Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

7. listopadu 2019*

„Žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce – Železniční doprava – Práva a povinnosti cestujících – Nařízení (ES) č. 1371/2007 – Článek 3 bod 8 – Smlouva o přepravě – Pojem – Cestující, který při nástupu do vlaku nemá jízdenku – Zneužívající ujednání ve spotřebitelských smlouvách – Směrnice 93/13/EHS – Článek 1 odst. 2 a čl. 6 odst. 1 – Všeobecné přepravní podmínky železničního podniku – Závazné právní a správní předpisy – Ujednání o smluvní pokutě – Pravomoci vnitrostátního soudu“

Ve spojených věcech C-349/18 až C-351/18,

jejichž předmětem jsou žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podané rozhodnutími vredegerecht te Antwerpen (smírčí soud v Antverpách, Belgie) ze dne 25. května 2018, došlými Soudnímu dvoru dne 30. května 2018, v řízení

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)

proti

Mbutuku Kanyebaovi (C-349/18),

Larisse Nijs (C-350/18),

Jean-Louisu Anita Dedroogovi (C-351/18),

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení E. Regan, předseda senátu, I. Jarukaitis (zpravodaj), E. Juhász, M. Ilešič a C. Lycourgos, soudci,

generální advokát: G. Pitruzzella,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za belgickou vládu C. Van Lul a C. Pochet, jakož i J.-C. Halleuxem, jako zmocněnci,

– za Evropskou komisi N. Ruiz Garcíou a P. Vanden Heedem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 11. června 2019,

* Jednací jazyk: nizozemština.

vydává tento

Rozsudek

1 Žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce se týkají výkladu čl. 9 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. 2007, L 315, s. 14), jakož i čl. 2 písm. a) a čl. 3 a 6 směrnice Rady 93/13/EHS ze dne 5. dubna 1993 o zneužívajících ujednáních ve spotřebitelských smlouvách (Úř. věst. 1993, L 95, s. 29; Zvl. vyd. 15/02, s. 288).

2 Uvedené žádosti byly podány v rámci sporů mezi Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) [Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) (Národní společnost belgických železnic)] proti Mbutuku Kanyebaovi (věc C-349/18), Larisse Nijs (věc C-350/18) a Jean-Louisu Anita Dedroogovi (věc C-351/18) ve věci příplatků požadovaných od posledně uvedených za cestování bez platného přepravního dokladu.

Unijní právo

Směrnice 93/13

3 Třináctý bod odůvodnění směrnice 93/13 uvádí:

„vzhledem k tomu, že se předpokládá, že právní nebo správní předpisy členských států, které přímo nebo nepřímo stanoví ujednání spotřebitelských smluv, neobsahují zneužívající ujednání; že se proto nejeví jako nezbytné podřídit ustanovením této směrnice ujednání, která odrážejí závazné právní nebo správní předpisy a zásady nebo ustanovení mezinárodních úmluv, jejichž stranami jsou členské státy nebo [Evropská unie]; že v tomto ohledu ‚závazné právní nebo správní předpisy' v čl. 1 odst. 2 zahrnují také pravidla, která se v souladu s právními předpisy použijí mezi smluvními stranami, pokud nebylo ujednáno jinak".

4 Článek 1 uvedené směrnice stanoví:

„1. Účelem této směrnice je sblížit právní a správní předpisy členských států týkající se zneužívajících ujednání ve smlouvách uzavíraných mezi prodávajícím zboží nebo poskytovatelem služeb a spotřebitelem.

2. Smluvní ujednání, která odrážejí závazné právní a správní předpisy a ustanovení nebo zásady mezinárodních úmluv, jejichž stranami jsou členské státy nebo [Evropská unie], zejména v oblasti dopravy, nejsou předmětem ustanovení této směrnice."

5 Článek 2 písm. a) této směrnice stanoví:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

a) ‚zneužívajícím ujednáním' smluvní podmínky vymezené v článku 3".

6 Článek 3 téže směrnice stanoví:

„1. Smluvní ujednání, které nebylo individuálně sjednáno, je považováno za zneužívající, jestliže v rozporu s požadavkem poctivosti způsobuje významnou nerovnováhu v právech a povinnostech stran, které vyplývají z dané smlouvy, v neprospěch spotřebitele.

2. Ujednání je vždy považováno za nesjednané individuálně, jestliže bylo sepsáno předem, a spotřebitel proto nemohl mít žádný vliv na obsah ujednání, zejména v souvislosti se smlouvou uzavíranou adhezním způsobem.

[…]

3. Příloha obsahuje informativní a nevyčerpávající seznam ujednání, která mohou být považována za zneužívající.“

7 Podle čl. 6 odst. 1 směrnice 93/13:

„Členské státy stanoví, že zneužívající ujednání použitá ve smlouvě uzavřené prodávajícím nebo poskytovatelem se spotřebitelem nejsou podle jejich vnitrostátních právních předpisů pro spotřebitele závazná a že smlouva zůstává pro strany závaznou za stejných podmínek, může-li nadále existovat bez dotyčných zneužívajících ujednání.“

8 Článek 7 odst. 1 uvedené směrnice zní:

„Členské státy zajistí, aby v zájmu spotřebitelů a soutěžitelů byly k dispozici odpovídající a účinné prostředky zabraňující dalšímu používání zneužívajících ujednání ve smlouvách, které uzavírají prodávající nebo poskytovatelé se spotřebiteli.“

Nařízení č. 1371/2007

9 Body 1 až 3 odůvodnění nařízení č. 1371/2007 uvádí:

„(1) V rámci společné dopravní politiky je důležité chránit práva cestujících v železniční přepravě a zlepšovat kvalitu a efektivitu železniční přepravy osob s cílem podpořit zvýšení podílu železniční dopravy ve vztahu k jiným druhům dopravy.

(2) Sdělení Komise ‚Strategie spotřebitelské politiky v letech 2002–2006‘ [Úř. věst. 2002, C 137, s. 2] stanoví cíl dosáhnout v oblasti dopravy vysoké úrovně ochrany spotřebitele v souladu s čl. 153 odst. 2 Smlouvy.

(3) V železniční přepravě je cestující slabší stranou přepravní smlouvy, a jeho práva v tomto ohledu proto musí být chráněna.“

10 Článek 1 písm. a) tohoto nařízení stanoví:

„Toto nařízení stanoví pravidla pro

a) informace, které mají poskytovat železniční podniky, uzavírání přepravních smluv, vydávání přepravních dokladů a zavádění počítačového informačního a rezervačního systému pro železniční dopravu.“

11 Článek 3 tohoto nařízení obsahuje následující definice:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

[…]

2) ‚dopravcem‘, smluvní železniční podnik, s nímž cestující uzavřel přepravní smlouvu, nebo některý z navazujících železničních podniků, které je odpovědný na základě této smlouvy,

[…]

8) ‚přepravní smlouvou' smlouva o přepravě, za úhradu nebo bezplatně, mezi železničním podnikem nebo prodejcem přepravních dokladů a cestujícím za účelem jeho přepravy jedním nebo více dopravními spoji;

[…]

10) ‚přímým přepravním dokladem' přepravní doklad nebo doklady zastupující přepravní smlouvu na přepravu navazujícími železničními dopravními spoji provozovanými jedním nebo více železničními podniky;

[…]

16) ‚všeobecnými přepravními podmínkami' podmínky dopravce ve formě všeobecných obchodních podmínek nebo tarifů, které podle práva existují v každém členském státě a které se uzavřením přepravní smlouvy stávají její součástí;

[…]"

12 Kapitola II nařízení č. 1371/2007, nadepsaná „Přepravní smlouva, informace a přepravní doklady", obsahuje články 4 až 10. Článek 4 uvedeného nařízení, nadepsaný „Přepravní smlouva", stanoví:

„S výhradou této kapitoly se uzavírání a plnění přepravní smlouvy a poskytování informací a přepravních dokladů řídí oddíly II a III přílohy I."

13 Článek 9 uvedeného nařízení, který se týká dostupnosti přepravních dokladů, přímých přepravních dokladů a rezervací, v odstavcích 2 až 4 stanoví:

„2. Aniž je dotčen odstavec 4, distribuují železniční podniky přepravní doklady cestujícím alespoň jedním z těchto způsobů prodeje:

a) ve výdejnách přepravních dokladů nebo prostřednictvím prodejních automatů;

b) pomocí telefonu, internetu nebo jakékoli jiné široce dostupné informační technologie;

c) ve vlaku.

3. Aniž jsou dotčeny odstavce 4 a 5, distribuují železniční podniky v rámci smluv na veřejné služby přepravní doklady cestujícím alespoň jedním z těchto způsobů prodeje:

a) ve výdejnách přepravních dokladů nebo prostřednictvím prodejních automatů;

b) ve vlaku.

4. Železniční podniky nabízejí možnost získat přepravní doklady pro daný dopravní spoj ve vlaku, pokud to není omezeno nebo zakázáno z důvodů bezpečnosti nebo politiky zaměřené proti podvodům nebo z důvodu povinné rezervace míst ve vlaku nebo na základě přiměřených obchodních důvodů."

14 Příloha I nařízení č. 1371/2007, nadepsaná „Výňatek z jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV)", obsahuje hlavy II až VII přípojku A k úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980, ve znění pozměňovacího protokolu

k úmluvě o mezinárodní železniční přepravě ze dne 3. června 1999 (dále jen „COTIF“). V uvedené příloze I je tedy obsažena hlava II daného přípojku, nadepsaná „Uzavření a provádění přepravní smlouvy“, která obsahuje články 6 až 11 uvedeného přípojku.

15 Článek 6 přípojku A COTIF, nadepsaný „Přepravní smlouva“, stanoví:

„1. Přepravní smlouva zavazuje dopravce k přepravě cestujícího a případně zavazadel a vozidel na místo určení a k vydání zavazadel a vozidel v místě určení.

2. Přepravní smlouva se zaznamenává v jednom nebo ve více přepravních dokladech, které se vydají cestujícímu. Chybí-li přepravní doklad, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost přepravní smlouvy, která bez újmy ustanovení článku 9 podléhá těmto Jednotným právním předpisům.

3. Přepravní doklad slouží až do prokázání opaku jako doklad o uzavření a obsahu přepravní smlouvy.“

16 Článek 7 uvedeného přípojku A, nadepsaný „Přepravní doklad“, v odstavcích 1 a 2 stanoví:

„1. Všeobecné přepravní podmínky stanoví formu a obsah přepravních dokladů, jakož i jazyk a znaky písma, které se užívají v tisku a při vyplňování.

2. Do přepravního dokladu se zapíše nejméně:

[…]

c) každý další údaj, jímž lze prokázat uzavření a obsah přepravní smlouvy, a který cestujícímu umožňuje uplatnit svá práva vyplývající z této smlouvy.“

17 Článek 8 odst. 1 uvedeného přípojku A stanoví, že „[n]estanoví-li dohoda mezi cestujícím a dopravcem jinak, platí se přepravné předem“.

18 Článek 9 téhož přípojku A je nadepsaný „Oprávnění k jízdě. Vyloučení z přepravy“. Jeho odstavec 1 stanoví:

„Cestující je povinen mít od počátku cesty platný přepravní doklad a předložit jej při kontrole přepravních dokladů. Všeobecné přepravní podmínky mohou stanovit, že:

a) cestující, který se neprokáže platným přepravním dokladem, je povinen uhradit kromě jízdného přirážku;

b) cestující, který odmítne ihned uhradit jízdné nebo přirážku, může být vyloučen z přepravy;

c) zda a za jakých podmínek se přirážka vrací.“

Spory v původním řízení a předběžné otázky

19 Během roku 2015 byl M. Kanyeba předmětem čtyř zjištění, podle kterých čtyřikrát cestoval vlakem bez platného přepravního dokladu (věc C-349/18) v rozporu s články 156 až 160 tehdy platných přepravních podmínek SNCB. Během let 2013 a 2015 bylo učiněno pět takových zjištění vůči L. Nijs (věc C-350/18). Stejně tak v průběhu let 2014 a 2015 byl J.-L. A. Dedroog předmětem jedenácti takových zjištění (věc C-351/18).

20 SNCB nabídla každé z uvedených osob možnost srovnat situaci buď okamžitě, zaplacením cestovného navýšeného o příplatek zvaný „manipulační přirážka“, nebo ve lhůtě čtrnácti dnů od zjištění přestupku, uhrazením paušální částky 75 eur, nebo – v případě přestupků spáchaných před rokem 2015 – uhrazením částky cestovného navýšené o 60 eur. Po uplynutí lhůty 14 dnů měli žalovaní v původním řízení ještě možnost zaplatit paušální částku 225 eur, nebo – v případě přestupků spáchaných před rokem 2015 – cestovné navýšené o 200 eur.

21 Žádný ze žalovaných v původním řízení tyto možnosti nevyužil, a SNCB se proto obrátila k předkládajícímu soudu, tedy vredegerecht te Antwerpen (smírčí soud v Antverpách, Belgie), kde požadovala, aby jim – ve věcech C-349/18 až C-351/18 – bylo uloženo zaplatit jí částky 880,20 eura, 1 103,90 eura a 2 394 eur, v každém jednotlivém případě navýšené o náklady řízení. V rámci uvedených žalob SNCB tvrdí, že právní vztahy mezi ní a žalovanými v původním řízení nemají smluvní povahu, ale povahu vztahu plynoucího z nařizovacího předpisu, neboť posledně uvedení si nezakoupili cestovní doklad. Posledně uvedení se k jednání před předkládajícím soudem nedostavili.

22 Předkládající soud má s ohledem na judikaturu Soudního dvora za to, že má povinnost bez návrhu přezkoumat uplatňování pravidel týkajících se zneužívajících ujednání, pokud jde o službu poskytovanou spotřebiteli. Poznamenává, že v projednávaných věcech jsou dotčeni jednak „spotřebitelé ve smyslu teorie zneužívajících ujednání, přičemž tímto pojmem se podle něj rozumí „každá fyzická osoba, která jedná pro účely, které nespadají do rámce její obchodní činnosti, podnikání, řemesla či povolání“, a jednak „podnik“ ve smyslu téže teorie, a odkazuje v tom smyslu na rozsudek Hof van Cassatie (Kasační soud, Belgie). Uvádí, že má tedy povinnost přezkoumat uplatňování uvedené teorie, a v tomto ohledu se táže na povahu právního vztahu mezi SNCB a žalovanými v původním řízení, jakož i dále na to, zda byla smlouva o přepravě uzavřena, či nikoli.

23 V tomto ohledu uvádí, že právní základ všeobecných přepravních podmínek SNCB, které určují práva a povinnosti této společnosti a cestujících, není jasný. Podle první teze se jedná o čistě smluvní ujednání. Podle druhé teze jde o nařizovací předpisy ve smyslu správního práva. V belgickém právu existuje rovněž kontroverze ohledně povahy právního vztahu mezi SNCB a cestujícím. Podle první teze je tento vztah vždy smluvní povahy, a to i v případě, že cestující nemá platný přepravní doklad. Pouhý vstup do prostoru, kde je nutné mít platný přepravní doklad, vede k adheznímu uzavření přepravní smlouvy. Podle druhé teze je vztah smluvní, pokud si cestující opatřil cestovní doklad, ale v případě neexistence takového dokladu má povahu vztahu plynoucího z nařizovacího předpisu. Neexistuje totiž shoda vůle, jelikož cestující nemá v úmyslu platit za přepravu, a dopravní společnost nemá v úmyslu jej přepravit bez protiplnění. Předkládající soud uvádí, že tato diskuze se již nejeví být v belgickém právu aktuální, neboť Grondwettelijk Hof (Ústavní soud, Belgie) a Hof van Cassatie (Kasační soud) rozhodly, že teorie zneužívajících ujednání se vztahuje rovněž na právní vztah plynoucí z nařizovacího aktu.

24 Předkládající soud nicméně uvádí, že teorie zneužívajících ujednání předpokládá existenci smlouvy, a má za to, že pojem „smlouva“ je pojmem unijního práva. V tomto ohledu odkazuje na čl. 9 odst. 4 nařízení č. 1371/2007 a táže se na okamžik uzavření přepravní smlouvy, a konkrétně na skutečnost, zda k uzavření dojde okamžikem vstupu do zóny, v níž je ze zásady třeba mít přepravní doklad, nebo v okamžiku nabytí přepravního dokladu.

25 Má dále za to, že otázka vzniku přepravní smlouvy musí být posouzena ve vztahu k čl. 2 písm. a) a článku 3 směrnice 93/13. V projednávaných věcech musí být všeobecné přepravní podmínky SNCB, ať mají smluvní povahu či povahu nařizujícího předpisu, považovány za podmínky, které nebyly individuálně sjednány ve smyslu posledně uvedeného ustanovení.

26 S ohledem na tyto úvahy se předkládající soud táže, zda smluvní vztah vzniká vždy mezi dopravní společností a cestujícím, i když tento cestující využívá služeb tohoto dopravce, aniž by si pořídil přepravní doklad. Pokud tomu tak není, táže se, zda se teorie zneužívajících ujednání použije na cestujícího, který využívá veřejnou dopravu, aniž by si pořídil přepravní doklad.

27 V případě, že by měl Sodní dvůr za to, že všeobecné přepravní podmínky SNCB musí být přezkoumány s ohledem na teorii zneužívajících ujednání, předkládající soud podotýká, že podle belgického práva je sankcí za zneužívající povahu ujednání jeho neplatnost, a že podle judikatury Soudního dvora unijní právo v podstatě brání tomu, aby vnitrostátní soud, který konstatuje neplatnost zneužívajícího ujednání ve smlouvě uzavřené mezi prodávajícím nebo poskytovatelem a spotřebitelem, doplnil uvedenou smlouvu tak, že změní obsah tohoto ujednání. Belgická právní nauka však kritizovala tento zákaz dispozitivního účinku obecného práva jako nedostatečně odstupňovaný. Předkládající soud se tedy táže, zda mohou existovat okolnosti, za kterých má obchodník zájem na tom, aby bylo ujednání zachováno, ale za nichž má spotřebitel zájem na tom, aby byl obsah ujednání změněn soudem, a v takovém případě, zda mohou uvedené okolnosti být definovány abstraktně.

28 Za těchto podmínek se vredegerecht te Antwerpen (smírčí soud v Antverpách) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky, které mají v jednotlivých spojených věcech totožné znění:

„1) Je třeba vykládat čl. 9 odst. 4 [nařízení č. 1371/2007], ve spojení s čl. 2 písm. a) a článkem 3 směrnice 93/13, v tom smyslu, že smluvní právní vztah vzniká mezi přepravní společností a cestujícím vždy, a to i tehdy, pokud posledně uvedený využije služby dopravce bez přepravního dokladu?

2) V případě záporné odpovědi na výše uvedenou otázku: vztahuje se v takovém případě ochrana na základě nauky o zneužívajících ujednáních na cestujícího, který využívá prostředky veřejné dopravy bez přepravního dokladu, a který je tudíž podle všeobecných přepravních podmínek dopravce, jež je třeba považovat za obecně závazné z důvodu jejich nařizující povahy nebo z důvodu jejich oznámení ve sbírce úředních tisků státu, povinen zaplatit přirážku k jízdnému?

3) Brání článek 6 směrnice 93/13, v němž se stanoví: ‚[č]lenské státy stanoví, že zneužívající ujednání použitá ve smlouvě uzavřené prodávajícím nebo poskytovatelem se spotřebitelem nejsou podle jejich vnitrostátních právních předpisů pro spotřebitele závazná a že smlouva zůstává pro strany závaznou za stejných podmínek, může-li nadále existovat bez dotyčných zneužívajících ujednání‘, v každém případě tomu, aby soud zmírnil ujednání, jež je kvalifikováno jako zneužívající, nebo místo něj použil obecnou právní úpravu?

4) V případě záporné odpovědi na výše uvedenou otázku: za jakých okolností potom může vnitrostátní soud zmírnit takové ujednání považované za zneužívající, nebo je nahradit obecnou právní úpravou?

5) Pokud nelze na výše uvedené otázky odpovědět abstraktně, vyvstává otázka, zda v případě, kdy státní železniční společnost uloží podle občanskoprávní úpravy cestujícímu bez platného přepravního dokladu přirážku, která může být přičtena k jízdnému, jako sankci, a soud dospěje k závěru, že stanovená přirážka zakládá zneužívající ujednání ve smyslu čl. 2 písm. a) ve spojení s článkem 3 směrnice 93/13, brání článek 6 směrnice 93/13 tomu, aby soud prohlásil uvedené ujednání za neplatné a použil na náhradu škody uplatňovanou státní železniční společností obecnou právní úpravu občanskoprávní odpovědnosti?“

Řízení před Soudním dvorem

29 Rozhodnutím předsedy Soudního dvora ze dne 11. července 2018 byly věci C-349/18 až C-351/18 spojeny pro účely písemné části řízení a rozsudku.

K předběžným otázkám

K první otázce

30 Úvodem je třeba konstatovat, že první otázka předkládajícího soudu se týká výkladu čl. 9 odst. 4 nařízení č. 1371/2007 s ohledem na směrnici 93/13. Uvedené nařízení nicméně neobsahuje žádný odkaz na směrnici 93/13. Navíc ze srovnání jejich článků 1 plyne, že uvedené nařízení a uvedená směrnice mají různé cíle. Ustanovení směrnice 93/13 tedy nemohou být relevantní pro výklad nařízení č. 1371/2007 (obdobně viz rozsudky ze dne 9. září 2004, Meiland Azewijn, C-292/02, EU:C:2004:499, bod 40; ze dne 15. prosince 2011, Møller, C-585/10, EU:C:2011:847, body 37 a 38, jakož i ze dne 11. září 2014, Komise v. Německo, C-525/12, EU:C:2014:2202, bod 40).

31 Dále, ačkoli se první otázka předkládajícího soudu týká výkladu čl. 9 odst. 4 nařízení č. 1371/2007, je třeba poznamenat, že uvedené ustanovení se týká možnosti, kterou v zásadě musí železniční podniky poskytovat a která spočívá v získání přepravního dokladu k dotčené službě ve vlaku. Z předkládacího rozhodnutí nicméně plyne, že ve věcech v původním řízení není dotčena ani tak tato možnost, jako spíš skutečnost, zda má být osoba cestující ve vlaku, aniž si opatřila přepravní doklad, považována z důvodu nástupu do vlaku za osobu, která vstoupila do smluvního vztahu s železniční společností ve smyslu uvedeného nařízení. Není to tedy čl. 9 odst. 4 jako takový, který je třeba vyložit pro účely sporů v původním řízení.

32 Podle ustálené judikatury nicméně platí, že v rámci postupu spolupráce mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem zavedeného článkem 267 SFEU přísluší Soudnímu dvoru poskytnout vnitrostátnímu soudu užitečnou odpověď, která mu umožní rozhodnout spor, jenž mu byl předložen. Z tohoto hlediska Soudnímu dvoru přísluší případně přeformulovat otázky, které jsou mu položeny. Okolnost, že vnitrostátní soud formuloval předběžnou otázku po formální stránce tak, že odkázal na určitá ustanovení unijního práva, nebrání tomu, aby Soudní dvůr tomuto soudu poskytl všechny prvky výkladu, které mohou být pro rozhodnutí věci, jež mu byla předložena, užitečné, ať již na ně posledně uvedený ve svých otázkách odkázal či nikoli. V tomto ohledu Soudnímu dvoru přísluší, aby ze všech poznatků předložených vnitrostátním soudem, zejména pak z odůvodnění předkládacího rozhodnutí, vytěžil ty prvky unijního práva, které je s přihlédnutím k předmětu sporu třeba vyložit (rozsudek ze dne 27. června 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, bod 36 a citovaná judikatura).

33 S ohledem na uvedené úvahy a na odůvodnění žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce je třeba mít za to, že podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 3 bod 8 nařízení č. 1371/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že situace, v níž cestující nastoupil do vlaku s cílem cestovat, aniž si opatřil přepravní doklad, spadá pod pojem „přepravní smlouva“ ve smyslu uvedeného ustanovení.

34 Podle čl. 3 bodu 8 nařízení č. 1371/2007 se pro účely uvedeného nařízení pojmem „přepravní smlouva“ rozumí smlouva o přepravě, za úhradu nebo bezplatně, mezi železničním podnikem nebo prodejcem přepravních dokladů a cestujícím za účelem jeho přepravy jedním nebo více dopravními spoji.

35 Je třeba připomenout, že pro účely výkladu ustanovení unijního práva je třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (rozsudky ze dne 7. června 2005, VEMW a další, C-17/03, EU:C:2005:362, bod 41, jakož i citovaná judikatura, a ze dne 22. listopadu 2012, Westbahn Management, C-136/11, EU:C:2012:740, bod 33, jakož i citovaná judikatura).

36 Ke znění čl. 3 bodu 8 nařízení č. 1371/2007 je třeba na jedné straně uvést, že výraz „smlouva“ v jeho běžném smyslu označuje shodnou souhlasnou vůli, která má vyvolat právní účinky. Na druhé straně v oblasti upravené uvedeným nařízením a s ohledem na uvedené ustanovení spočívá tento účinek především v povinnosti železničního podniku poskytnout cestujícímu jednu či více dopravních služeb a v povinnosti cestujícího zaplatit jejich cenu, pokud není přepravní služba poskytována bezplatně.

37 Z konstatování v předchozím bodě vyplývá, že jak železniční podnik na jedné straně tím, že ponechává volný přístup do vlaku, tak cestující na druhé straně tím, že do vlaku nastoupí s cílem cestovat, projevují shodnou souhlasnou vůli vstoupit do smluvního vztahu, takže podmínky nezbytné k založení existence přepravní smlouvy jsou v zásadě splněny. Znění čl. 3 odst. 8 nařízení č. 1371/2007 nicméně neumožňuje určit, zda držení cestovního dokladu ze strany cestujícího představuje nezbytný prvek, aby bylo možné mít za to, že existuje „přepravní smlouva“ ve smyslu uvedeného ustanovení.

38 Ke kontextu, do kterého spadá čl. 3 bod 8 nařízení č. 1371/2007, je třeba zaprvé uvést, že výraz „přepravní smlouva“ se nachází v několika dalších ustanoveních tohoto nařízení.

39 Článek 3 bod 10 uvedeného nařízení definuje pojem „přímý přepravní doklad“ jako „přepravní doklad nebo doklady zastupující přepravní smlouvu na přepravu navazujícími železničními dopravními spoji provozovanými jedním nebo více železničními podniky“.

40 Článek 4 téhož nařízení, který se konkrétně týká „přepravní smlouvy“, stanoví, že „[s] výhradou [ustanovení kapitoly II nařízení č. 1371/2007] se uzavírání a plnění přepravní smlouvy a poskytování informací a přepravních dokladů řídí oddíly II a III přílohy I“ uvedeného nařízení.

41 V tomto ohledu v uvedené příloze I nařízení č. 1371/2007 je zejména obsažena hlava II přípojku A COTIF, která se týká uzavření a výkonu přepravní smlouvy. Podle čl. 6 odst. 1 uvedeného přípojku „[p]řepravní smlouva zavazuje dopravce k přepravě cestujícího a případně zavazadel a vozidel na místo určení a k vydání zavazadel a vozidel v místě určení“, přičemž odstavec 2 uvedeného článku 6 upřesňuje, že přepravní smlouva se zaznamenává v jednom nebo ve více přepravních dokladech, které se vydají cestujícímu, a že chybí-li přepravní doklad, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost přepravní smlouvy, která aniž je dotčen článek 9 podléhá COTIF. Článek 6 odst. 3 téhož přípojku doplňuje, že přepravní doklad slouží až do prokázání opaku jako doklad o uzavření a obsahu přepravní smlouvy.

42 Navíc článek 7 přípojku A COTIF v odstavci 1 stanoví, že všeobecné přepravní podmínky stanoví zejména formu a obsah přepravních dokladů, a v odst. 2 písm. c) stanoví, že do přepravního dokladu se zapíše každý další údaj, jímž lze prokázat uzavření a obsah přepravní smlouvy a který cestujícímu umožňuje uplatnit jeho práva vyplývající z této smlouvy.

43 V tomto ohledu je třeba rovněž zdůraznit, že z čl. 9 odst. 2 a 3 nařízení č. 1371/2007 plyne, že aniž je dotčen odstavec 4 téhož článku, distribuují železniční podniky přepravní doklady cestujícím alespoň jedním ze tří – nebo ze dvou, pokud jde o doklady na služby v rámci veřejných zakázek – způsobů prodeje, které ustanovení vyjmenovává a mezi nimiž je i vydávání těchto dokladů ve vlaku.

44 Zadruhé je třeba uvést, že z čl. 8 odst. 1 přípojku A COTIF, uvedeného v příloze I daného nařízení plyne, že nestanoví-li dohoda mezi cestujícím a dopravcem jinak, platí se přepravné předem.

45 Navíc článek 9 daného přípojku A, s jehož výhradou se uplatní jeho článek 6, stanoví v první větě odstavce 1, že cestující je povinen mít od počátku cesty platný přepravní doklad a předložit jej při kontrole přepravních dokladů. Nicméně článek 9 ve druhých větách písm. a) a b) stanoví, že všeobecné přepravní podmínky mohou stanovit, že cestující, který se neprokáže platným přepravním dokladem, je povinen uhradit kromě jízdného přirážku, nebo že cestující, který odmítne ihned uhradit jízdné nebo přirážku, může být vyloučen z přepravy.

46 Přitom podle čl. 3 bodu 16 nařízení č. 1371/2007 se „všeobecnými přepravními podmínkami“ rozumí „podmínky dopravce ve formě všeobecných obchodních podmínek nebo tarifů, které podle práva existují v každém členském státě a které se uzavřením přepravní smlouvy stávají její součástí“, přičemž „dopravce“ je definován v čl. 3 bodě 2 uvedeného nařízení jako „smluvní železniční podnik, s nímž cestující uzavřel přepravní smlouvu, nebo některý z navazujících železničních podniků, které je odpovědný na základě této smlouvy“.

47 V rozsahu, v němž lze proti cestujícímu, který nepředloží platný přepravní doklad, nebo odmítne okamžité zaplacení přepravního dokladu, na základě čl. 9 přípojku A COTIF obsaženého v příloze I nařízení č. 1371/2007 uplatnit všeobecné přepravní podmínky, a v rozsahu, v němž se tyto stávají podle čl. 3 bodu 16 uvedeného nařízení, ve spojení s jeho čl. 3 bodem 2, pro účely uvedeného nařízení nedílnou součástí přepravní smlouvy mezi železničním podnikem a cestujícím, a to okamžikem jejího uzavření, z toho vyplývá, že takový podnik, který ponechává volný přístup do svých vlaků a cestující, který do takového vlaku nastoupí, s cílem cestovat, musí být považováni za strany „přepravní smlouvy“ ve smyslu téhož nařízení, uzavřené v okamžiku, kdy se cestující ocitl ve vlaku. V opačném případě by totiž nebylo možné proti uvedenému cestujícímu na základě nařízení č. 1371/2007 namítat všeobecné přepravní podmínky.

48 Z uvedených skutečností tedy jasně plyne, že jízdenka, také označená jako „přepravní doklad“ v přípojku A, je pouhým nástrojem, který zhmotňuje přepravní smlouvu ve smyslu nařízení č. 1371/2007.

49 Znění čl. 3 bodu 8 nařízení č. 1371/2007 a kontext, do kterého patří uvedené ustanovení, vedou v důsledku toho k závěru, že pojem „přepravní smlouva“ ve smyslu uvedeného ustanovení musí být pro účely uvedeného nařízení chápán jako nezávislý na tom, zda cestující má přepravní doklad, a to v tom smyslu, že zahrnuje situaci, v níž cestující nastoupí do volně přístupného vlaku s cílem cestovat, aniž si opatřil jízdenku.

50 Tento výklad je potvrzen cíli sledovanými nařízením č. 1371/2007. Na jedné straně podle jeho čl. 1 písm. a) je cílem uvedeného nařízení zejména stanovit pravidla pro uzavírání přepravních smluv. Na druhé straně bod 1 odůvodnění uvedeného nařízení zdůrazňuje zejména, že v rámci společné dopravní politiky je důležité chránit práva cestujících v železniční přepravě. Navíc z bodu 2 odůvodnění téhož nařízení plyne, že je třeba dosáhnout vysoké úrovně ochrany spotřebitelů, a podle bodu 3 daného odůvodnění je v železniční přepravě cestující slabší stranou přepravní smlouvy, a jeho práva v tomto ohledu proto musí být chráněna.

51 Bylo by v rozporu s uvedenými cíli mít za to, že pojem „přepravní smlouva“ ve smyslu nařízení č. 1371/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že nezahrnuje situaci, v níž cestující nastoupí do volně přístupného vlaku s cílem cestovat, aniž si opatřil přepravní doklad. Kdyby totiž bylo možné mít za to, že takový cestující nemůže být pouze z důvodu, že není v okamžiku nástupu do vlaku držitelem jízdenky, považován za stranu smluvního vztahu s železničním podnikem, který nechal své vlaky volně přístupné, tento cestující by mohl být z důvodu okolností, které mu nelze přičítat, zbaven práv, která toto nařízení spojuje s uzavřením přepravní smlouvy, což by bylo v rozporu s cílem ochrany cestujících v železniční přepravě sledovaným uvedeným nařízením a připomenutým v bodech 1 až 3 jeho odůvodnění.

52 Mimoto v případě neexistence ustanovení v tomto ohledu v nařízení č. 1371/2007, není takovým výkladem dotčena platnost této smlouvy nebo důsledků, jež mohou být spojeny s neplněním smluvních závazků jednou ze stran, které se v případě neexistence ustanovení v tomto ohledu v tomto nařízení nadále řídí použitelným vnitrostátním právem.

53 S ohledem na všechny předcházející úvahy je třeba odpovědět na první otázku tak, že čl. 3 bod 8 nařízení č. 1371/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že situace, v níž cestující nastoupí do volně přístupného vlaku s úmyslem cestovat, aniž si opatřil přepravní doklad, spadá pod pojem „přepravní smlouva“ ve smyslu uvedeného ustanovení.

K druhé otázce

54 Vzhledem k odpovědi poskytnuté na první otázku není třeba odpovídat na druhou otázku.

Ke třetí a páté otázce

55 Podstatou třetí a páté otázky předkládajícího soudu, které je třeba přezkoumat společně, je, zda čl. 6 odst. 1 směrnice 93/13 musí být vykládán v tom smyslu, že brání tomu, aby vnitrostátní soud, který konstatuje zneužívající povahu ujednání o smluvní pokutě stanoveného ve smlouvě uzavřené mezi prodávajícím či poskytovatelem a spotřebitelem, snížil částku pokuty spotřebitele stanovené uvedeným ujednáním, nebo dané ujednání nahradil dispozitivním ustanovením vnitrostátního práva. V tomto kontextu se předkládající soud rovněž táže, zda směrnice 93/13 musí být vykládána v tom smyslu, že brání tomu, aby za okolností, jako jsou okolnosti dotčené ve věci v původním řízení, vnitrostátní soud mimo jiné uplatnil ustanovení vnitrostátního práva týkající se mimosmluvní odpovědnosti.

56 V tomto ohledu je třeba úvodem poznamenat, že v projednávané věci je podle informací obsažených v žádostech o rozhodnutí o předběžné otázce ujednání o smluvní pokutě, které by vnitrostátní soud mohl prohlásit za zneužívající, součástí všeobecných přepravních podmínek SNCB, u kterých předkládající soud upřesňuje, že jsou „považovány za obecně závazné z důvodu jejich nařizovací povahy“ a že jsou předmětem „oznámení ve sbírce úředních tisků státu“.

57 S ohledem na výše uvedené je třeba připomenout, že podle čl. 1 odst. 2 směrnice 93/13 smluvní ujednání, která odrážejí zejména závazná právní a správní ustanovení, nepodléhají ustanovením této směrnice.

58 Podle ustálené judikatury Soudního dvora, jak plyne z třináctého bodu odůvodnění směrnice 93/13, se vyloučení z působnosti této směrnice stanovené v jejím čl. 1 odst. 2 vztahuje na ustanovení vnitrostátního práva, jež se použijí na smluvní strany nezávisle na jejich volbě, a ta, která se použijí automaticky, tj. v případě neexistence odlišného ujednání smluvních stran v tomto ohledu (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 21. března 2013, RWE Vertrieb, C-92/11, EU:C:2013:180, bod 26; ze dne 30. dubna 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, bod 30, 31 a 42, jakož i usnesení ze dne 7. prosince 2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, nezveřejněný, EU:C:2017:954, bod 25).

59 Důvodem k tomuto vyloučení byl legitimní předpoklad, že vnitrostátní zákonodárce nastolil rovnováhu mezi právy a závazky smluvních stran určitých smluv, což je rovnováha, kterou výslovně zamýšlel chránit unijní zákonodárce (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 30. dubna 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, bod 41 a citovaná judikatura, jakož i usnesení ze dne 7. prosince 2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, nezveřejněné, EU:C:2017:954, bod 26).

60 Toto vyloučení z působnosti směrnice 93/13 tedy podle judikatury Soudního dvora předpokládá splnění dvou podmínek. Zaprvé smluvní ujednání musí být odrazem právního nebo správního ustanovení a zadruhé toto právní ustanovení musí být závazné (rozsudek ze dne 10. září 2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, bod 78, jakož i ze dne 20. září 2017, Andriciuc a další, C-186/16, EU:C:2017:703, bod 28).

61 Mimoto z judikatury Soudního dvora v podstatě vyplývá, že uvedené vyloučení zahrnuje jiné kogentní právní a správní předpisy, než jsou ty, které se týkají rozsahu pravomoci vnitrostátního soudu posuzovat zneužívající povahu smluvního ujednání (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 30. dubna 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, body 39 a 40, jakož i citovaná judikatura, a ze dne 7. srpna 2018, Banco Santander a Escobedo Cortés, C-96/16 a C-94/17, EU:C:2018:643, bod 44).

62 Ověření splnění uvedených podmínek spadá do pravomoci vnitrostátního soudu v každém jednotlivém případě (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 30. května 2013, Asbeek Brusse a de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, bod 33, jakož i ze dne 20. září 2017, Andriciuc a další, C-186/16, EU:C:2017:703, bod 29, jakož i citovaná judikatura).

63 Předkládající soud musí při provádění těchto ověření zohlednit skutečnost, že s ohledem zejména na cíl směrnice 93/13, tedy ochranu spotřebitele proti zneužívajícím ujednáním zahrnutým do smluv uzavřených spotřebiteli s poskytovatelem, se výjimka stanovená v čl. 1 odst. 2 uvedené směrnice musí vykládat striktně (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 10. září 2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, bod 77, jakož i ze dne 20. září 2018, OTP Bank a OTP Faktoring, C-51/17, EU:C:2018:750, bod 54, jakož i citovaná judikatura).

64 S ohledem na výše uvedené přísluší Soudnímu dvoru, aby provedl analýzu třetí a páté otázky na základě předpokladu, který musí přesně ověřit předkládající soud, že ujednání, které hodlá prohlásit za zneužívající, se nevymyká z působnosti směrnice 93/13 na základě jejího čl. 1 odst. 2.

65 Podle článku 6 odst. 1 směrnice 93/13 platí, že členské státy stanoví, že zneužívající ujednání použitá ve smlouvě uzavřené prodávajícím nebo poskytovatelem se spotřebitelem nejsou podle jejich vnitrostátních právních předpisů pro spotřebitele závazná a že smlouva zůstává pro strany závaznou za stejných podmínek, může-li nadále existovat bez dotyčných zneužívajících ujednání.

66 Soudní dvůr vyložil toto ustanovení v tom smyslu, že vnitrostátní soud musí vyvodit veškeré důsledky, které podle vnitrostátního práva vyplývají ze zjištění, že jsou některá ujednání zneužívající, a ujistit se, že jimi spotřebitel nebude vázán. V tomto ohledu Soudní dvůr uvedl, že pokud vnitrostátní soud považuje smluvní ujednání za zneužívající, zdrží se jeho použití s cílem zamezit jeho závaznému dopadu na spotřebitele, vyjma případu, kdy s tím spotřebitel nesouhlasí (viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 30. května 2013, Asbeek Brusse a de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, bod 49, jakož i citovaná judikatura, a ze dne 26. března 2019, Abanca Corporación Bancaria a Bankia, C-70/17 a C-179/17, EU:C:2019:250, bod 52).

67 Soudní dvůr rovněž rozhodl, že pokud vnitrostátní soud konstatuje neplatnost zneužívajícího ujednání ve smlouvě uzavřené mezi prodávajícím nebo poskytovatelem a spotřebitelem, musí být čl. 6 odst. 1 směrnice 93/13 vykládán v tom smyslu, že brání vnitrostátnímu právnímu předpisu, jenž vnitrostátnímu soudu umožňuje, aby doplnil uvedenou smlouvu tak, že změní obsah tohoto ujednání (rozsudky ze dne 30. dubna 2014, Kásler a Káslerné Rábai, C-26/13, EU:C:2014:282, bod 77, jakož i citovaná judikatura, a ze dne 26. března 2019, Abanca Corporación Bancaria a Bankia, C-70/17 a C-179/17, EU:C:2019:250, bod 53). Konkrétně Soudní dvůr rozhodl, že toto ustanovení nelze vykládat v tom smyslu, že umožňuje vnitrostátnímu soudu snížit pokutu uloženou spotřebiteli namísto vyloučení použití celé dotčeného ujednání ve vztahu k uvedenému spotřebiteli, pokud určí zneužívající povahu ujednání o smluvní pokutě obsaženého ve smlouvě uzavřené mezi prodávajícím nebo poskytovatelem a spotřebitelem (rozsudky ze dne 30. května 2013, Asbeek Brusse a de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, bod 59, jakož i ze dne 21. ledna 2015, Unicaja Banco a Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 a C-487/13, EU:C:2015:21, bod 29).

68 Smlouva tedy musí v zásadě nadále existovat bez jakékoli jiné změny, než jaká vyplývá ze zrušení zneužívajících ujednání, je-li v souladu s vnitrostátním právem taková další existence smlouvy právně možná (rozsudky ze dne 30. května 2013, Asbeek Brusse a de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, bod 57, jakož i citovaná judikatura, a ze dne 21. ledna 2015, Unicaja Banco a Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 a C-487/13, EU:C:2015:21, bod 28).

69 Pokud by vnitrostátní soud měl pravomoc změnit obsah zneužívajících ujednání v takové smlouvě, mohlo by být ohroženo splnění dlouhodobého cíle stanoveného v článku 7 směrnice 93/13. Taková možnost by totiž mohla přispět k odstranění odrazujícího účinku pro prodávající a poskytovatele spočívajícího v tom, že se takové zneužívající ujednání vůči spotřebiteli jednoduše neuplatní, a mohlo by je to svádět k používání uvedených ujednání, jelikož by věděli, že i kdyby mělo být rozhodnuto o jejich neplatnosti, mohl by vnitrostátní soud smlouvu v nezbytném rozsahu doplnit, takže by jejich podnikatelské zájmy byly tímto způsobem přesto zajištěny (rozsudky ze dne 30. května 2013, Asbeek Brusse a de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, bod 58, jakož i ze dne 26. března 2019, Abanca Corporación Bancaria a Bankia, C-70/17 a C-179/17, EU:C:2019:250, bod 54, jakož i citovaná judikatura).

70 Mimoto je pravda, že Soudní dvůr připustil výjimku z této zásady, když rozhodl, že čl. 6 odst. 1 směrnice 93/13 nebrání tomu, aby vnitrostátní soud na základě zásad smluvního práva zrušil zneužívající ujednání a nahradil jej dispozitivním ustanovením vnitrostátního práva, za podmínky, že toto nahrazení je v souladu s cílem čl. 6 odst. 1 směrnice 93/13 a umožňuje obnovit skutečnou rovnováhu mezi právy a povinnostmi smluvních stran tak, aby byla obnovena jejich rovnost. Soudní dvůr nicméně tuto možnost omezil na případy, kdy by vnitrostátní soud uložil povinnost zrušit smlouvu v plném rozsahu, čímž by spotřebitele mohl vystavit zvláště škodlivým důsledkům, takže by byl tento spotřebitel penalizován (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 21. ledna 2015, Unicaja Banco a Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 a C-487/13, EU:C:2015:21, bod 33, jakož i citovaná judikatura, a ze dne 26. března 2019, Abanca Corporación Bancaria a Bankia, C-70/17 a C-179/17, EU:C:2019:250, body 56 a 57).

71 Nicméně ve věcech v původním řízení se nejeví, s výhradou ověření v tomto ohledu provedených vnitrostátním soudem, že případné zrušení dotčeného ujednání o smluvní pokutě by mělo za následek zrušení smluv v plném rozsahu, a tedy vystavení spotřebitelů obzvláště nepříznivým důsledkům.

72 K tomu, zda je za okolností, jako jsou okolnosti dotčené ve věcech v původním řízení, možné, aby předkládající soud kromě toho použil pravidla vnitrostátního práva týkající se mimosmluvní odpovědnosti, postačí uvést, že směrnice 93/13, podle svého čl. 1 odst. 1, má za cíl sblížit právní a správní předpisy členských států týkající se zneužívajících ujednání ve smlouvách uzavíraných mezi prodávajícím zboží nebo poskytovatelem služeb a spotřebitelem.

73 Otázka, zda okolnosti, jako jsou okolnosti dotčené v původním řízení, mohou mimo jiné spadat pod právo mimosmluvní odpovědnosti, tudíž nespadá pod směrnici 93/13, ale do vnitrostátního práva. V návaznosti na to ji není třeba přezkoumávat v rámci těchto žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce.

74 S ohledem na všechny předcházející úvahy je třeba na třetí a pátou otázku odpovědět, že čl. 6 odst. 1 směrnice 93/13 musí být vykládán v tom smyslu, že brání jednak tomu, aby vnitrostátní soud, který konstatuje zneužívající povahu ujednání o smluvní pokutě stanoveného ve smlouvě uzavřené mezi prodávajícím zboží nebo poskytovatelem služeb a spotřebitelem, snížil částku pokuty spotřebitele stanovené uvedeným ujednáním, a jednak tomu, aby vnitrostátní soud toto ujednání nahradil, na základě zásad smluvního práva, ustanovením vnitrostátního práva dispozitivní povahy, s výjimkou případů, kdy by dotčená smlouva nemohla nadále existovat v případě zrušení zneužívajícího ujednání a kdy by zrušení smlouvy jako celku vystavilo spotřebitele zvláště nepříznivým důsledkům.

Ke čtvrté otázce

75 S ohledem na odpověď na třetí a pátou otázku není třeba odpovídat na čtvrtou otázku.

K nákladům řízení

76 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (pátý senát) rozhodl takto:

1) **Článek 3 bod 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, musí být vykládán v tom smyslu, že situace, v níž cestující nastoupí do volně přístupného vlaku s úmyslem cestovat, aniž si opatřil přepravní doklad, spadá pod pojem „přepravní smlouva“ ve smyslu uvedeného ustanovení.**

2) **Článek 6 odst. 1 směrnice Rady 93/13/EHS ze dne 5. dubna 1993 o zneužívajících ujednáních ve spotřebitelských smlouvách, musí být vykládán v tom smyslu, že brání jednak tomu, aby vnitrostátní soud, který konstatuje zneužívající povahu ujednání o smluvní pokutě stanoveného ve smlouvě uzavřené mezi prodávajícím zboží nebo poskytovatelem služeb a spotřebitelem, snížil částku pokuty spotřebitele stanovené uvedeným ujednáním, a jednak tomu, aby vnitrostátní soud toto ujednání nahradil, na základě zásad smluvního práva, ustanovením vnitrostátního práva dispozitivní povahy, s výjimkou případů, kdy by dotčená smlouva nemohla nadále existovat v případě zrušení zneužívajícího ujednání a kdy by zrušení smlouvy jako celku vystavilo spotřebitele zvláště nepříznivým důsledkům.**

Podpisy.