



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 7ης Νοεμβρίου 2019\*

«Προδικαστική παραπομπή – Σιδηροδρομικές μεταφορές – Δικαιώματα και υποχρεώσεις των επιβατών – Κανονισμός (ΕΚ) 1371/2007 – Άρθρο 3, σημείο 8 – Σύμβαση μεταφοράς – Έννοια – Επιβάτης χωρίς εισιτήριο κατά την επιβίβαση του στην αμαξοστοιχία – Καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές – Οδηγία 93/13/ΕΟΚ – Άρθρο 1, παράγραφος 2, και άρθρο 6, παράγραφος 1 – Γενικοί όροι μεταφοράς από σιδηροδρομική επιχείρηση – Νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις αναγκαστικού δικαίου – Ποινική ρήτρα – Εξουσίες του εθνικού δικαστηρίου»

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-349/18 έως C-351/18,

με αντικείμενο αιτήσεις προδικαστικής απόφασεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το *vredegerecht te Antwerpen* (ειρηνοδικείο Αμβέρσας, Βέλγιο) με αποφάσεις της 25ης Μαΐου 2018, οι οποίες περιήλθαν στο Δικαστήριο στις 30 Μαΐου 2018, στο πλαίσιο των δικών

**Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)**

κατά

**Mbutuku Kanye** (C-349/18),

**Larissa Nijs** (C-350/18),

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

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους E. Regan, πρόεδρο τμήματος, I. Jarukaitis (εισηγητή), E. Juhász, M. Pešić και K. Λυκούργο, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: G. Pitruzzella

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Βελγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις C. Van Lul και C. Pochet, καθώς και από τον J.-C. Halleux,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους N. Ruiz García και P. Vanden Heede,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 11ης Ιουνίου 2019,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Οι αιτήσεις προδικαστικής απόφασεως αφορούν την ερμηνεία του άρθρου 9, παράγραφος 4, του κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (ΕΕ 2007, L 315, σ. 14), καθώς και του άρθρου 2, στοιχείο α', και των άρθρων 3 και 6 της οδηγίας 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 1993, σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές (ΕΕ 1993, L 95, σ. 29).
- 2 Οι αιτήσεις αυτές υποβλήθηκαν στο πλαίσιο ενδίκων διαφορών μεταξύ, αφενός, της Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) (εθνικής εταιρίας βελγικών σιδηροδρόμων, SNCB) και, αφετέρου, του Mbutuku Kanyeba (υπόθεση C-349/18), της Larissa Nijs (υπόθεση C-350/18) και του Jean-Louis Anita Dedroog (υπόθεση C-351/18), με αντικείμενο πρόσθετα ποσά που αξίωσε η εταιρία από τους δεύτερους επειδή είχαν ταξιδέψει με αμαξοστοιχία χωρίς να διαθέτουν τίτλο μεταφοράς.

### Το δίκαιο της Ένωσης

#### *Η οδηγία 93/13*

- 3 Η δέκατη τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 93/13 έχει ως εξής:

«[εκτιμώντας] ότι οι νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις των κρατών μελών που καθορίζουν, άμεσα ή έμμεσα, τους όρους των συμβάσεων με τους καταναλωτές θεωρείται ότι δεν περιέχουν καταχρηστικές ρήτρες· ότι, κατά συνέπεια, δεν χρειάζεται να υπάγονται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας οι ρήτρες που απηχούν νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις αναγκαστικού δικαίου καθώς και αρχές ή διατάξεις διεθνών συμβάσεων, στις οποίες έχουν προσχωρήσει τα κράτη μέλη ή η [Ευρωπαϊκή Ένωση]· ότι, γι' αυτό τον λόγο, η έκφραση “νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις αναγκαστικού δικαίου” που αναφέρονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, καλύπτει τους κανόνες οι οποίοι εφαρμόζονται κατά νόμο μεταξύ των συμβαλλομένων, εάν δεν έχει συμφωνηθεί άλλως.»
- 4 Το άρθρο 1 της οδηγίας αυτής ορίζει τα εξής:

«1. Η παρούσα οδηγία έχει αντικείμενο την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών, οι οποίες αφορούν τις καταχρηστικές ρήτρες στις συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ ενός επαγγελματία και ενός καταναλωτή.

2. Οι ρήτρες της σύμβασης που απηχούν νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις αναγκαστικού δικαίου καθώς και διατάξεις ή αρχές διεθνών συμβάσεων στις οποίες έχουν προσχωρήσει τα κράτη μέλη ή η [Ένωση], ιδίως στον τομέα των μεταφορών, δεν υπόκεινται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.»
- 5 Το άρθρο 2, στοιχείο α', της εν λόγω οδηγίας διευκρινίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) “καταχρηστικές ρήτρες”: οι ρήτρες μιας σύμβασης όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 3».

6 Το άρθρο 3 της ίδιας οδηγίας προβλέπει τα εξής:

«1. Ρήτρα σύμβασης που δεν απετέλεσε αντικείμενο ατομικής διαπραγμάτευσης, θεωρείται καταχρηστική όταν παρά την απαίτηση καλής πίστης, δημιουργεί εις βάρος του καταναλωτή σημαντική ανισορροπία ανάμεσα στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών, τα απορρέοντα από τη σύμβαση.

2. Θεωρείται πάντοτε ότι η ρήτρα δεν αποτέλεσε αντικείμενο ατομικής διαπραγμάτευσης, όταν έχει συνταχθεί εκ των προτέρων και όταν ο καταναλωτής, εκ των πραγμάτων, δε μπόρεσε να επηρεάσει το περιεχόμενό της, ιδίως στα πλαίσια μιας σύμβασης προσχωρήσεως.

[...]

3. Το παράρτημα περιέχει ενδεικτικό και μη εξαντλητικό κατάλογο ρητρών που είναι δυνατόν να κηρυχθούν καταχρηστικές.»

7 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/13 έχει ως εξής:

«Τα κράτη μέλη θεσπίζουν διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες οι καταχρηστικές ρήτρες σύμβασης μεταξύ επαγγελματία και καταναλωτή, τηρουμένων των σχετικών όρων της εθνικής νομοθεσίας, δεν δεσμεύουν τους καταναλωτές, ενώ η σύμβαση εξακολουθεί να δεσμεύει τους συμβαλλόμενους, εάν μπορεί να υπάρξει και χωρίς τις καταχρηστικές ρήτρες.»

8 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής έχει ως εξής:

«Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, προς το συμφέρον των καταναλωτών, καθώς και των ανταγωνιζόμενων επαγγελματιών, να υπάρχουν τα κατάλληλα και αποτελεσματικά μέσα, προκειμένου να πάψει η χρησιμοποίηση των καταχρηστικών ρητρών στις συμβάσεις που συνάπτονται από έναν επαγγελματία με καταναλωτές.»

### **Ο κανονισμός 1371/2007**

9 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 3 του κανονισμού 1371/2007 αναφέρουν τα εξής:

«(1) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι σημαντικό να διασφαλίζονται τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών όπως και να βελτιωθεί η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα των παρεχομένων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, ούτως ώστε να προωθηθεί η αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς.

(2) Με την ανακοίνωση της Επιτροπής “Στρατηγική για την πολιτική υπέρ των καταναλωτών 2002-2006” [ΕΕ 2002, C 137, σ. 2] τίθεται ο στόχος να επιτευχθεί υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή στο πεδίο των μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 153 παράγραφος 2 της συνθήκης.

(3) Δεδομένου ότι ο επιβάτης σιδηροδρόμου είναι το ασθενέστερο μέρος της συμβάσεως μεταφοράς, θα πρέπει να διασφαλίζονται τα συναφή δικαιώματά του.»

10 Το άρθρο 1, στοιχείο α', του κανονισμού αυτού προβλέπει τα ακόλουθα:

«Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζονται κανόνες σχετικά με:

α) τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχει η σιδηροδρομική επιχείρηση, τη σύναψη συμβολαίων μεταφορών, την έκδοση εισιτηρίων και την πραγματοποίηση ηλεκτρονικού συστήματος πληροφοριών και κρατήσεων στις σιδηροδρομικές μεταφορές».

11 Το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού περιέχει τους εξής ορισμούς:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται οι εξής ορισμοί:

[...]

2) ως “μεταφορέας” νοείται η συμβατική σιδηροδρομική επιχείρηση με την οποία ο επιβάτης έχει συνάψει τη σύμβαση μεταφοράς ή σειρά διαδοχικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που μπορεί να είναι υπόλογες βάσει της εν λόγω σύμβασης·

[...]

8) ως “σύμβαση μεταφοράς” νοείται η σύμβαση μεταφοράς, επ' αμοιβή ή δωρεάν, μεταξύ σιδηροδρομικής επιχείρησης ή πωλητή εισιτηρίων και του επιβάτη για την παροχή μιας ή περισσότερων υπηρεσιών μεταφοράς·

[...]

10) ως “εισιτήριο απευθείας μεταφοράς” νοείται το εισιτήριο ή τα εισιτήρια που απεικονίζουν σύμβαση μεταφοράς για τη διεκπεραίωση διαδοχικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών από μια ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις·

[...]

16) ως “γενικοί όροι μεταφοράς” νοούνται οι όροι του μεταφορέα υπό μορφή γενικών όρων ή κομίστρων που ισχύουν νόμιμα σε κάθε κράτος μέλος και οι οποίοι, με τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς, έχουν καταστεί ακέραιο μέρος της·

[...].».

12 Το κεφάλαιο II του κανονισμού 1371/2007, με τίτλο «Σύμβαση μεταφοράς, πληροφορίες και εισιτήρια», περιλαμβάνει τα άρθρα 4 έως 10 του εν λόγω κανονισμού. Το άρθρο 4 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Σύμβαση μεταφοράς», προβλέπει τα εξής:

«Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου, η σύναψη και εκτέλεση σύμβασης μεταφοράς και η διάθεση πληροφοριών και εισιτηρίων διέπονται από τις διατάξεις του τίτλου II και του τίτλου III του παραρτήματος I.»

13 Το άρθρο 9 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο αφορά τη διαθεσιμότητα των εισιτηρίων, των εισιτηρίων απευθείας μεταφοράς και των κρατήσεων, ορίζει στις παραγράφους 2 έως 4 τα εξής:

«2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις διαθέτουν εισιτήρια στους επιβάτες σε ένα τουλάχιστον από τα εξής σημεία πώλησης:

α) γραφεία εισιτηρίων ή μηχανές πώλησης·

- β) τηλέφωνο/διαδίκτυο ή οιαδήποτε άλλη ευρέως διαθέσιμη τεχνολογία πληροφοριών·
- γ) επί των αμαξοστοιχιών.

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 και 5, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις διαθέτουν εισιτήρια στους επιβάτες, στο πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, τουλάχιστον σε ένα από τα εξής σημεία πώλησης:

- α) γραφεία εισιτηρίων ή μηχανές πώλησης·
- β) επί των αμαξοστοιχιών.

4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν τη δυνατότητα αγοράς εισιτηρίων για την αντίστοιχη γραμμή επί της αμαξοστοιχίας, εκτός εάν αυτό υπόκειται σε περιορισμούς ή έχει απορριφθεί για λόγους ασφάλειας ή καταπολέμησης της απάτης ή λόγω υποχρεωτικής κράτησης ή για εύλογους εμπορικούς λόγους.»

14 Το παράρτημα I του κανονισμού 1371/2007, με τίτλο «Απόσπασμα από τους ενιαίους κανόνες σχετικά με τη σύμβαση διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (CIV)», αποτελείται από τους τίτλους II έως VII του προσαρτήματος A της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο για την τροποποίηση της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, της 3ης Ιουνίου 1999 (στο εξής: COTIF). Στο εν λόγω παράρτημα I περιλαμβάνεται ο τίτλος II του ως άνω προσαρτήματος, με τίτλο «Σύναψη και εκτέλεση συμβολαίου μεταφοράς», που περιλαμβάνει τα άρθρα 6 έως 11 του εν λόγω προσαρτήματος.

15 Το άρθρο 6 του προσαρτήματος A της COTIF, με τίτλο «Σύμβαση μεταφοράς», προβλέπει τα εξής:

«1. Με τη σύμβαση μεταφοράς, ο μεταφορέας δεσμεύεται να μεταφέρει τον επιβάτη καθώς και, κατά περίπτωση, αποσκευές και οχήματα στον τόπο προορισμού και να παραδώσει τις αποσκευές και τα οχήματα στον τόπο προορισμού.

2. Η σύμβαση μεταφοράς πρέπει να αποδεικνύεται με έναν ή περισσότερους τίτλους μεταφοράς που παραδίδονται στον επιβάτη. Ωστόσο, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 9, η απουσία, η μη κανονικότητα ή η απώλεια του τίτλου μεταφοράς δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την εγκυρότητα της σύμβασης, την οποία εξακολουθούν να διέπουν οι παρόντες ενιαίοι κανόνες.

3. Ο τίτλος μεταφοράς αποτελεί τεκμήριο, μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, της σύναψης και του περιεχομένου της σύμβασης μεταφοράς.»

16 Το άρθρο 7 του εν λόγω προσαρτήματος A, το οποίο αφορά τον «Τίτλο μεταφοράς», ορίζει στις παραγράφους 1 και 2 τα εξής:

«1. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς καθορίζουν τη μορφή και το περιεχόμενο των τίτλων μεταφοράς καθώς και τη γλώσσα και τους χαρακτήρες στους οποίους αυτοί πρέπει να τυπώνονται και να συμπληρώνονται.

2. Στον τίτλο μεταφοράς πρέπει τουλάχιστον να αναγράφονται:

[...]

γ) οποιαδήποτε άλλη ένδειξη απαραίτητη για την απόδειξη της σύναψης και του περιεχομένου του συμβολαίου μεταφοράς και που επιτρέπει στον επιβάτη να διεκδικήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από αυτό το συμβόλαιο.»

17 Το άρθρο 8, παράγραφος 1, του εν λόγω προσαρτήματος Α διευκρινίζει ότι «[τ]ο κόμιστρο προκαταβάλλεται, εκτός αν συμφωνείται αντιθέτως μεταξύ επιβάτη και μεταφορέα».

18 Το άρθρο 9 του ίδιου προσαρτήματος Α επιγράφεται «Δικαίωμα μεταφοράς. Αποκλεισμός από τη μεταφορά». Κατά την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού:

«Από την έναρξη του ταξιδιού, ο επιβάτης πρέπει να είναι εφοδιασμένος με έγκυρο τίτλο μεταφοράς και οφείλει να τον επιδεικνύει κατά τον έλεγχο των τίτλων μεταφοράς. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς μπορούν να προβλέπουν:

α) ότι επιβάτης ο οποίος δεν επιδεικνύει έγκυρο τίτλο μεταφοράς οφείλει να καταβάλει, εκτός από το κόμιστρο, πρόστιμο·

β) ότι επιβάτης ο οποίος αρνείται την άμεση πληρωμή του κομίστρου ή του προστίμου μπορεί να αποκλειστεί από τη μεταφορά·

γ) εάν και με ποιους όρους λαμβάνει χώρα επιστροφή προστίμου.»

### **Οι διαφορές των κύριων δικών και τα προδικαστικά ερωτήματα**

19 Κατά τη διάρκεια του 2015, διαπιστώθηκε σε τέσσερις περιπτώσεις ότι ο M. Kanyebe είχε πραγματοποιήσει ισάριθμες διαδρομές με αμαξοστοιχία χωρίς να είναι εφοδιασμένος με τίτλο μεταφοράς (υπόθεση C-349/18), κατά παράβαση των τότε ισχυόντων άρθρων 156 έως 160 των όρων μεταφοράς της SNCB. Κατά τα έτη 2013 και 2015, διαπιστώθηκε το ίδιο σε πέντε περιπτώσεις όσον αφορά την L. Nijs (υπόθεση C-350/18). Ομοίως, κατά τα έτη 2014 και 2015, η ίδια παράβαση διαπιστώθηκε σε ένδεκα περιπτώσεις όσον αφορά τον J. Dedroog (υπόθεση C-351/18).

20 Η SNCB προσέφερε σε καθένα από τα πρόσωπα αυτά τη δυνατότητα να τακτοποιήσει την κατάσταση του καταβάλλοντας είτε αμέσως το αντίτιμο της διαδρομής, προσαυξημένο κατά το αποκαλούμενο «κόμιστρο εντός της αμαξοστοιχίας», είτε, εντός δεκατεσσάρων ημερών από τη διαπίστωση της παραβάσεως, κατ' αποκοπήν ποσό 75 ευρώ ή, για τις προγενέστερες του 2015 παραβάσεις, το κόμιστρο προσαυξημένο κατά 60 ευρώ. Μετά την παρέλευση της προθεσμίας των 14 ημερών, οι εναγόμενοι των κύριων δικών είχαν ακόμη τη δυνατότητα να καταβάλουν κατ' αποκοπήν ποσό 225 ευρώ ή, για τις προγενέστερες του 2015 παραβάσεις, το κόμιστρο προσαυξημένο κατά 200 ευρώ.

21 Δεδομένου ότι κανένας από τους εναγομένους των κύριων δικών δεν έκανε χρήση των δυνατοτήτων αυτών, η SNCB τους ενήγαγε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, ήτοι του *vredegerecht te Antwerpen* (ειρηνοδικείου Αμβέρσας, Βέλγιο), ζητώντας να υποχρεωθούν να της καταβάλουν, αντιστοίχως, στις υποθέσεις C-349/18 έως C-351/18, τα ποσά των 880,20 ευρώ, των 1 103,90 ευρώ και των 2 394 ευρώ, πλέον των δικαστικών εξόδων σε καθεμία από τις ως άνω περιπτώσεις. Στο πλαίσιο των αγωγών αυτών, η SNCB υποστηρίζει ότι οι έννομες σχέσεις μεταξύ της ίδιας και καθενός από τους εναγομένους των κύριων δικών είναι όχι συμβατικής αλλά κανονιστικής φύσεως, δεδομένου ότι αυτοί δεν αγόρασαν τίτλο μεταφοράς. Οι τελευταίοι δεν παρέστησαν ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

22 Το εν λόγω δικαστήριο εκτιμά ότι, λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας του Δικαστηρίου, υποχρεούται να εξετάσει αυτεπαγγέλτως την εφαρμογή των κανόνων που αφορούν τις καταχρηστικές ρήτρες, εφόσον η υπηρεσία παρέχεται σε καταναλωτή. Παρατηρεί δε ότι, οι υποθέσεις των οποίων έχει επιληφθεί αφορούν, αφενός, «καταναλωτές», κατά την έννοια της θεωρίας περί καταχρηστικών ρητρών, δεδομένου ότι η έννοια αυτή αφορά «κάθε φυσικό πρόσωπο το οποίο ενεργεί για σκοπούς οι οποίοι δεν εμπίπτουν στην εμπορική, επιχειρηματική, βιοτεχνική ή ελευθέρια επαγγελματική του δραστηριότητα» και, αφετέρου, «επιχείρηση», κατά την έννοια της ίδιας αυτής θεωρίας, παραπέμποντας συναφώς σε απόφαση του Hof van Cassatie (Ανώτατου Ακυρωτικού Δικαστηρίου, Βέλγιο). Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, κατά συνέπεια, υποχρεούται να προβεί στην εξέταση

της εφαρμογής της εν λόγω θεωρίας και, συναφώς, διερωτάται ως προς τη φύση της έννομης σχέσης μεταξύ της SNCB και των εναγομένων των κύριων δικών, καθώς και, κατά λογική ακολουθία, ως προς το ζήτημα αν συνήφθη σύμβαση μεταφοράς ή όχι.

- 23 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι η νομική βάση των γενικών όρων μεταφοράς της SNCB, οι οποίοι καθορίζουν τα αντίστοιχα δικαιώματα και υποχρεώσεις της ίδιας και των επιβατών, δεν είναι σαφής. Κατά μια πρώτη άποψη, πρόκειται για ρήτρες αμιγώς συμβατικές. Κατά δεύτερη άποψη, πρόκειται για κανονιστικές αποφάσεις, υπό την έννοια του διοικητικού δικαίου. Εκτός αυτού, κατά το βελγικό δίκαιο υπάρχει διχογνωμία ως προς τη φύση της έννομης σχέσης μεταξύ της SNCB και του επιβάτη. Κατά μια πρώτη άποψη, η σχέση αυτή είναι πάντοτε συμβατικής φύσεως, ακόμη και όταν ο επιβάτης δεν διαθέτει έγκυρο τίτλο μεταφοράς. Το γεγονός και μόνον της εισόδου σε ζώνη όπου είναι απαραίτητη η κατοχή τίτλου μεταφοράς συνεπάγεται τη σύναψη σύμβασης μεταφοράς, η οποία συνιστά μάλιστα αμιγή σύμβαση προσχώρησης. Κατά δεύτερη άποψη, η σχέση είναι συμβατική όταν ο επιβάτης έχει αγοράσει εισιτήριο, αλλά κανονιστική όταν δεν έχει. Συγκεκριμένα, στην τελευταία αυτή περίπτωση δεν υπάρχει σύμπτωση βουλήσεων, δεδομένου ότι ο επιβάτης δεν έχει την πρόθεση να καταβάλει κόμιστρο και η εταιρία μεταφορών δεν έχει την πρόθεση να πραγματοποιήσει τη μεταφορά χωρίς αντίτιμο. Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι η συζήτηση αυτή δεν είναι πλέον επίκαιρη στο βελγικό δίκαιο, λαμβανομένου υπόψη ότι το *Grondwettelijk Hof* (Συνταγματικό Δικαστήριο, Βέλγιο) και το *Hof van Cassatie* (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο) έχουν κρίνει ότι η θεωρία των καταχρηστικών ρητρών έχει εφαρμογή και στην περίπτωση κανονιστικής έννομης σχέσης.
- 24 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει, εντούτοις, ότι η θεωρία των καταχρηστικών ρητρών προϋποθέτει την ύπαρξη σύμβασης και εκτιμά ότι η έννοια της «σύμβασης» είναι έννοια του δικαίου της Ένωσης. Συναφώς, παραπέμπει στο άρθρο 9, παράγραφος 4, του κανονισμού 1371/2007 και διερωτάται ως προς τον χρόνο σύναψης της σύμβασης μεταφοράς και, ειδικότερα, ως προς το αν η σύμβαση αυτή συνάπτεται κατά τον χρόνο εισόδου στη ζώνη όπου, καταρχήν, είναι απαραίτητη η κατοχή τίτλου μεταφοράς ή κατά τον χρόνο αγοράς του τίτλου μεταφοράς.
- 25 Επιπλέον, κατά το αιτούν δικαστήριο, το ζήτημα της σύναψης σύμβασης μεταφοράς πρέπει να συσχετισθεί με το άρθρο 2, στοιχείο α', και με το άρθρο 3 της οδηγίας 93/13. Στις υποθέσεις των οποίων έχει επιληφθεί, οι γενικοί όροι μεταφοράς της SNCB, είτε είναι συμβατικής είτε κανονιστικής φύσεως, πρέπει να θεωρηθούν ως όροι που δεν αποτέλεσαν αντικείμενο ατομικής διαπραγμάτευσης κατά την έννοια της τελευταίας αυτής διάταξης.
- 26 Λαμβανομένων υπόψη των εκτιμήσεων αυτών, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν συνάπτεται πάντοτε συμβατική σχέση μεταξύ μιας εταιρίας μεταφορών και ενός επιβάτη, ακόμη και όταν ο επιβάτης αυτός χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες του εν λόγω μεταφορέα χωρίς να έχει αγοράσει τίτλο μεταφοράς. Αν δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν η θεωρία των καταχρηστικών ρητρών εφαρμόζεται στον επιβάτη που χρησιμοποιεί τα δημόσια μέσα μεταφοράς χωρίς να έχει αγοράσει τίτλο μεταφοράς.
- 27 Στην περίπτωση κατά την οποία το Δικαστήριο κρίνει ότι οι γενικοί όροι μεταφοράς της SNCB πρέπει να εξετασθούν υπό το πρίσμα της θεωρίας των καταχρηστικών ρητρών, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, κατά το βελγικό δίκαιο, οι καταχρηστικές ρήτρες πρέπει να κηρύσσονται άκυρες και ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, το δίκαιο της Ένωσης αντιτίθεται, κατ' ουσίαν, στη δυνατότητα του εθνικού δικαστή, εφόσον διαπιστώσει τον καταχρηστικό χαρακτήρα ρήτρας περιεχόμενης σε σύμβαση συναφθείσα μεταξύ καταναλωτή και επαγγελματία, να συμπληρώσει την εν λόγω σύμβαση τροποποιώντας το περιεχόμενο της σχετικής ρήτρας. Ωστόσο, η βελγική νομική θεωρία έχει επικρίνει αυτή την απαγόρευση αντικατάστασης με ενδοτικού χαρακτήρα διάταξη του κοινού δικαίου για τον λόγο ότι δεν μετριάζεται επαρκώς. Επομένως, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν μπορεί να υφίστανται περιστάσεις υπό τις οποίες ο επαγγελματίας έχει συμφέρον να διατηρηθεί μια ρήτρα, αλλά στις οποίες ο καταναλωτής έχει συμφέρον να μετριαστεί το περιεχόμενο της ρήτρας αυτής από τον δικαστή και, στην περίπτωση αυτή, αν οι περιστάσεις αυτές μπορούν να καθοριστούν κατά τρόπο αφηρημένο.

28 Υπό τις συνθήκες αυτές, το *vredegerecht te Antwerpen* (ειρηνοδικείο Αμβέρσας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα, τα οποία έχουν πανομοιότυπη διατύπωση σε καθεμία από τις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις:

- «1) Έχει το άρθρο 9, παράγραφος 4, του [κανονισμού 1371/2007], σε συνδυασμό με το άρθρο 2, στοιχείο α', και το άρθρο 3 της οδηγίας 93/13, την έννοια ότι δημιουργείται πάντα συμβατική έννομη σχέση μεταξύ της μεταφορικής εταιρίας και του επιβάτη, ακόμη και όταν αυτός, χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο, κάνει χρήση της υπηρεσίας που παρέχει ο μεταφορέας;
- 2) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο ως άνω ερώτημα, εκτείνεται η προστασία της θεωρίας των καταχρηστικών ρητρών επίσης σε επιβάτη ο οποίος κάνει χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο και λόγω αυτής της συμπεριφοράς, δυνάμει των γενικών όρων μεταφοράς του μεταφορέα, οι οποίοι θεωρούνται γενικώς δεσμευτικοί λόγω της κανονιστικής τους φύσεως ή λόγω της επίσημης δημοσιεύσεώς τους, οφείλει να πληρώσει πρόσθετο ποσό, επιπλέον του κομίστρου;
- 3) Αντιτίθεται το άρθρο 6 της οδηγίας 93/13 [...], το οποίο ορίζει ότι τα “κράτη μέλη θεσπίζουν διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες οι καταχρηστικές ρήτρες σύμβασης μεταξύ επαγγελματία και καταναλωτή, τηρουμένων των σχετικών όρων της εθνικής νομοθεσίας, δεν δεσμεύουν τους καταναλωτές, ενώ η σύμβαση εξακολουθεί να δεσμεύει τους συμβαλλόμενους, εάν μπορεί να υπάρξει και χωρίς τις καταχρηστικές ρήτρες”, σε κάθε περίπτωση στον εκ μέρους του δικαστή μετριασμό των αποτελεσμάτων της ρήτρας που κρίθηκε καταχρηστική ή, αντ' αυτού, στην εφαρμογή του κοινού δικαίου;
- 4) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο ως άνω ερώτημα, υπό ποιες περιστάσεις μπορεί ο εθνικός δικαστής να προβεί στον μετριασμό των αποτελεσμάτων της ρήτρας που κρίθηκε καταχρηστική, ή, αντ' αυτού, στην εφαρμογή του κοινού δικαίου;
- 5) Σε περίπτωση που δεν μπορεί να δοθεί *in abstracto* απάντηση στα ως άνω ερωτήματα, τίθεται το ερώτημα αν, σε περίπτωση που η εθνική εταιρία σιδηροδρόμων, αφού εντοπίσει έναν “*zwartrijder*” (επιβάτη χωρίς εισιτήριο), επιβάλλει σε αυτόν διοικητική κύρωση με τη μορφή πρόσθετου ποσού, επιπλέον ή όχι του κομίστρου, και ο δικαστής καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το επιβληθέν πρόσθετο ποσό είναι καταχρηστικό κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο α', σε συνδυασμό με το άρθρο 3 της οδηγίας 93/13, το άρθρο 6 της οδηγίας 93/13 αντιτίθεται στην εκ μέρους του δικαστή κήρυξη της ρήτρας ως άκυρης και στην εφαρμογή του κοινού δικαίου περί ευθύνης προς αποζημίωση της εθνικής εταιρίας σιδηροδρόμων για τη ζημία που η τελευταία υπέστη.»

## **Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου**

29 Με απόφαση του Προέδρου του Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 2018, οι υποθέσεις C-349/18 έως C-351/18 ενώθηκαν προς διευκόλυνση της έγγραφης διαδικασίας και προς έκδοση κοινής αποφάσεως.

## **Επί των προδικαστικών ερωτημάτων**

### ***Επί του πρώτου ερωτήματος***

30 Καταρχάς, επισημαίνεται, αφενός, ότι, με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί την ερμηνεία του άρθρου 9, παράγραφος 4, του κανονισμού 1371/2007 υπό το πρίσμα της οδηγίας 93/13. Ωστόσο, ο κανονισμός αυτός δεν περιέχει καμία παραπομπή στην οδηγία 93/13. Επιπλέον, όπως προκύπτει από τη σύγκριση των αντίστοιχων άρθρων τους 1, ο κανονισμός αυτός και η ως άνω οδηγία έχουν διαφορετικά αντικείμενα. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις της οδηγίας 93/13 δεν είναι κρίσιμες



για την ερμηνεία του κανονισμού 1371/2007 (βλ., κατ' αναλογία, αποφάσεις της 9ης Σεπτεμβρίου 2004, Meiland Azewijn, C-292/02, EU:C:2004:499, σκέψη 40, της 15ης Δεκεμβρίου 2011, Møller, C-585/10, EU:C:2011:847, σκέψεις 37 και 38, καθώς και της 11ης Σεπτεμβρίου 2014, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-525/12, EU:C:2014:2202, σκέψη 40).

- 31 Αφετέρου, μολονότι, με το πρώτο αυτό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς την ερμηνεία του άρθρου 9, παράγραφος 4, του κανονισμού 1371/2007, επισημαίνεται ότι η διάταξη αυτή αφορά τη δυνατότητα αγοράς εισιτηρίων για την οικεία υπηρεσία επί της αμαξοστοιχίας την οποία πρέπει καταρχήν να προσφέρουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Εντούτοις, από τις αποφάσεις περί παραπομπής προκύπτει ότι οι υποθέσεις των κύριων δικών αφορούν όχι αυτή τη δυνατότητα, αλλά το ζήτημα αν ο επιβάτης ο οποίος πραγματοποιεί διαδρομή με αμαξοστοιχία χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο πρέπει να θεωρηθεί, λόγω της επιβίβασης του στην αμαξοστοιχία, ότι συνήψε συμβατική σχέση με τη σιδηροδρομική επιχείρηση, κατά την έννοια του κανονισμού αυτού. Επομένως, για την επίλυση των διαφορών των κύριων δικών δεν απαιτείται η ερμηνεία αυτού καθεαυτού του εν λόγω άρθρου 9, παράγραφος 4.
- 32 Ωστόσο, από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι, στο πλαίσιο της κατά το άρθρο 267 ΣΛΕΕ διαδικασίας συνεργασίας μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων και του Δικαστηρίου, στο Δικαστήριο εναπόκειται να δώσει στο εθνικό δικαστήριο χρήσιμη απάντηση η οποία να του παρέχει τη δυνατότητα επιλύσεως της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί. Υπό το πρίσμα αυτό, το Δικαστήριο μπορεί να αναδιατυπώσει, εφόσον είναι αναγκαίο, τα ερωτήματα που του έχουν υποβληθεί. Το γεγονός ότι, από τυπικής απόψεως, ένα εθνικό δικαστήριο διατύπωσε προδικαστικό ερώτημα παραπέμποντας σε ορισμένες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης δεν εμποδίζει το Δικαστήριο να του παράσχει όλα τα ερμηνευτικά στοιχεία που μπορούν να είναι χρήσιμα για να αποφανθεί επί της υποθέσεως της οποίας έχει επιληφθεί, ασχέτως του αν στα ερωτήματά του γίνεται μνεία των στοιχείων αυτών. Συναφώς, στο Δικαστήριο απόκειται να συναγάγει, από το σύνολο των στοιχείων που του παρέχει το εθνικό δικαστήριο και ιδίως από το σκεπτικό της αποφάσεως περί παραπομπής, εκείνα τα στοιχεία του δικαίου της Ένωσης που χρήζουν ερμηνείας, λαμβανομένου υπόψη του αντικειμένου της διαφοράς (απόφαση της 27ης Ιουνίου 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, σκέψη 36 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 33 Λαμβανομένων υπόψη των εκτιμήσεων αυτών και του σκεπτικού των αιτήσεων προδικαστικής αποφάσεως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, σημείο 8, του κανονισμού 1371/2007 έχει την έννοια ότι η περίπτωση κατά την οποία ένας επιβάτης επιβιβάζεται σε αμαξοστοιχία για την πραγματοποίηση διαδρομής χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο εμπίπτει στην έννοια της «σύμβασης μεταφοράς», κατά τη διάταξη αυτή.
- 34 Κατά το άρθρο 3, σημείο 8, του κανονισμού 1371/2007, η έννοια της «σύμβασης μεταφοράς», για τους σκοπούς του κανονισμού αυτού, αφορά «σύμβαση μεταφοράς, επ' αμοιβή ή δωρεάν, μεταξύ σιδηροδρομικής επιχείρησης ή πωλητή εισιτηρίων και του επιβάτη για την παροχή μιας ή περισσότερων υπηρεσιών μεταφοράς».
- 35 Υπενθυμίζεται ότι, για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (αποφάσεις της 7ης Ιουνίου 2005, VEMW κ.λπ., C-17/03, EU:C:2005:362, σκέψη 41 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 22ας Νοεμβρίου 2012, Westbahn Management, C-136/11, EU:C:2012:740, σκέψη 33 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 36 Όσον αφορά το γράμμα του άρθρου 3, σημείο 8, του κανονισμού 1371/2007, πρέπει να επισημανθεί, αφενός, ότι ο όρος «σύμβαση», κατά τη συνήθη έννοιά του, υποδηλώνει μια σύμπτωση συγκλινουσών βουλήσεων που προορίζεται να παραγάγει έννομα αποτελέσματα. Αφετέρου, στο πλαίσιο του τομέα που διέπεται από τον κανονισμό αυτό και λαμβανομένου υπόψη του γράμματος της διατάξεως αυτής,

το αποτέλεσμα αυτό συνίσταται κυρίως στην υποχρέωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης να παράσχει στον επιβάτη μία ή περισσότερες υπηρεσίες μεταφορών και στην υποχρέωση του επιβάτη να καταβάλει το σχετικό αντίτιμο, εκτός αν η υπηρεσία μεταφοράς παρέχεται δωρεάν.

- 37 Ως εκ τούτου, από τις διαπιστώσεις της προηγούμενης σκέψης προκύπτει ότι τόσο η σιδηροδρομική επιχείρηση, παρέχοντας ελεύθερη πρόσβαση στην αμαξοστοιχία της, όσο και ο επιβάτης, επιβιβαζόμενος στην αμαξοστοιχία αυτή με σκοπό την πραγματοποίηση διαδρομής, δηλώνουν τις συγκλίνουσες βουλήσεις τους να συνάψουν συμβατική σχέση, οπότε πληρούνται, καταρχήν, οι αναγκαίες προϋποθέσεις για την απόδειξη της ύπαρξης σύμβασης μεταφοράς. Ωστόσο, από το γράμμα του άρθρου 3, παράγραφος 8, του κανονισμού 1371/2007 δεν μπορεί να προσδιοριστεί αν η κατοχή εισιτηρίου από τον επιβάτη αποτελεί απαραίτητο στοιχείο προκειμένου να γίνει δεκτό ότι υφίσταται «σύμβαση μεταφοράς» κατά την έννοια της διάταξης αυτής.
- 38 Όσον αφορά το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 3, σημείο 8, του κανονισμού 1371/2007, επισημαίνεται, πρώτον, ότι ο όρος «σύμβαση μεταφοράς» περιλαμβάνεται σε πολλές άλλες διατάξεις του κανονισμού αυτού.
- 39 Έτσι, το άρθρο 3, σημείο 10, του εν λόγω κανονισμού ορίζει την έννοια του «εισιτηρίου απευθείας μεταφοράς» ως «το εισιτήριο ή τα εισιτήρια που απεικονίζουν σύμβαση μεταφοράς για τη διεκπεραίωση διαδοχικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών από μια ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις».
- 40 Το άρθρο 4 του ίδιου κανονισμού, το οποίο αφορά ειδικώς τη «σύμβαση μεταφοράς», προβλέπει ότι, «[μ]ε την επιφύλαξη των διατάξεων του [κεφαλαίου II του κανονισμού 1371/2007], η σύναψη και εκτέλεση σύμβασης μεταφοράς και η διάθεση πληροφοριών και εισιτηρίων διέπονται από τις διατάξεις του τίτλου II και του τίτλου III του παραρτήματος I» του κανονισμού αυτού.
- 41 Συναφώς, στο παράρτημα I του κανονισμού 1371/2007 επαναλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, ο τίτλος II του προσαρτήματος Α της COTIF, σχετικά με τη σύναψη και την εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς. Κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, του εν λόγω προσαρτήματος, «[μ]ε τη σύμβαση μεταφοράς, ο μεταφορέας δεσμεύεται να μεταφέρει τον επιβάτη καθώς και, κατά περίπτωση, αποσκευές και οχήματα στον τόπο προορισμού και να παραδώσει τις αποσκευές και τα οχήματα στον τόπο προορισμού», ενώ η παράγραφος 2 του εν λόγω άρθρου 6 διευκρινίζει ότι η σύμβαση μεταφοράς πρέπει να αποδεικνύεται με έναν ή περισσότερους τίτλους μεταφοράς που παραδίδονται στον επιβάτη και ότι, υπό την επιφύλαξη του άρθρου 9 του εν λόγω προσαρτήματος, η απουσία, η μη κανονικότητα ή η απώλεια του τίτλου μεταφοράς δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την εγκυρότητα της σύμβασης, την οποία εξακολουθούν να διέπουν οι ενιαίοι κανόνες της COTIF. Το άρθρο 6, παράγραφος 3, του ίδιου προσαρτήματος προσθέτει ότι ο τίτλος μεταφοράς αποτελεί τεκμήριο, μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, της σύναψης και του περιεχομένου της σύμβασης μεταφοράς.
- 42 Επιπλέον, το άρθρο 7 του προσαρτήματος Α της COTIF προβλέπει, στην παράγραφο 1, ότι οι γενικοί όροι μεταφοράς καθορίζουν, μεταξύ άλλων, τη μορφή και το περιεχόμενο των τίτλων μεταφοράς και, στην παράγραφο 2, στοιχείο γ', ότι στον τίτλο μεταφοράς πρέπει να αναγράφονται, μεταξύ άλλων, κάθε ένδειξη που απαιτείται για την απόδειξη της σύναψης και του περιεχομένου της σύμβασης μεταφοράς και που επιτρέπει στον επιβάτη να διεκδικήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από αυτή τη σύμβαση.
- 43 Συναφώς, πρέπει να υπογραμμιστεί επίσης ότι, όπως προκύπτει από το άρθρο 9, παράγραφοι 2 και 3, του κανονισμού 1371/2007, με την επιφύλαξη της παραγράφου 4 του άρθρου αυτού, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποχρεούνται να διαθέτουν εισιτήρια στους επιβάτες μέσω τουλάχιστον ενός από τα τρία –ή τα δύο, εφόσον πρόκειται για εισιτήρια στο πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών– σημεία πώλησης που απαριθμούν οι διατάξεις αυτές, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται η διάθεση επί των αμαξοστοιχιών.

- 44 Δεύτερον, επισημαίνεται ότι, όπως προκύπτει από το άρθρο 8, παράγραφος 1, του προσαρτήματος Α της COTIF, το οποίο περιλαμβάνεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού αυτού, το κόμιστρο προκαταβάλλεται μόνον εφόσον δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία μεταξύ επιβάτη και μεταφορέα.
- 45 Επιπλέον, είναι ασφαλώς αληθές ότι το άρθρο 9 του εν λόγω προσαρτήματος Α, υπό την επιφύλαξη του οποίου εφαρμόζεται το άρθρο 6 του προσαρτήματος αυτού, προβλέπει, στην παράγραφο 1, πρώτη περίοδος, ότι, από την έναρξη του ταξιδιού, ο επιβάτης πρέπει να είναι εφοδιασμένος με έγκυρο τίτλο μεταφοράς και οφείλει να τον επιδεικνύει κατά τον έλεγχο των τίτλων μεταφοράς. Εντούτοις, στα στοιχεία α' και β' της δεύτερης περιόδου του εν λόγω άρθρου 9 ορίζεται, αντιστοίχως, ότι οι γενικοί όροι μεταφοράς μπορούν να προβλέπουν ότι επιβάτης ο οποίος δεν επιδεικνύει έγκυρο τίτλο μεταφοράς οφείλει να καταβάλει, εκτός από το κόμιστρο, και πρόστιμο, και ότι επιβάτης ο οποίος αρνείται την άμεση πληρωμή του κομίστρου ή του προστίμου μπορεί να αποκλειστεί από τη μεταφορά.
- 46 Κατά το άρθρο 3, σημείο 16, του κανονισμού 1371/2007, η έννοια των «γενικών όρων μεταφοράς», για τους σκοπούς του κανονισμού αυτού, αφορά «[τους όρους] του μεταφορέα υπό μορφή γενικών όρων ή κομίστρων που ισχύουν νόμιμα σε κάθε κράτος μέλος και οι οποίοι, με τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς, έχουν καταστεί ακέραιο μέρος της», εξυπακουμένου ότι ως «μεταφορέας» ορίζεται, στο άρθρο 3, σημείο 2, του κανονισμού αυτού, «η συμβατική σιδηροδρομική επιχείρηση με την οποία ο επιβάτης έχει συνάψει τη σύμβαση μεταφοράς ή σειρά διαδοχικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που μπορεί να είναι υπόλογες βάσει της εν λόγω σύμβασης».
- 47 Στο μέτρο που, δυνάμει του άρθρου 9 του προσαρτήματος Α της COTIF, που περιλαμβάνεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού 1371/2007, οι γενικοί όροι μεταφοράς μπορούν να αντιταχθούν σε επιβάτη ο οποίος δεν διαθέτει έγκυρο τίτλο μεταφοράς ή αρνείται την άμεση καταβολή του κομίστρου, και στο μέτρο που οι όροι αυτοί, κατά το άρθρο 3, σημείο 16, του κανονισμού αυτού, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημείο 2, του κανονισμού αυτού, καθίστανται ακέραιο μέρος της σύμβασης μεταφοράς μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του επιβάτη μέσω της σύναψης της σύμβασης αυτής, συνάγεται ότι η επιχείρηση αυτή, η οποία παρέχει ελεύθερη πρόσβαση στις αμαξοστοιχίες της, και ένας επιβάτης, ο οποίος επιβιβάζεται σε τέτοια αμαξοστοιχία με σκοπό την πραγματοποίηση διαδρομής, πρέπει να θεωρούνται ως μέρη «σύμβασης μεταφοράς», κατά την έννοια του ίδιου κανονισμού, από τη στιγμή που ο εν λόγω επιβάτης βρίσκεται υπό τις ως άνω συνθήκες επί της αμαξοστοιχίας. Πράγματι, στην αντίθετη περίπτωση, οι γενικοί όροι μεταφοράς δεν θα μπορούσαν, βάσει του κανονισμού 1371/2007, να αντιταχθούν στον εν λόγω επιβάτη.
- 48 Επομένως, από τα στοιχεία αυτά προκύπτει σαφώς ότι το εισιτήριο, το οποίο προσδιορίζεται επίσης, στο ως άνω προσάρτημα Α, με τον όρο «τίτλος μεταφοράς», είναι απλώς το μέσο διά του οποίου υλοποιείται η σύμβαση μεταφοράς, κατά την έννοια του κανονισμού 1371/2007.
- 49 Κατά συνέπεια, το γράμμα του άρθρου 3, σημείο 8, του κανονισμού 1371/2007 και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η διάταξη αυτή οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η έννοια της «σύμβασης μεταφοράς», κατά την εν λόγω διάταξη, πρέπει, για τους σκοπούς του κανονισμού αυτού, να νοείται ως ανεξάρτητη από την κατοχή εισιτηρίου από τον επιβάτη, καθώς και υπό την έννοια ότι καλύπτει την περίπτωση κατά την οποία ένας επιβάτης επιβιβάζεται σε ελεύθερα προσβάσιμη αμαξοστοιχία με σκοπό την πραγματοποίηση διαδρομής χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο.
- 50 Υπέρ της ερμηνείας αυτής συνηγορούν οι σκοποί τους οποίους επιδιώκει ο κανονισμός 1371/2007. Αφενός, κατά το άρθρο του 1, στοιχείο α', ο κανονισμός αυτός έχει ως αντικείμενο, μεταξύ άλλων, τη θέσπιση κανόνων όσον αφορά τη σύναψη συμβάσεων μεταφοράς. Αφετέρου, η αιτιολογική σκέψη 1 του εν λόγω κανονισμού υπογραμμίζει, μεταξύ άλλων, ότι, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι σημαντικό να διασφαλίζονται τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών. Επιπλέον, από την αιτιολογική σκέψη 2 του ίδιου κανονισμού προκύπτει ότι πρέπει να

επιτευχθεί υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών στον τομέα των μεταφορών και, κατά την αιτιολογική σκέψη 3, δεδομένου ότι ο επιβάτης σιδηροδρόμου είναι το ασθενέστερο μέρος της σύμβασης μεταφοράς, θα πρέπει να διασφαλίζονται τα συναφή δικαιώματά του.

- 51 Θα ήταν αντίθετο προς τους σκοπούς αυτούς να θεωρηθεί ότι η έννοια της «σύμβασης μεταφοράς», κατά τον κανονισμό 1371/2007, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν καλύπτει την περίπτωση κατά την οποία ένας επιβάτης επιβιβάζεται σε ελεύθερα προσβάσιμη αμαξοστοιχία με σκοπό την πραγματοποίηση διαδρομής χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο. Πράγματι, αν γινόταν δεκτό ότι ένας τέτοιος επιβάτης δύναται να θεωρηθεί, για τον λόγο και μόνον ότι δεν διαθέτει εισιτήριο κατά την επιβίβασή του στην αμαξοστοιχία, ότι δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος σε συμβατική σχέση με τη σιδηροδρομική επιχείρηση που παρέσχε ελεύθερη πρόσβαση στις αμαξοστοιχίες της, ο επιβάτης αυτός θα μπορούσε, λόγω περιστάσεων μη καταλογιστέων σε αυτόν, να στερηθεί των δικαιωμάτων που ο κανονισμός αυτός συναρτά με τη σύναψη σύμβασης μεταφοράς, γεγονός που θα προσέκρουε στον σκοπό της προστασίας των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών τον οποίο επιδιώκει ο εν λόγω κανονισμός και ο οποίος υπενθυμίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 3 του ίδιου κανονισμού.
- 52 Εξάλλου, ελλείψει σχετικών διατάξεων στον κανονισμό 1371/2007, η ερμηνεία αυτή δεν θίγει το κύρος της εν λόγω σύμβασης ή τις συνέπειες που ενδεχομένως απορρέουν από τη μη εκτέλεση, εκ μέρους ενός των συμβαλλομένων, των συμβατικών του υποχρεώσεων, οι οποίες, ελλείψει σχετικής διάταξης στον εν λόγω κανονισμό, εξακολουθούν να διέπονται από το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο.
- 53 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, σημείο 8, του κανονισμού 1371/2007 έχει την έννοια ότι η περίπτωση κατά την οποία ένας επιβάτης επιβιβάζεται σε ελεύθερα προσβάσιμη αμαξοστοιχία για την πραγματοποίηση διαδρομής χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο εμπίπτει στην έννοια της «σύμβασης μεταφοράς», κατά τη διάταξη αυτή.

#### ***Επί του δεύτερου ερωτήματος***

- 54 Λαμβανομένης υπόψη της απάντησης που δόθηκε στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα.

#### ***Επί του τρίτου και του πέμπτου ερωτήματος***

- 55 Με το τρίτο και το πέμπτο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/13 έχει την έννοια ότι αποκλείει τη δυνατότητα εθνικού δικαστηρίου, το οποίο διαπιστώνει τον καταχρηστικό χαρακτήρα ποινικής ρήτρας προβλεπόμενης σε σύμβαση συναφθείσα μεταξύ επαγγελματία και καταναλωτή, να ελαττώνει το ποσό του προστίμου που επιβάλλει η εν λόγω ρήτρα εις βάρος του εν λόγω καταναλωτή ή να αντικαθιστά την εν λόγω ρήτρα με ενδοτικού δικαίου διάταξη του εθνικού δικαίου. Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται επίσης ως προς το ζήτημα αν η οδηγία 93/13 έχει την έννοια ότι αποκλείει, υπό περιστάσεις όπως οι επίμαχες στην κύρια δίκη, τη δυνατότητα εθνικού δικαστηρίου να εφαρμόσει, επιπλέον, τις διατάξεις του εθνικού του δικαίου περί εξωσυμβατικής ευθύνης.
- 56 Συναφώς, επισημαίνεται, προκαταρκτικώς, ότι, εν προκειμένω, σύμφωνα με τα στοιχεία που περιέχονται στις αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως, η ποινική ρήτρα την οποία το αιτούν δικαστήριο θα μπορούσε, ενδεχομένως, να κηρύξει καταχρηστική αποτελεί μέρος των γενικών όρων μεταφοράς της SNCB, ως προς τους οποίους το εν λόγω δικαστήριο διευκρινίζει ότι «θεωρούνται γενικώς δεσμευτικοί λόγω της κανονιστικής τους φύσεως» και ότι αποτελούν αντικείμενο «επίσημης δημοσιεύσεως».

- 57 Λαμβανομένων υπόψη των διευκρινίσεων αυτών, πρέπει να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 93/13, οι ρήτρες της σύμβασης που απηχούν, μεταξύ άλλων, νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις αναγκαστικού δικαίου δεν υπόκεινται στις διατάξεις της οδηγίας αυτής.
- 58 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, και όπως προκύπτει από τη δέκατη τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 93/13, η εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής την οποία προβλέπει το άρθρο 1, παράγραφος 2, εκτείνεται στις διατάξεις του εθνικού δικαίου οι οποίες εφαρμόζονται υποχρεωτικώς ανεξαρτήτως της επιλογής των συμβαλλομένων μερών καθώς και στις καταρχήν εφαρμοστέες διατάξεις, ήτοι ελλείπει διαφορετικής σχετικής συμφωνίας τους, αλλά και στις συμβατικές ρήτρες που απηχούν τις διατάξεις αυτές (πρβλ. αποφάσεις της 21ης Μαρτίου 2013, RWE Vertrieb, C-92/11, EU:C:2013:180, σκέψη 26, της 30ής Απριλίου 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, σκέψεις 30, 31 και 42, καθώς και διάταξη της 7ης Δεκεμβρίου 2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2017:954, σκέψη 25).
- 59 Η εξαίρεση αυτή δικαιολογείται από το γεγονός ότι, καταρχήν, θεμιτώς τεκμαίρεται ότι ο εθνικός νομοθέτης καθιέρωσε μια ισορροπία μεταξύ του συνόλου των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των συμβαλλομένων σε ορισμένες συμβάσεις, ισορροπία την οποία ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε ρητώς να διατηρήσει (πρβλ. απόφαση της 30ής Απριλίου 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, σκέψη 41 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, καθώς και διάταξη της 7ης Δεκεμβρίου 2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2017:954, σκέψη 26).
- 60 Επομένως, η εξαίρεση αυτή από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 93/13 προϋποθέτει, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, τη συνδρομή δύο προϋποθέσεων. Αφενός, η συμβατική ρήτρα πρέπει να απηχεί νομοθετική ή κανονιστική διάταξη και, αφετέρου, η διάταξη αυτή πρέπει να είναι αναγκαστικού δικαίου (αποφάσεις της 10ης Σεπτεμβρίου 2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, σκέψη 78, καθώς και της 20ής Σεπτεμβρίου 2017, Andrićiuć κ.λπ., C-186/16, EU:C:2017:703, σκέψη 28).
- 61 Εκτός αυτού, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει, κατ' ουσίαν, ότι η εν λόγω εξαίρεση καλύπτει τις νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις αναγκαστικού δικαίου πλην αυτών που αφορούν την έκταση των εξουσιών του εθνικού δικαστή για την εκτίμηση του καταχρηστικού χαρακτήρα συμβατικής ρήτρας (πρβλ. αποφάσεις της 30ής Απριλίου 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, σκέψεις 39 και 40 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 7ης Αυγούστου 2018, Banco Santander και Escobedo Cortés, C-96/16 και C-94/17, EU:C:2018:643, σκέψη 44).
- 62 Ο έλεγχος της συνδρομής των προϋποθέσεων αυτών εμπίπτει στην αρμοδιότητα του εθνικού δικαστηρίου σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση (πρβλ. αποφάσεις της 30ής Μαΐου 2013, Asbeek Brusse και de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, σκέψη 33, καθώς και της 20ής Σεπτεμβρίου 2017, Andrićiuć κ.λπ., C-186/16, EU:C:2017:703, σκέψη 29 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 63 Προβαίνοντας στον ανωτέρω έλεγχο, το εθνικό δικαστήριο πρέπει να λάβει υπόψη ότι, δεδομένου ιδίως του σκοπού της οδηγίας 93/13, ήτοι της προστασίας των καταναλωτών έναντι καταχρηστικών ρητρών εισαγόμενων από τους επαγγελματίες σε καταναλωτικές συμβάσεις, η εξαίρεση του άρθρου 1, παράγραφος 2, της ίδιας οδηγίας πρέπει να ερμηνεύεται στενώς (πρβλ. αποφάσεις της 10ης Σεπτεμβρίου 2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, σκέψη 77, καθώς και της 20ής Σεπτεμβρίου 2018, OTP Bank και OTP Faktoring, C-51/17, EU:C:2018:750, σκέψη 54 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 64 Κατόπιν της ανωτέρω διευκρίνισης, απόκειται στο Δικαστήριο να προβεί στην ανάλυση του τρίτου και του πέμπτου ερωτήματος, στηριζόμενο στην προκείμενη, την ακρίβεια της οποίας οφείλει να ελέγξει το αιτούν δικαστήριο, ότι η ρήτρα που το τελευταίο προτίθεται να κηρύξει καταχρηστική δεν εκφεύγει του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 93/13 δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής.

- 65 Κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/13, τα κράτη μέλη προβλέπουν ότι καταχρηστικές ρήτρες σύμβασης συναπτόμενης μεταξύ επαγγελματία και καταναλωτή δεν δεσμεύουν τους καταναλωτές, τηρουμένων των καθοριζομένων στην εθνική νομοθεσία προϋποθέσεων, η δε σύμβαση εξακολουθεί να δεσμεύει τους συμβαλλομένους υπό τους ίδιους όρους, εφόσον μπορεί να υπάρξει και χωρίς τις καταχρηστικές ρήτρες.
- 66 Το Δικαστήριο έχει ερμηνεύσει τη διάταξη αυτή υπό την έννοια ότι ο εθνικός δικαστής πρέπει να συναγάγει όλες τις συνέπειες οι οποίες, κατά το εθνικό δίκαιο, απορρέουν από τη διαπίστωση του καταχρηστικού χαρακτήρα της επίμαχης ρήτρας, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι ο καταναλωτής δεν δεσμεύεται από αυτή. Συναφώς, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι, όταν ο εθνικός δικαστής κρίνει καταχρηστική μια συμβατική ρήτρα, οφείλει να την αφήνει ανεφάρμοστη ώστε να μην παράγει δεσμευτικά αποτελέσματα έναντι του καταναλωτή, εκτός αν αντιτίθεται σε αυτό ο καταναλωτής (πρβλ. αποφάσεις της 30ής Μαΐου 2013, *Asbeek Brusse και de Man Garabito*, C-488/11, EU:C:2013:341, σκέψη 49 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 26ης Μαρτίου 2019, *Abanca Corporación Bancaria και Bankia*, C-70/17 και C-179/17, EU:C:2019:250, σκέψη 52).
- 67 Το Δικαστήριο έχει επίσης κρίνει ότι, όταν ο εθνικός δικαστής διαπιστώνει την ακυρότητα καταχρηστικής ρήτρας περιεχόμενης σε σύμβαση συναφθείσα μεταξύ επαγγελματία και καταναλωτή, το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/13 έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε κανόνα εθνικού δικαίου που επιτρέπει στο εθνικό δικαστήριο να συμπληρώσει την εν λόγω σύμβαση αναθεωρώντας το περιεχόμενο της ρήτρας αυτής (αποφάσεις της 30ής Απριλίου 2014, *Kásler και Káslerné Rábai*, C-26/13, EU:C:2014:282, σκέψη 77 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 26ης Μαρτίου 2019, *Abanca Corporación Bancaria και Bankia*, C-70/17 και C-179/17, EU:C:2019:250, σκέψη 53). Ειδικότερα, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η ανωτέρω διάταξη δεν έχει την έννοια ότι επιτρέπει στο εθνικό δικαστήριο, σε περίπτωση που διαπιστώσει τον καταχρηστικό χαρακτήρα μιας ποινικής ρήτρας σε σύμβαση συναφθείσα μεταξύ ενός επαγγελματία και ενός καταναλωτή, να μειώσει το ποσό της ποινικής ρήτρας που βαρύνει τον καταναλωτή, αντί να αποφανθεί ότι η οικεία ρήτρα ουδόλως έχει εφαρμογή έναντι του καταναλωτή αυτού (αποφάσεις της 30ής Μαΐου 2013, *Asbeek Brusse και de Man Garabito*, C-488/11, EU:C:2013:341, σκέψη 59, καθώς και της 21ης Ιανουαρίου 2015, *Unicaja Banco και Caixabank*, C-482/13, C-484/13, C-485/13 και C-487/13, EU:C:2015:21, σκέψη 29).
- 68 Επομένως, η σύμβαση πρέπει καταρχήν να εξακολουθήσει να υφίσταται, χωρίς άλλη τροποποίηση πλην της προκύπτουσας από την απάλειψη των καταχρηστικών ρητρών, στο μέτρο που, κατά τους κανόνες του εσωτερικού δικαίου, η συνέχιση της ισχύος της συμβάσεως είναι νομικώς εφικτή (αποφάσεις της 30ής Μαΐου 2013, *Asbeek Brusse και de Man Garabito*, C-488/11, EU:C:2013:341, σκέψη 57 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 21ης Ιανουαρίου 2015, *Unicaja Banco και Caixabank*, C-482/13, C-484/13, C-485/13 και C-487/13, EU:C:2015:21, σκέψη 28).
- 69 Εάν το εθνικό δικαστήριο είχε την εξουσία να αναθεωρεί το περιεχόμενο των καταχρηστικών ρητρών που περιέχονται σε τέτοιες συμβάσεις, η ευχέρεια αυτή θα καθιστούσε ενδεχομένως δυσχερέστερη την επίτευξη του μακροπρόθεσμου σκοπού του άρθρου 7 της οδηγίας 93/13. Πράγματι, η ευχέρεια αυτή θα συνέβαλλε στην εξουδετέρωση του αποτρεπτικού αποτελέσματος που ασκεί στους επαγγελματίες η πλήρης απαγόρευση εφαρμογής τέτοιων καταχρηστικών ρητρών στους καταναλωτές, στο μέτρο που οι επαγγελματίες θα εξακολουθούσαν να υπόκεινται στον πειρασμό να χρησιμοποιούν τέτοιες ρήτρες, γνωρίζοντας ότι, ακόμη και αν αυτές κηρύσσονταν άκυρες, η σύμβαση θα μπορούσε παρά ταύτα να συμπληρωθεί, κατά το αναγκαίο μέτρο, από το εθνικό δικαστήριο ώστε να διασφαλιστεί το συμφέρον των εν λόγω επαγγελματιών (αποφάσεις της 30ής Μαΐου 2013, *Asbeek Brusse και de Man Garabito*, C-488/11, EU:C:2013:341, σκέψη 58, καθώς και της 26ης Μαρτίου 2019, *Abanca Corporación Bancaria και Bankia*, C-70/17 και C-179/17, EU:C:2019:250, σκέψη 54 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 70 Εξάλλου, είναι αληθές ότι το Δικαστήριο έχει δεχθεί μια εξαίρεση από την αρχή αυτή, κρίνοντας ότι το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/13 δεν αποκλείει τη δυνατότητα του εθνικού δικαστηρίου, κατ' εφαρμογήν των αρχών του δικαίου των συμβάσεων, να καταργεί την καταχρηστική ρήτρα

υποκαθιστώντας την με εθνική διάταξη ενδοτικού δικαίου, υπό την προϋπόθεση ότι η υποκατάσταση αυτή συνάδει με τον σκοπό του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/13 και καθιστά δυνατή την αποκατάσταση πραγματικής ισορροπίας μεταξύ των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των συμβαλλομένων, ικανής να αποκαταστήσει τη μεταξύ τους ισότητα. Ωστόσο, το Δικαστήριο περιόρισε τη δυνατότητα αυτή στις περιπτώσεις στις οποίες η κήρυξη της ακυρότητας της καταχρηστικής ρήτρας υποχρεώνει το εθνικό δικαστήριο να ακυρώσει τη σύμβαση στο σύνολό της, εκθέτοντας με τον τρόπο αυτό τον καταναλωτή σε ιδιαιτέρως επιζήμιες συνέπειες, με αποτέλεσμα η ενέργεια αυτή να λειτουργεί ως κύρωση (πρβλ. αποφάσεις της 21ης Ιανουαρίου 2015, Unicaja Banco και Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 και C-487/13, EU:C:2015:21, σκέψη 33 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 26ης Μαρτίου 2019, Abanca Corporación Bancaria και Bankia, C-70/17 και C-179/17, EU:C:2019:250, σκέψεις 56 και 57).

- 71 Εντούτοις, στις υποθέσεις των κύριων δικών και υπό την επιφύλαξη των ελέγχων που πρέπει να διενεργήσει συναφώς το αιτούν δικαστήριο, δεν προκύπτει ότι η ενδεχόμενη κήρυξη της ακυρότητας της επίμαχης ποινικής ρήτρας είναι ικανή να συνεπιφέρει την ακύρωση των συμβάσεων στο σύνολό τους και να εκθέσει ως εκ τούτου τους καταναλωτές σε ιδιαιτέρως επιζήμιες συνέπειες.
- 72 Όσον αφορά το ζήτημα αν, υπό περιστάσεις όπως οι επίμαχες στην κύρια δίκη, το αιτούν δικαστήριο θα μπορούσε να εφαρμόσει, επιπλέον, τις διατάξεις του εθνικού δικαίου περί εξωσυμβατικής ευθύνης, αρκεί η επισήμανση ότι η οδηγία 93/13 έχει ως αντικείμενο, σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 1, αυτής, την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τις καταχρηστικές ρήτρες στις συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ επαγγελματία και καταναλωτή και ότι δεν περιέχει καμία διάταξη περί εξωσυμβατικής ευθύνης.
- 73 Ως εκ τούτου, το ζήτημα αν περιστάσεις όπως οι επίμαχες στην κύρια δίκη ενδέχεται, επιπλέον, να εμπίπτουν στο δίκαιο της εξωσυμβατικής ευθύνης άπτεται όχι της οδηγίας 93/13, αλλά του εθνικού δικαίου. Ως εκ τούτου, παρέλκει η εξέτασή του στο πλαίσιο των υπό κρίση αιτήσεων προδικαστικής αποφάσεως.
- 74 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο τρίτο και στο πέμπτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/13 έχει την έννοια ότι αποκλείει τη δυνατότητα εθνικού δικαστηρίου το οποίο διαπιστώνει τον καταχρηστικό χαρακτήρα ποινικής ρήτρας προβλεπόμενης σε σύμβαση συναφθείσα μεταξύ επαγγελματία και καταναλωτή, αφενός, να ελαττώνει το ποσό του προστίμου που επιβάλλει η εν λόγω ρήτρα εις βάρος του εν λόγω καταναλωτή και, αφετέρου, να αντικαθιστά την εν λόγω ρήτρα, κατ' εφαρμογήν των αρχών του εθνικού δικαίου των συμβάσεων, με ενδοτικού δικαίου διάταξη του εθνικού δικαίου, εκτός εάν η επίμαχη σύμβαση δεν μπορεί να εξακολουθήσει να υφίσταται σε περίπτωση κατάργησης της καταχρηστικής ρήτρας και εάν η ακύρωση της σύμβασης στο σύνολό της εκθέτει τον καταναλωτή σε ιδιαιτέρως επιζήμιες συνέπειες.

#### ***Επί του τέταρτου ερωτήματος***

- 75 Λαμβανομένης υπόψη της απάντησης που δόθηκε στο τρίτο και το πέμπτο προδικαστικό ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο τέταρτο ερώτημα.

#### ***Επί των δικαστικών εξόδων***

- 76 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους των κύριων δικών τον χαρακτήρα παρεμπύπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πέμπτο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Το άρθρο 3, σημείο 8, του κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, έχει την έννοια ότι η περίπτωση κατά την οποία ένας επιβάτης επιβιβάζεται σε ελεύθερα προσβάσιμη αμαξοστοιχία για την πραγματοποίηση διαδρομής χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο εμπίπτει στην έννοια της «σύμβασης μεταφοράς», κατά τη διάταξη αυτή.
- 2) Το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 1993, σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές, έχει την έννοια ότι αποκλείει τη δυνατότητα εθνικού δικαστηρίου το οποίο διαπιστώνει τον καταχρηστικό χαρακτήρα ποινικής ρήτρας προβλεπόμενης σε σύμβαση συναφθείσα μεταξύ επαγγελματία και καταναλωτή, αφενός, να ελαττώνει το ποσό του προστίμου που επιβάλλει η εν λόγω ρήτρα εις βάρος του εν λόγω καταναλωτή και, αφετέρου, να αντικαθιστά την εν λόγω ρήτρα, κατ' εφαρμογήν των αρχών του εθνικού δικαίου των συμβάσεων, με ενδοτικού δικαίου διάταξη του εθνικού δικαίου, εκτός εάν η επίμαχη σύμβαση δεν μπορεί να εξακολουθήσει να υφίσταται σε περίπτωση κατάργησης της καταχρηστικής ρήτρας και εάν η ακύρωση της σύμβασης στο σύνολό της εκθέτει τον καταναλωτή σε ιδιαίτερες επιζήμιες συνέπειες.

(υπογραφές)