Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 7 november 2019*

”Begäran om förhandsavgörande – Järnvägstransport – Resenärers rättigheter och skyldigheter – Förordning (EG) nr 1371/2007 – Artikel 3, led 8 – Transportavtal – Begrepp – Tågresenär som saknar biljett vid ombordstigningen – Oskäliga avtalsvillkor i konsumentavtal – Direktiv 93/13/EEG – Artikel 1.2 och artikel 6.1 – Allmänna transportvillkor för ett järnvägsföretag – Bindande författningsföreskrifter – Straffklausul – Den nationella domstolens befogenheter”

I de förenade målen C-349/18–C-351/18,

angående beslut att begära förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, från vredegerecht te Antwerpen (Fredsdomstolen i Antwerpen, Belgien) av den 25 maj 2018, som inkom till domstolen den 30 maj 2018, i målet

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)

mot

Mbutuku Kanyeba (C-349/18),

Larissa Nijs (C-350/18),

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

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden E. Regan samt domarna I. Jarukaitis (referent), E. Juhász, M. Ilešič och C. Lycourgos,

generaladvokat: generaladvokat: G. Pitruzzella,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– Belgiens regering, genom C. Van Lul, C. Pochet och J.-C. Halleux samtliga i egenskap av ombud,

– Europeiska kommissionen, genom N. Ruiz García och P. Vanden Heede, båda i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: nederländska.

och efter att den 11 juni 2019 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 9.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 315, 2007, s. 14) och artikel 2 a samt artiklarna 3 och 6 i rådets direktiv 93/13/EEG av den 5 april 1993 om oskäliga villkor i konsumentavtal (EGT L 95, 1993, s. 29; svensk specialutgåva, område 15, volym 12, s. 169).

2 Respektive begäran har framställts i mål mellan å ena sidan Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) (Nationella belgiska järnvägsbolaget (SNCB)) och å andra sidan Mbutuku Kanyeba (mål C-349/18), Larissa Nijs (mål C-350/18) och Jean-Louis Anita Dedroog (mål C-351/18) beträffande den tilläggsavgift de avkrävts för att ha åkt spårvagn utan biljett.

Unionsrätt

Direktiv 93/13

3 I trettonde skälet i direktiv 93/13 anges följande:

”Sådana författningsföreskrifter hos medlemsstaterna som direkt eller indirekt reglerar villkoren för konsumentavtal antas inte innehålla oskäliga villkor. Därför förefaller det inte nödvändigt att villkor som avspeglar bindande författningsföreskrifter och principer eller bestämmelser i internationella konventioner som medlemsstaterna eller [Europeiska unionen] har tillträtt underkastas bestämmelserna i detta direktiv. I det avseendet omfattar uttrycket ’bindande författningsföreskrifter’ i artikel 1.2 även regler som enligt lagstiftningen gäller mellan de avtalsslutande parterna om inget annat har avtalats.”

4 I artikel 1 i direktivet anges följande:

”1. Syftet med detta direktiv är att närma medlemsstaternas lagar och andra författningar till varandra i fråga om oskäliga villkor i avtal som sluts mellan en näringsidkare och en konsument.

2. Avtalsvillkor som avspeglar bindande författningsföreskrifter samt bestämmelser eller principer i internationella konventioner som medlemsstaterna eller gemenskapen har tillträtt, särskilt inom transportområdet, är inte underkastade bestämmelserna i detta direktiv.”

5 I artikel 2 a i nämnda direktiv föreskrivs följande:

”I detta direktiv avses med

a) *oskäliga villkor*: avtalsvillkor som definieras i artikel 3.”

6 I artikel 3 i detta direktiv föreskrivs följande:

”1. Ett avtalsvillkor som inte har varit föremål för individuell förhandling skall anses vara oskäligt om det i strid med kravet på god sed medför en betydande obalans i parternas rättigheter och skyldigheter enligt avtalet till nackdel för konsumenten.

2. Det skall alltid anses att ett avtalsvillkor inte har varit föremål för individuell förhandling om det har utarbetats i förväg och konsumenten därför inte har haft möjlighet att påverka villkorets innehåll; detta gäller särskilt i samband med i förväg formulerade standardavtal.

…

3. Bilagan innehåller en vägledande, inte uttömmande lista på villkor som kan anses oskäliga.”

7 Artikel 6.1 i direktiv 93/13 har följande lydelse:

”Medlemsstaterna skall föreskriva att oskäliga villkor som används i avtal som en näringsidkare sluter med en konsument inte är, på sätt som närmare stadgas i deras nationella rätt, bindande för konsumenten och att avtalet skall förbli bindande för parterna på samma grunder, om det kan bestå utan de oskäliga villkoren.”

8 I artikel 7.1 i direktivet föreskrivs följande:

”Medlemsstaterna skall se till att det i konsumenternas och konkurrenternas intresse finns lämpliga och effektiva medel för att hindra fortsatt användning av oskäliga villkor i avtal som näringsidkare sluter med konsumenter.”

Förordning nr 1371/2007

9 I skälen 1–3 i förordning nr 1371/2007 anges följande:

”(1) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken är det viktigt att slå vakt om rättigheterna för tågresenärerna och att förbättra kvaliteten och effektiviteten hos persontrafiken för att bidra till en ökning av järnvägstransportens andel i förhållande till andra transportsätt.

(2) I kommissionens meddelande ’En strategi för konsumentpolitik 2002–2006’ [EGT C 137, 2002, s. 2] fastställs målsättningen att uppnå en hög konsumentskyddsnivå på transportområdet i enlighet med artikel 153.2 i fördraget.

(3) Eftersom tågresenären är transportavtalets svagare part bör man slå vakt om resenärens rättigheter.”

10 Artikel 1 a i samma förordning har följande lydelse:

”I denna förordning fastställs regler på följande områden:

a) Den information som järnvägsföretagen ska tillhandahålla, ingående av transportavtal, utfärdande av biljetter och införande av ett datoriserat informations- och bokningssystem för järnvägstransporter.”

11 Artikel 3 i denna förordning innehåller följande definitioner:

”I denna förordning gäller följande definitioner:

…

2) *transportör*: det järnvägsföretag med vilket resenären har ingått transportavtalet eller ett antal på varandra följande järnvägsföretag som enligt avtalet har skadeståndsansvar.

…

8) *transportavtal*: ett avtal om transport mot ersättning eller kostnadsfritt mellan ett järnvägsföretag eller en biljettutfärdare och resenären om tillhandahållande av en eller flera transporttjänster.

…

10) *direktbiljett*: en biljett eller biljetter som representerar ett transportavtal som har ingåtts för att genomföra på varandra följande järnvägstjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag.

…

16) *allmänna villkor för befordran*: Transportföretagets villkor i form av i varje medlemsstat gällande allmänna villkor eller tariffer som genom ingående av transportavtalet har kommit att utgöra en integrerad del av detta.

…”

12 Kapitel II i förordning nr 1371/2007, som har rubriken ”Transportavtal, information och biljetter”, innefattar artiklarna 4–10. I artikel 4 i förordningen, som har rubriken ”Transportavtal”, föreskrivs följande:

”Ingående och genomförande av transportavtal och tillhandahållande av information och biljetter ska ske enligt bestämmelserna i avdelning II och avdelning III i bilaga I, varvid bestämmelserna i detta kapitel ska iakttas.”

13 Artikel 9 i samma förordning behandlar tillgång till biljetter, direktbiljetter och bokningar. I artikel 9.2–4 föreskrivs följande:

”2. Utan att tillämpningen av punkt 4 påverkas ska järnvägsföretagen distribuera biljetter till resenärerna via åtminstone ett av följande försäljningsställen:

a) Biljettkontor eller biljettautomater.

b) Telefon, Internet eller via annan allmänt tillgänglig informationsteknik.

c) Ombord på tågen.

3. Utan att tillämpningen av punkterna 4 och 5 påverkas ska järnvägsföretagen för tjänster som tillhandahålls enligt avtal om offentliga tjänster distribuera biljetter via åtminstone ett av följande försäljningsställen:

a) Biljettkontor eller biljettautomater.

b) Ombord på tågen.

4. Järnvägsföretagen ska erbjuda möjlighet att erhålla biljetter för respektive förbindelse ombord på tåget om inte detta begränsas eller vägras av säkerhetsskäl, enligt en policy mot bedrägerier, på grund av obligatorisk platsbokning eller på skäliga kommersiella grunder.”

14 Bilaga I till förordning nr 1371/2007, med rubriken ”Utdrag ur enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV)”, består av avdelningarna II–VII i bihang A till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, ändrat genom protokollet om

ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik av den 3 juni 1999 (nedan kallat Cotif). I bilaga I finns således avdelning II i bihanget, med rubriken ”Ingående och fullgörande av transportavtalet”, som innehåller artiklarna 6–11 i nämnda bihang.

15 I artikel 6, som har rubriken ”Transportavtal”, i bihang A i Cotif, föreskrivs följande:

”1. Genom transportavtalet förbinder sig transportören att transportera resande och i förekommande fall resgods och fordon till bestämmelseorten och att lämna ut resgodset och fordonen på bestämmelsestationen.

2. Transportavtalet ska bekräftas genom en eller flera biljetter utfärdade till den resande. Om biljetten saknas, är felaktig eller har gått förlorad ska detta, om inte annat följer av artikel 9, dock inte påverka avtalets bestånd eller giltighet, utan det ska fortfarande lyda under dessa enhetliga rättsregler.

3. Biljetten ska tills motsatsen bevisats gälla som bevis för ingåendet av och innehållet i transportavtalet.”

16 Artikel 7 i bihang A har rubriken ”Biljett” och föreskriver följande i punkterna 1 och 2:

”1. De allmänna transportvillkoren ska avgöra biljetternas form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som ska användas när de trycks och fylls i.

2. Biljetten ska innehålla åtminstone följande uppgifter:

…

c) Alla andra nödvändiga uppgifter som styrker ingåendet av och innehållet i transportavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.”

17 I artikel 8.1 i bihang A föreskrivs att ”[o]m inte annat överenskommits mellan den resande och transportören ska transportavgiften betalas i förväg”.

18 Artikel 9 i samma bihang A har rubriken ”Rätt till transport – Förlust av rätten till transport”. Enligt första stycket gäller följande:

”Den resande ska från resans början vara försedd med en giltig biljett och visa upp den vid biljettkontrollen. I de allmänna transportvillkoren får föreskrivas

a) att en resande som inte visar upp en giltig biljett ska betala en tilläggsavgift utöver transportavgiften,

b) att en resande som vägrar att genast betala transportavgiften eller tilläggsavgiften kan förlora rätten till transport,

c) om och under vilka omständigheter tilläggsavgiften ska återbetalas.”

Målen vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

19 Under år 2015 konstaterades det vid fyra tillfällen att Mbutuku Kanyeba hade genomfört lika många tågresor utan att inneha biljett (mål C-349/18), vilket var i strid med artiklarna 156–160 i SNCB:s transportvillkor som då var tillämpliga. Under åren 2013 och 2015 gjordes fem liknande konstateranden avseende Larissa Nijs (mål C-350/18). På samma sätt var Jean-Louis Anita Dedroog under åren 2014 och 2015 föremål för elva liknande konstateranden (mål C-351/18).

20 SNCB erbjöd var och en av dessa personer möjlighet att rätta till sin situation genom att antingen omedelbart betala priset för resan, jämte tillägget ”biljettpris ombord”, eller, inom 14 dagar från konstaterandet av överträdelsen, att betala ett schablonbelopp på 75 euro eller, för överträdelser som ägde rum före år 2015, att betala priset för transporten plus 60 euro. Efter utgången av denna frist på 14 dagar hade svarandena i de nationella målen fortfarande möjlighet att betala ett schablonbelopp på 225 euro eller, i fråga om överträdelser som begåtts före år 2015, priset för transporten plus 200 euro.

21 Eftersom ingen av svarandena i målet vid den nationella domstolen använde sig av dessa möjligheter, väckte SNCB talan vid den hänskjutande domstolen, vredegerecht te Antwerpen (Fredsdomstolen i Antwerpen, Belgien) med yrkande om att de skulle förpliktas att till SNCB utge 880,20 euro, 1 103,90 euro respektive 2 394 euro i målen C-349/18–C-351/18 jämte ersättning i varje enskilt fall för rättegångskostnaderna i målet. SNCB har inom ramen för dessa yrkanden gjort gällande att rättsförhållandet mellan SNCB och var och en av svarandena i målen vid den nationella domstolen inte är av avtalsmässig karaktär, utan baserat på bestämmelser i lagar och förordningar, eftersom de inte har köpt någon biljett. Nämnda svarande inställde sig inte inför den hänskjutande domstolen.

22 Den hänskjutande domstolen anser att den mot bakgrund av EU-domstolens rättspraxis är skyldig att ex officio pröva tillämpningen av bestämmelserna om oskäliga avtalsvillkor om tjänsten tillhandahålls en konsument. Den hänskjutande domstolen har påpekat att det i de anhängiggjorda målen är fråga om ”konsumenter” i den mening som avses i teorin om oskäliga villkor. Begreppet avser enligt nämnda domstol ”varje fysisk person som handlar för ändamål som inte faller inom ramen för dess näringsverksamhet, affärsverksamhet, hantverk eller fria yrke” och vidare ett ”företag” i den mening som avses i samma teori. Nämnda domstol har härvid hänvisat till en dom av Hof van Cassatie (Kassationsdomstolen, Belgien). Den hänskjutande domstolen har angett att den följaktligen är skyldig att fortsätta prövningen av tillämpningen av denna teori och frågar sig i detta avseende vilken typ av rättsförhållande som det är fråga om mellan SNCB och svarandena i målen vid den nationella domstolen och följaktligen huruvida ett transportavtal har ingåtts eller ej.

23 I detta hänseende har samma domstol påpekat att den rättsliga grunden för SNCB:s allmänna transportvillkor, som fastställer de rättigheter och skyldigheter som gäller för SNCB och dess resenärer, inte är klar. Enligt en första uppfattning rör det sig om rena avtalsvillkor. Enligt en andra uppfattning rör det sig om förordningar i den mening som avses i förvaltningsrätten. Det är även omtvistat i belgisk rätt hur rättsförhållandet mellan SNCB och resenären ska uppfattas. Enligt en första uppfattning är detta förhållande fortfarande av avtalsmässig karaktär, även om den resande inte har någon giltig biljett. Redan den omständigheten att en person beger sig till det område där det är obligatoriskt att inneha en biljett ger upphov till ett transportavtal, vilket då skulle vara ett rent standardavtal. Enligt den andra uppfattningen är förhållandet avtalsrättsligt om resenären har införskaffat en biljett medan det ska anses grundas på bestämmelser i lagar och förordningar i avsaknad av en sådan biljett. I ett sådant fall föreligger det inte någon gemensam viljeyttring, eftersom resenären inte har för avsikt att betala för transporten och transportföretaget inte har för avsikt att utföra transporten utan motprestation. Den hänskjutande domstolen har angett att denna diskussion inte längre tycks vara aktuell i belgisk rätt, då Grondwettelijk Hof (Författningsdomstolen, Belgien) och Hof van Cassatie (Kassationsdomstolen) funnit att teorin om oskäliga villkor även är tillämplig på ett rättförhållande som grundas på bestämmelser i lagar eller förordningar.

24 Den hänskjutande domstolen har emellertid påpekat att teorin om oskäliga villkor förutsätter att ett avtal föreligger och anser att begreppet ”avtal” är ett unionsrättsligt begrepp. Nämnda domstol har i detta hänseende hänvisat till artikel 9.4 i förordning nr 1371/2007 och undrar över tidpunkten för transportavtalets ingående, och närmare bestämt huruvida den inträffar när personen i fråga träder in i det område där man i princip är skyldig att ha en biljett eller vid tidpunkten då biljetten förvärvas.

25 Samma domstol anser vidare att frågan när transportavtalet uppstår ska ses i förhållande till artikel 2 a och artikel 3 i direktiv 93/13. I de aktuella målen ska SNCB:s allmänna transportvillkor – oavsett om de ska anses vara av avtalsrättslig karaktär eller grundade på bestämmelser i lagar och förordningar – betraktas som villkor som inte varit föremål för individuell förhandling i den mening som avses i sistnämnda bestämmelse.

26 Med hänsyn till dessa överväganden önskar den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida ett rättsförhållande mellan ett transportföretag och en resenär ska anses ha uppstått, även om resenären använder sig av transportörens tjänster utan att ha köpt någon biljett. Om så inte är fallet undrar den hänskjutande domstolen om teorin om oskäliga villkor är tillämplig på en resande som använder kollektivtrafiken utan att ha införskaffat någon biljett.

27 För det fall EU-domstolen skulle finna att SNCB:s allmänna transportvillkor ska prövas med avseende på teorin om oskäliga villkor, påpekar den hänskjutande domstolen att ett oskäligt villkor är ogiltigt enligt belgisk rätt och att unionsrätten, enligt EU-domstolens praxis, utgör hinder för att den nationella domstolen – som fastställer att ett oskäligt villkor i ett avtal mellan en näringsidkare och en konsument är ogiltigt – kompletterar avtalet genom att ändra innehållet i detta avtalsvillkor. I belgisk doktrin har det emellertid framförts kritik som går ut på att detta förbud mot att använda allmänna rättsregler för utfyllnad av avtal inte är tillräckligt nyanserat. Den hänskjutande domstolen undrar därför om det kan finnas omständigheter då näringsidkaren har ett intresse av att ett avtalsvillkor bibehålls, men där konsumenten har intresse av att avtalsvillkorets räckvidd ändras av domstolen och, i ett sådant fall, om dessa omständigheter kan fastställas på ett abstrakt sätt.

28 Mot denna bakgrund beslutade vredegerecht te Antwerpen (Fredsdomstolen i Antwerpen) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen, som har samma lydelse i vart och ett av de förenade målen:

”1) Ska artikel 9.4 i [förordning nr 1371/2007], jämförd med artiklarna 2 a och 3 i direktiv 93/13 tolkas så, att det alltid uppkommer ett avtalsförhållande mellan transportföretaget och resenären, även om denne utnyttjar transportörens tjänst utan att köpa en färdbiljett?

2) För det fall ovannämnda fråga ska besvaras nekande, omfattar skyddet mot oskäliga avtalsvillkor då även den resenär som utnyttjar kollektivtrafiken utan att ha köpt en färdbiljett och till följd av detta, med stöd av transportörens allmänna villkor som på grund av sin rättsliga karaktär och den omständigheten att de har offentliggjorts i Belgiens officiella tidning måste anses allmänt bindande, åläggs att utöver priset för färdbiljetten betala en tilläggsavgift?

3) Utgör artikel 6 i direktiv 93/13…, enligt vilken ’[m]edlemsstaterna skall föreskriva att oskäliga villkor som används i avtal som en näringsidkare sluter med en konsument inte är, på sätt som närmare stadgas i deras nationella rätt, bindande för konsumenten och att avtalet skall förbli bindande för parterna på samma grunder, om det kan bestå utan de oskäliga villkoren’, alltid ett hinder för den nationella domstolen att justera vad som bedömts vara oskäliga avtalsvillkor, eller i dess ställe tillämpa [allmänna] bestämmelser?

4) Om ovannämnda fråga ska besvaras nekande, under vilka omständigheter kan den nationella domstolen i så fall justera vad som bedömts vara oskäliga avtalsvillkor, eller ersätta dessa med allmänna bestämmelser[?]

5) För det fall ovannämnda frågor inte kan besvaras hypotetiskt, uppkommer följande fråga: För det fall det nationella järnvägsbolaget efter att ha tagit fast en tjuvåkare ålägger denne att betala en tilläggsavgift, oavsett om avgiften överstiger priset för färdbiljetten eller ej, och domstolen finner att den tilläggsavgift som tagits ut är oskälig i den mening som avses i artikel 2 a jämförd med

artikel 3 i direktiv 93/13, utgör artikel 6 i direktiv 93/13 i så fall hinder för domstolen att ogiltigförklara villkoret och tillämpa de allmänna ansvarsbestämmelserna för att ersätta den skada som det nationella järnvägsbolaget har lidit?”

Förfarandet vid domstolen

29 Genom beslut av domstolens ordförande den 11 juli 2018 förenades målen C-349/18–C-351/18 vad gäller det skriftliga förfarandet och domen.

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

30 Det ska inledningsvis påpekas att den hänskjutande domstolen, genom sin första fråga, begär tolkning av artikel 9.4 i förordning nr 1371/2007, jämförd med direktiv 93/13. Denna förordning innehåller dock inte någon hänvisning till direktiv 93/13. En jämförelse av artikel 1 i förordningen respektive i direktivet visar dessutom att de eftersträvar olika syften. Bestämmelserna i direktiv 93/13 saknar således relevans för tolkningen av förordning nr 1371/2007 (se, analogt, dom av den 9 september 2004, Meiland Azewijn, C-292/02, EU:C:2004:499, punkt 40; dom av den 15 december 2011, Møller, C-585/10, EU:C:2011:847, punkterna 37 och 38, och dom av den 11 september 2014, kommissionen/Tyskland, C-525/12, EU:C:2014:2202, punkt 40).

31 Den hänskjutande domstolen har visserligen ställt denna första fråga för att erhålla en tolkning av artikel 9.4 i förordning nr 1371/2007. EU-domstolen konstaterar dock att nämnda bestämmelse avser den möjlighet som innebär att järnvägsföretagen i princip ska erbjuda försäljning av biljetter för den aktuella tjänsten ombord på tåget. Det framgår emellertid av besluten om hänskjutande att det inte är denna möjlighet som är i fråga i målen vid den nationella domstolen, utan huruvida en resande som gör en tågresa utan att ha köpt biljett ska anses ha ett avtalsförhållande med järnvägsföretaget, i den mening som avses i denna förordning, på grund av att han eller hon stigit ombord på tåget. Det är således inte artikel 9.4 som sådan som ska tolkas med avseende på de nationella målen.

32 Det framgår dock av domstolens fasta praxis att enligt det förfarande för samarbete mellan nationella domstolar och EU-domstolen som införts genom artikel 267 FEUF ankommer det på EU-domstolen att ge den nationella domstolen ett användbart svar, som gör det möjligt för den domstolen att avgöra det mål som den ska pröva. I detta syfte kan EU-domstolen i förekommande fall behöva omformulera de frågor som hänskjutits. Den omständigheten att en nationell domstol formellt sett har formulerat sin tolkningsfråga med hänvisning till vissa bestämmelser i unionsrätten, utgör inte hinder för att EU-domstolen tillhandahåller den domstolen alla uppgifter om unionsrättens tolkning som kan vara användbara vid avgörandet av det nationella målet, oberoende av om det har hänvisats därtill i frågorna eller inte. Det ankommer på EU-domstolen att utifrån samtliga uppgifter som den nationella domstolen har lämnat, och i synnerhet utifrån skälen i beslutet om hänskjutande, avgöra vilka delar av unionsrätten som behöver tolkas med hänsyn till saken i målet (dom av den 27 juni 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, punkt 36 och där angiven rättspraxis).

33 Mot denna bakgrund och med hänsyn till skälen till begäran om förhandsavgörande, ska den hänskjutande domstolen anses ha ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 3 led 8 i förordning nr 1371/2007 ska tolkas så, att en situation där en resenär stiger ombord på ett tåg i syfte att göra en resa utan att ha köpt en biljett omfattas av begreppet ”transportavtal” i den mening som avses i denna bestämmelse.

34 Enligt artikel 3 led 8 i förordning nr 1371/2007 ska med transportavtal i denna förordning förstås ett avtal om transport mot ersättning eller kostnadsfritt mellan ett järnvägsföretag eller en biljettutfärdare och resenären om tillhandahållande av en eller flera transporttjänster.

35 Vid tolkningen av en unionsbestämmelse ska inte bara dess lydelse beaktas utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i (dom av den 7 juni 2005, VEMW m.fl., C-17/03, EU:C:2005:362, punkt 41 och där angiven rättspraxis, samt dom av den 22 november 2012, Westbahn Management, C-136/11, EU:C:2012:740, punkt 33 och där angiven rättspraxis).

36 När det gäller ordalydelsen i artikel 3 led 8 i förordning nr 1371/2007 ska det för det första påpekas att begreppet ”avtal”, enligt normalt språkbruk, avser en överenskommelse med två samstämmiga viljeyttringar som är avsedd att ha rättsverkningar. Inom ramen för det område som regleras av denna förordning och med hänsyn till ordalydelsen i denna bestämmelse, består denna rättsverkan huvudsakligen i en skyldighet för järnvägsföretaget att tillhandahålla resenären en eller flera transporttjänster och en skyldighet för resenären att betala priset härför, såvida inte transporttjänsten tillhandahålls kostnadsfritt.

37 Det framgår således av vad som konstaterats i föregående punkt att genom att å ena sidan lämna fritt tillträde till sina tåg och genom att å andra sidan stiga ombord på tåget i syfte att utföra en resa har såväl järnvägsföretaget som resenären visat sin samstämmiga vilja att ingå ett avtalsförhållande. De nödvändiga villkoren för att fastställa att ett transportavtal föreligger är således i princip uppfyllda. Det är emellertid inte möjligt att utifrån ordalydelsen i artikel 3 led 8 i förordning nr 1371/2007 avgöra huruvida det är nödvändigt att resenären innehar en biljett för att ett ”transportavtal” ska kunna anses föreligga i den mening som avses i denna bestämmelse.

38 När det gäller det sammanhang i vilket artikel 3 led 8 i förordning nr 1371/2007 ingår, påpekar domstolen för det första att begreppet ”transportavtal” förekommer i flera andra bestämmelser i denna förordning.

39 I artikel 3 led 10 i nämnda förordning definieras således begreppet ”direktbiljett” som ”en biljett eller biljetter som representerar ett transportavtal som har ingåtts för att genomföra på varandra följande järnvägstjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag”.

40 I artikel 4 i samma förordning, som specifikt rör ”transportavtal”, föreskrivs att ”[i]ngående och genomförande av transportavtal och tillhandahållande av information och biljetter ska ske enligt bestämmelserna i avdelning II och avdelning III i bilaga I [till förordning nr 1371/2007], varvid bestämmelserna i detta kapitel ska iakttas”.

41 I denna bilaga I till förordning nr 1371/2007 återges bland annat avdelning II i bihang A i Cotif om ingående och fullgörande av transportavtalet. I artikel 6.1 i bihanget föreskrivs att ”[g]enom transportavtalet förbinder sig transportören att transportera resande och i förekommande fall resgods och fordon till bestämmelseorten och att lämna ut resgodset och fordonen på bestämmelsestationen”. I artikel 6.2 anges att transportavtalet ska bekräftas genom en eller flera biljetter utfärdade till den resande. Om biljetten saknas, är felaktig eller har gått förlorad ska detta, om inte annat följer av artikel 9, dock inte påverka avtalets bestånd eller giltighet, utan det ska fortfarande lyda under de enhetliga rättsregler som fastställs i Cotif. I artikel 6.3 i nämnda bihang tilläggs att enbart biljetten ska, tills motsatsen bevisats, gälla som bevis för ingåendet av och innehållet i transportavtalet.

42 Vidare föreskrivs i artikel 7.1 i bihang A i Cotif att de allmänna transportvillkoren ska avgöra biljetternas form och innehåll och i artikel 7.2 c anges att biljetten åtminstone ska innehålla alla andra nödvändiga uppgifter som styrker ingåendet av och innehållet i transportavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.

43 Det ska i detta hänseende även understrykas att det anges i artikel 9.2 och 9.3 i förordning nr 1371/2007 att utan att tillämpningen av artikel 9.4 påverkas ska järnvägsföretagen distribuera biljetter till resenärerna via åtminstone ett – eller två om det rör sig om biljetter för tjänster som tillhandahålls enligt avtal om offentliga tjänster – av de tre försäljningsställen som räknas upp i dessa bestämmelser, däribland ombord på tågen.

44 För det andra framgår det av artikel 8.1 i bihang A i Cotif, som återfinns i bilaga I till denna förordning, att det endast är om inte annat överenskommits mellan den resande och transportören som transportavgiften ska betalas i förväg.

45 I artikel 9 i bihang A, med förbehåll för vilken artikel 6 är tillämplig, föreskrivs visserligen i punkt 1 första meningen att resenären redan när resan inleds ska vara försedd med en giltig biljett och visa upp den vid biljettkontrollen. I nämnda artikel 9 preciseras emellertid i andra meningen a och b att det i de allmänna transportvillkoren får föreskrivas att en resande som inte visar upp en giltig biljett ska betala en tilläggsavgift utöver transportavgiften och att en resande som vägrar att genast betala transportavgiften eller tilläggsavgiften kan förlora rätten till transport.

46 Enligt artikel 3 led 16 i förordning nr 1371/2007 avser begreppet ”allmänna villkor för befordran” i denna förordning ”transportföretagets villkor i form av i varje medlemsstat gällande allmänna villkor eller tariffer som genom ingående av transportavtalet har kommit att utgöra en integrerad del av detta”. I artikel 3 led 2 i samma förordning definieras ”transportören” såsom ”det järnvägsföretag med vilket resenären har ingått transportavtalet eller ett antal på varandra följande järnvägsföretag som enligt avtalet har skadeståndsansvar”.

47 De allmänna villkoren för befordran kan således göras gällande gentemot en resenär som inte har någon giltig biljett eller som vägrar att genast betala en biljett med stöd av artikel 9 i bihang A till Cotif, som återfinns i bilaga I till förordning nr 1371/2007. Dessa villkor anses enligt artikel 3 led 16 i förordningen, jämförd med artikel 3 led 2 i samma förordning – vid tillämpningen av densamma – utgöra en integrerad del av transportavtalet mellan järnvägsföretaget och resenären i och med att transportavtalet ingås. Detta innebär att ett dylikt företag som ger resenären fritt tillträde till sina tåg och en resande som stiger ombord på ett sådant tåg i syfte att genomföra en resa följaktligen ska anses vara parter i ett ”transportavtal”, i den mening som avses i förordningen, så snart resenären befinner sig ombord på tåget. I motsatt fall kan nämligen inte de allmänna villkoren för befordran åberopas mot nämnda resande på grundval av förordning nr 1371/2007.

48 Det framgår således klart av denna bakgrund att biljetten, som i bihang A betecknas med uttrycket ”biljett”, endast är ett verktyg som materialiserar transportavtalet, i den mening som avses i förordning nr 1371/2007.

49 Ordalydelsen i artikel 3 led 8 i förordning nr 1371/2007 och det sammanhang som denna bestämmelse ingår i leder följaktligen till slutsatsen att begreppet ”transportavtal” i den mening som avses i denna bestämmelse, vid tillämpningen av förordningen ska förstås så att det är oberoende av huruvida resenären innehar en biljett. Begreppet omfattar en situation där en resande stiger ombord på ett tåg till vilket tillträdet är fritt i syfte att genomföra en resa utan att ha någon biljett.

50 Denna bedömning styrks av de mål som eftersträvas med förordning nr 1371/2007. För det första är syftet med denna förordning, enligt dess artikel 1 a, att fastställa regler för ingående av transportavtal. För det andra anges det i skäl 1 i nämnda förordning bland annat att det, inom ramen för den gemensamma transportpolitiken, är viktigt att slå vakt om tågresenärernas rättigheter. Det framgår dessutom av skäl 2 i samma förordning att en hög konsumentskyddsnivå på transportområdet ska uppnås. Eftersom tågresenären är transportavtalets svagare part bör man enligt skäl 3 i förordningen slå vakt om resenärens rättigheter.

51 Det skulle strida mot dessa syften att anse att begreppet ”transportavtal”, i den mening som avses i förordning nr 1371/2007, ska tolkas så att det inte omfattar en situation där en resande stiger ombord på ett tåg som det är fritt tillträde till i syfte att genomföra en resa utan att ha köpt biljett. Om det vore möjligt att anse att en sådan resande, enbart på grund av att han eller hon inte förfogar över en biljett när han eller hon stiger ombord på tåget, inte kan anses vara part i ett avtalsförhållande med ett järnvägsföretag till vars tåg det är fritt tillträde, skulle resenären nämligen, på grund av omständigheter som inte kan tillskrivas denne, berövas de rättigheter som enligt förordningen är kopplade till ingåendet av ett transportavtal. Detta skulle i sin tur strida mot syftet att skydda tågresenärer som eftersträvas med nämnda förordning och som anges i skälen 1–3 i denna.

52 Då det saknas bestämmelser i detta avseende i förordning nr 1371/2007 påverkar en sådan tolkning inte giltigheten av detta avtal eller de följder som kan uppstå om en av parterna underlåter att fullgöra sina skyldigheter enligt avtalet, vilka i avsaknad av bestämmelse i det avseende i förordningen regleras av tillämplig nationell rätt.

53 Mot denna bakgrund ska den första frågan besvaras på följande sätt. Artikel 3 led 8 i förordning nr 1371/2007 ska tolkas så, att en situation där en resande stiger ombord på ett tåg till vilket det är fritt tillträde i syfte att göra en resa utan att ha en biljett omfattas av begreppet ”transportavtal” i den mening som avses i denna bestämmelse.

Den andra frågan

54 Med hänsyn till svaret på den första frågan saknas anledning att besvara den andra frågan.

Prövning av den tredje och den femte frågan

55 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje och den femte frågan, vilka ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida artikel 6.1 i direktiv 93/13 ska tolkas så, att den utgör hinder för att en nationell domstol, som konstaterar att en straffklausul i ett avtal som ingåtts mellan en näringsidkare och en konsument är oskälig, ändrar den straffavgift som konsumenten ska erlägga enligt detta avtalsvillkor eller ersätter detta avtalsvillkor med en bestämmelse i nationell rätt av utfyllnadskaraktär. I detta sammanhang önskar den hänskjutande domstolen även få klarhet i huruvida direktiv 93/13 ska tolkas så, att det utgör hinder för att den nationella domstolen, under sådana omständigheter som de som är i fråga i målet vid den nationella domstolen, i övrigt tillämpar bestämmelser i sin nationella rätt avseende utomobligatoriskt skadeståndsansvar.

56 Domstolen påpekar inledningsvis att enligt de uppgifter som lämnats i begäran om förhandsavgörande ingår den straffklausul som den hänskjutande domstolen – i förekommande fall – kan fastställa vara oskälig i SNCB:s allmänna transportvillkor. Beträffande dessa villkor har den hänskjutande domstolen preciserat att de ”ska anses vara allmänt tillämpliga på grundval av deras normativa beskaffenhet” och att de är föremål för ett ”meddelande i en statlig officiell tidning”.

57 Mot bakgrund härav erinrar domstolen om att avtalsvillkor som avspeglar bindande författningsföreskrifter enligt artikel 1.2 i direktiv 93/13 inte är underkastade bestämmelserna i direktivet.

58 Enligt domstolens fasta praxis omfattar undantaget i artikel 1.2 i direktiv 93/13, såsom följer av trettonde skälet häri, bestämmelser i den nationella lagstiftningen som gäller mellan avtalsparterna oberoende av deras val och de bestämmelser som i annat fall är automatiskt tillämpliga, det vill säga om inget annat har avtalats, samt villkor som avspeglar dessa bestämmelser (se, för ett liknande

resonemang, dom av den 21 mars 2013, RWE Vertrieb, C-92/11, EU:C:2013:180, punkt 26, dom av den 30 april 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, punkterna 30, 31 och 42, och beslut av den 7 december 2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, ej publicerat, EU:C:2017:954, punkt 25).

59 Motiveringen till detta undantag är att det är rimligt att förutsätta att den nationella lagstiftaren har sett till att det sammantaget råder balans i rättigheterna och skyldigheterna för parterna i vissa avtal, en balans som unionslagstiftaren uttryckligen har velat bevara (se, för ett liknande resonemang, dom av den 30 april 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, punkt 41 och där angiven rättspraxis, och beslut av den 7 december 2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, ej publicerat, EU:C:2017:954, punkt 26).

60 Detta undantag från tillämpningsområdet för direktiv 93/13 förutsätter således, enligt domstolens rättspraxis, att två villkor är uppfyllda. För det första ska avtalsvillkoret avspegla en författningsföreskrift och för det andra ska föreskriften vara bindande (dom av den 10 september 2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, punkt 78, och dom av den 20 september 2017, Andriciuc m.fl., C-186/16, EU:C:2017:703, punkt 28).

61 Av EU-domstolens praxis framgår i huvudsak att nämnda undantag omfattar andra bindande författningsbestämmelser än de som avser omfattningen av den nationella domstolens behörighet att bedöma huruvida ett avtalsvillkor är oskäligt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 30 april 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, punkterna 39 och 40 och där angiven rättspraxis, och dom av den 7 augusti 2018, Banco Santander och Escobedo Cortés, C-96/16 et C-94/17, EU:C:2018:643, punkt 44).

62 Prövningen av om dessa villkor är uppfyllda omfattas av den nationella domstolens behörighet i varje enskilt fall (se, för ett liknande resonemang, dom av den 30 maj 2013, Asbeek Brusse och de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, punkt 33, och dom av den 20 september 2017, Andriciuc m.fl., C-186/16, EU:C:2017:703, punkt 29 och där angiven rättspraxis).

63 När den nationella domstolen gör sin prövning ska den – med hänsyn till syftet med direktiv 93/13, det vill säga att skydda konsumenter mot att näringsidkare inför oskäliga villkor i konsumentavtal – beakta att undantaget i artikel 1.2 i samma direktiv ska tolkas restriktivt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 september 2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, punkt 77 och dom av den 20 september 2018, OTP Bank och OTP Faktoring, C-51/17, EU:C:2018:750, punkt 54 och där angiven rättspraxis).

64 Efter detta klargörande ankommer det på domstolen att göra en bedömning av den tredje och den femte frågan och då utgå från förutsättningen, som det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva att den är korrekt, att det avtalsvillkor som sistnämnda domstol avser att förklara som oskäligt inte ligger utanför tillämpningsområdet för direktiv 93/13 enligt dess artikel 1.2.

65 Enligt artikel 6.1 i direktiv 93/13 ska medlemsstaterna föreskriva att oskäliga villkor som används i avtal som en näringsidkare ingår med en konsument inte är, på sätt som närmare stadgas i deras nationella rätt, bindande för konsumenten och att avtalet ska förbli bindande för parterna på samma grunder, om det kan bestå utan de oskäliga villkoren.

66 EU-domstolen har tolkat denna bestämmelse på så sätt att det ankommer på den nationella domstolen att vidta alla nödvändiga åtgärder enligt nationell rätt som följer av att det aktuella avtalsvillkoret fastställts vara oskäligt för att säkerställa att konsumenten inte är bunden av detta. EU-domstolen har i detta avseende preciserat att när den nationella domstolen anser att ett avtalsvillkor är oskäligt ska den underlåta att tillämpa det så att villkoret inte får några bindande verkningar för konsumenten, såvida inte konsumenten motsätter sig detta (se, för ett liknande resonemang, dom av den

30 maj 2013, Asbeek Brusse och de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, punkt 49 och där angiven rättspraxis, och dom av den 26 mars 2019, Abanca Corporación Bancaria och Bankia, C-70/17 och C-179/17, EU:C:2019:250, punkt 52).

67 Vidare har domstolen redan slagit fast att när en nationell domstol fastställer att ett villkor i ett avtal som ingåtts mellan en näringsidkare och en konsument är ogiltigt ska artikel 6.1 i direktiv 93/13 tolkas så, att den utgör hinder för en nationell bestämmelse som innebär att en nationell domstol anpassar detta avtal genom att ändra innehållet i detta villkor (dom av den 30 april 2014, Kásler och Káslerné Rábai, C-26/13, EU:C:2014:282, punkt 77 och där angiven rättspraxis, och dom av den 26 mars 2019, Abanca Corporación Bancaria och Bankia, C-70/17 och C-179/17, EU:C:2019:250, punkt 53). I synnerhet har EU-domstolen slagit fast att denna bestämmelse inte kan tolkas på så sätt att det blir möjligt för den nationella domstolen att – för det fall den finner att en straffklausul i ett avtal mellan en näringsidkare och en konsument är oskäligt – sätta ned den straffavgift som konsumenten ålagts att betala i stället för att helt underlåta att tillämpa det aktuella avtalsvillkoret gentemot konsumenten (dom av den 30 maj 2013, Asbeek Brusse och de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, punkt 59, och dom av den 21 januari 2015, Unicaja Banco et Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 och C-487/13, EU:C:2015:21, punkt 29).

68 Avtalet ska således i princip fortsätta att gälla, utan någon annan ändring än den som följer av att de oskäliga villkoren undanröjts, i den mån som ett sådant upprätthållande av avtalet är rättsligt möjligt enligt bestämmelser i nationell rätt (dom av den 30 maj 2013, Asbeek Brusse och de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, punkt 57 och där angiven rättspraxis, och dom av den 21 januari 2015, Unicaja Banco och Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 och C-487/13, EU:C:2015:21, punkt 28).

69 Om en nationell domstol hade möjlighet att ändra innehållet i oskäliga villkor i sådana avtal kunde detta äventyra förverkligandet av det långsiktiga syftet med artikel 7 i direktiv 93/13. En sådan möjlighet skulle nämligen motverka den avskräckande effekt det har på näringsidkarna att sådana oskäliga villkor helt enkelt inte tillämpas gentemot konsumenterna, eftersom näringsidkarna skulle vara benägna att använda villkoren med vetskap om att även om de skulle ogiltigförklaras så skulle den nationella domstolen kunna anpassa avtalet i nödvändig utsträckning på ett sådant sätt att deras intressen tillvaratogs (dom av den 30 maj 2013, Asbeek Brusse et de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, punkt 58 och dom av den 26 mars 2019, Abanca Corporación Bancaria och Bankia, C-70/17 och C-179/17, EU:C:2019:250, punkt 54, och där angiven rättspraxis).

70 Det är vidare riktigt att domstolen har godtagit ett undantag från denna princip genom att slå fast att artikel 6.1 i direktiv 93/13 inte utgör hinder för att den nationella domstolen, med tillämpning av avtalsrättsliga principer, undanröjer det oskäliga villkoret genom att ersätta det med en bestämmelse i nationell rätt av utfyllnadskaraktär, förutsatt att detta byte är förenligt med syftet med artikel 6.1 i direktiv 93/13 och gör det möjligt att återställa en verklig jämvikt mellan avtalsparternas rättigheter och skyldigheter så att parterna blir jämbördiga. EU-domstolen har emellertid begränsat denna möjlighet till fall där en ogiltigförklaring av ett oskäligt avtalsvillkor skulle tvinga den nationella domstolen att ogiltigförklara avtalet i dess helhet och konsumenten därmed skulle drabbas av mycket negativa konsekvenser, på ett sätt som innebär att denne skulle straffas (se, för ett liknande resonemang, dom av den 21 januari 2015, Unicaja Banco och Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 och C-487/13, EU:C:2015:21 punkt 33, och där angiven rättspraxis, och dom av den 26 mars 2019, Abanca Corporación Bancaria och Bankia, C-70/17 och C-179/17, EU:C:2019:250, punkterna 56 och 57).

71 I målen vid den nationella domstolen framgår det emellertid inte – med förbehåll för den prövning som den hänskjutande domstolen ska göra i detta avseende – att en eventuell ogiltigförklaring av den aktuella straffklausulen skulle leda till att avtalen i sin helhet ogiltigförklaras och att konsumenterna därmed skulle drabbas av mycket negativa konsekvenser.

72 Vad gäller frågan huruvida det under sådana omständigheter som de som är aktuella i målet vid den nationella domstolen skulle vara möjligt för den hänskjutande domstolen att i övrigt tillämpa de nationella bestämmelserna om utomobligatoriskt skadeståndsansvar, är det tillräckligt att påpeka att syftet med direktiv 93/13, enligt dess artikel 1.1, är att närma medlemsstaternas lagar och andra författningar till varandra i fråga om oskäliga villkor i avtal som ingås mellan en näringsidkare och en konsument och att direktivet inte innehåller någon bestämmelse om utomobligatoriskt skadeståndsansvar.

73 Frågan huruvida sådana omständigheter som de som är i fråga i målet vid den nationella domstolen kan omfattas av bestämmelserna om utomobligatoriskt skadeståndsansvar regleras således inte av direktiv 93/13 utan av nationell rätt. Det saknas följaktligen anledning att pröva denna fråga inom ramen för respektive begäran om förhandsavgörande.

74 Mot denna bakgrund ska den tredje och den femte frågan besvaras enligt följande. Artikel 6.1 i direktiv 93/13 ska tolkas så, att den utgör hinder dels för att en nationell domstol, som konstaterar att en straffklausul i ett avtal som ingåtts mellan en näringsidkare och en konsument är oskälig, ändrar den straffavgift som konsumenten ska erlägga enligt detta avtalsvillkor, dels för att en nationell domstol ersätter detta avtalsvillkor med en bestämmelse i nationell rätt av utfyllnadskaraktär, med undantag för det fall att avtalet i fråga inte kan bestå om det oskäliga villkoret upphävs och en ogiltigförklaring av avtalen i sin helhet utsätter konsumenten för mycket negativa konsekvenser.

Den fjärde frågan

75 Med hänsyn till svaret på den tredje och den femte frågan saknas det anledning av besvara den fjärde frågan.

Rättegångskostnader

76 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (femte avdelningen) följande:

1) **Artikel 3 led 8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer ska tolkas så, att en situation där en resande stiger ombord på ett tåg till vilket det är fritt tillträde i syfte att göra en resa utan att ha en biljett omfattas av begreppet ”transportavtal” i den mening som avses i denna bestämmelse.**

2) **Artikel 6.1 i rådets direktiv 93/13/EEG av den 5 april 1993 om oskäliga villkor i konsumentavtal ska tolkas så, att den utgör hinder dels för att en nationell domstol, som konstaterar att en straffklausul i ett avtal som ingåtts mellan en näringsidkare och en konsument är oskälig, ändrar den straffavgift som konsumenten ska erlägga enligt detta avtalsvillkor, dels för att en nationell domstol ersätter detta avtalsvillkor med en bestämmelse i nationell rätt av utfyllnadskaraktär, med undantag för det fall att avtalet i fråga inte kan bestå om det oskäliga villkoret upphävs och en ogiltigförklaring av avtalen i sin helhet utsätter konsumenten för mycket negativa konsekvenser.**

Underskrifter