovornom odredbom. U tom pogledu Sud je pojasnio da je, kada nacionalni sud smatra određenu ugovornu odredbu nepoštenom, on obvezan izuzeti od primjene takvu odredbu kako ona ne bi imala obvezujuće učinke na potrošača, osim ako se potrošač ne protivi takvom izuzimanju (vidjeti u tom smislu presude od 30. svibnja 2013., Asbeek Brusse i de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, t. 49. i navedenu sudsku praksu i od 26. ožujka 2019., Abanca Corporación Bancaria i Bankia, C-70/17 i C-179/17, EU:C:2019:250, t. 52.).

67 Sud je već utvrdio da članak 6. stavak 1. Direktive 93/13 treba tumačiti na način da se toj odredbi protivi pravilo nacionalnog prava koje u slučaju kada nacionalni sud utvrdi ništetnost nepoštene odredbe u ugovoru sklopljenom između poslovnog subjekta i potrošača tom sudu omogućuje dopunu tog ugovora uz izmjenu sadržaja te ugovorne odredbe (presude od 30. travnja 2014., Kásler i Káslerné Rábai, C-26/13, EU:C:2014:282, t. 77. i navedena sudska praksa i od 26. ožujka 2019., Abanca Corporación Bancaria i Bankia, C-70/17 i C-179/17, EU:C:2019:250, t. 53.). Konkretno, Sud je presudio da se ta odredba ne može tumačiti na način da se njome nacionalnom sudu omogućuje da, u slučaju kada utvrdi nepoštenost odredbe o ugovornoj kazni u ugovoru sklopljenom između prodavatelja robe i pružatelja usluga i potrošača, smanji iznos kazne stavljene na teret potrošaču, umjesto da u odnosu na njega u potpunosti izuzme iz primjene tu odredbu (presude od 30. svibnja 2013., Asbeek Brusse i de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, t. 59. i od 21. siječnja 2015., Unicaja Banco i Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 i C-487/13, EU:C:2015:21, t. 29.).

68 Ugovor tako u načelu mora nastaviti vrijediti bez ikakve druge izmjene osim one koja proizlazi iz otklanjanja nepoštenih uvjeta, ako je takav kontinuitet ugovora pravno moguć prema pravilima nacionalnog prava (presude od 30. svibnja 2013., Asbeek Brusse i de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, t. 57. i navedena sudska praksa i od 21. siječnja 2015., Unicaja Banco i Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 i C-487/13, EU:C:2015:21, t. 28.).

69 Kada bi nacionalni sud mogao izmijeniti sadržaj nepoštenih odredbi u takvom ugovoru, takva mogućnost mogla bi naštetiti ostvarenju dugoročnog cilja postavljenog člankom 7. Direktive 93/13. Naime, takvom bi se nadležnošću doprinijelo otklanjanju preventivnog učinka na prodavatelje robe ili pružatelje usluga, koji postoji samom činjenicom neprimjene takvih nepoštenih uvjeta na potrošače, jer bi ti trgovci i dalje bili u iskušenju upotrijebiti spomenute uvjete, svjesni činjenice da čak i ako se ti uvjeti proglase ništetnima nacionalni sud svejedno može prilagoditi ugovor u mjeri u kojoj je to potrebno, na način da time zaštiti interes spomenutih trgovaca (presude od 30. svibnja 2013., Asbeek Brusse i de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, t. 58. i od 26. ožujka 2019., Abanca Corporación Bancaria i Bankia, C-70/17 i C-179/17, EU:C:2019:250, t. 54. i navedena sudska praksa).

70 Osim toga, točno je da je Sud prihvatio iznimku od tog načela utvrdivši da se članak 6. stavak 1. Direktive 93/13 ne protivi tome da nacionalni sud, u skladu s načelima ugovornog prava, ukloni nepoštenu odredbu zamjenjujući je dispozitivnom odredbom nacionalnog prava, pod uvjetom da ta zamjena bude u skladu s ciljem članka 6. stavka 1. Direktive 93/13 i omogućuje ponovnu uspostavu stvarne ravnoteže između prava i obveza ugovornih stranaka, koja je takve prirode da ponovno uspostavlja jednakost stranaka. Međutim, Suda je ograničio tu mogućnost na slučajeve u kojima bi nacionalni sud zbog nevaljanosti nepoštene odredbe morao poništiti ugovor u cijelosti, čime bi potrošača izložio za njega nepovoljnim posljedicama (vidjeti u tom smislu presude od 21. siječnja 2015., Unicaja Banco i Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 i C-487/13, EU:C:2015:21, t. 33. i navedenu sudsku praksu, i od 26. ožujka 2019., Abanca Corporación Bancaria i Bankia, C-70/17 i C-179/17, EU:C:2019:250, t. 56. i 57.).

71 Međutim, u glavnim predmetima i podložno provjerama koje u tom pogledu treba izvršiti sud koji je uputio zahtjev, jasno je da moguća nevaljanost odredbe o ugovornoj kazni o kojoj je riječ nije takve prirode da može dovesti do poništenja ugovora u cijelosti i tako izložiti potrošače osobito nepovoljnim posljedicama.

72 U odnosu na pitanje je li moguće da sud koji je uputio zahtjev, u okolnostima poput onih o kojima je riječ u glavnom postupku, osim toga, primijeni pravila svojeg nacionalnog prava o izvanugovornoj odgovornosti dovoljno je istaknuti da je svrha Direktive 93/13, u skladu s njezinim člankom 1. stavkom 1., uskladiti zakone i druge propise država članica koji se odnose na nepoštene odredbe u ugovorima koji se sklapaju između prodavatelja robe ili pružatelja usluga i potrošača, te da ona ne sadržava nijednu odredbu o izvanugovornoj odgovornosti.

73 Stoga pitanje jesu li okolnosti poput onih o kojima je riječ u glavnom postupku, osim toga, obuhvaćene izvanugovornom odgovornošću ne ulazi u područje primjene Direktive 93/13 nego nacionalnog prava. Stoga to pitanje nije potrebno razmotriti u okviru predmetnih zahtjeva za prethodnu odluku.

74 Uzimajući u obzir sva prethodna razmatranja, na treće i peto pitanje valja odgovoriti da članak 6. stavak 1. Direktive 93/13 treba tumačiti na način da mu se protivi, s jedne strane, da nacionalni sud koji utvrdi da je odredba o ugovornoj kazni sadržana u ugovoru sklopljenom između prodavatelja robe ili pružatelja usluge i potrošača nepoštena ublaži iznos kazne koji na temelju te odredbe mora platiti potrošač i, s druge strane, da nacionalni sud zamijeni navedenu odredbu dispozitivnom odredbom nacionalnog prava primjenom načela svojeg ugovornog prava, osim ako ugovor o kojem je riječ ne može nastaviti postojati u slučaju brisanja nepoštene odredbe i ako bi poništenje čitavog ugovora izložilo potrošača osobito nepovoljnim posljedicama.

Četvrto pitanje

75 Uzimajući u obzir odgovor na treće i peto pitanje, nije potrebno odgovoriti na četvrto pitanje.

Troškovi

76 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenog, Sud (peto vijeće) odlučuje:

1. **Članak 3. točku 8. Uredbe (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu treba tumačiti na način da je situacija u kojoj putnik uđe u vlak kojem je dozvoljen slobodan pristup kako bi njime putovao, a da pritom nije kupio kartu, obuhvaćena pojmom „ugovor o prijevozu” u smislu te odredbe.**

2. **Članak 6. stavak 1. Direktive 93/13/EEZ od 5. travnja 1993. o nepoštenim uvjetima u potrošačkim ugovorima treba tumačiti na način da mu se protivi, s jedne strane, da nacionalni sud koji utvrdi da je odredba o ugovornoj kazni sadržana u ugovoru sklopljenom između prodavatelja robe ili pružatelja usluge i potrošača nepoštena ublaži iznos kazne koji na temelju te odredbe mora platiti potrošač i, s druge strane, da nacionalni sud zamijeni navedenu odredbu dispozitivnom odredbom nacionalnog prava primjenom načela svojeg ugovornog prava, osim ako ugovor o kojem je riječ ne može nastaviti postojati u slučaju brisanja nepoštene odredbe i ako bi poništenje čitavog ugovora izložilo potrošača osobito nepovoljnim posljedicama.**

Potpisi