



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

7 noiembrie 2019*

„Trimitere preliminară – Transport feroviar – Drepturile și obligațiile călătorilor – Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 – Articolul 3 punctul 8 – Contract de transport – Noțiune – Călător fără legitimație de transport la urcarea sa la bordul trenului – Clauze abuzive în contractele încheiate cu consumatorii – Directiva 93/13/CEE – Articolul 1 alineatul (2) și articolul 6 alineatul (1) – Condiții generale de transport ale unei întreprinderi feroviare – Acte cu putere de lege sau norme administrative obligatorii – Clauză penală – Competențele instanței naționale”

În cauzele conexate C-349/18-C-351/18,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de vredegerecht te Antwerpen (judecătorul de pace din Antwerpen, Belgia), prin deciziile din 25 mai 2018, primite de Curte la 30 mai 2018, în procedurile

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)

împotriva

Mbutuku Kanyeba (C-349/18),

Larissa Nijs (C-350/18),

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

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul E. Regan, președinte de cameră, și domnii I. Jarukaitis (raportor), E. Juhász, M. Ilešić și C. Lycourgos, judecători,

avocat general: domnul G. Pitruzzella,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru guvernul belgian, de C. Van Lul, de C. Pochet și de J.-C. Halleux, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de N. Ruiz García și de P. Vanden Heede, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 11 iunie 2019,

* Limba de procedură: neerlandeza.

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererile de decizie preliminară privesc interpretarea articolului 9 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO 2007, L 315, p. 14), precum și a articolului 2 litera (a) și a articolelor 3 și 6 din Directiva 93/13/CEE a Consiliului din 5 aprilie 1993 privind clauzele abuzive în contractele încheiate cu consumatorii (JO 1993, L 95, p. 29, Ediție specială, 15/vol. 2, p. 273).
- 2 Aceste cereri au fost formulate în cadrul unor litigii între Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) [Societatea Națională a Căilor Ferate Belgiene (SNCB)], pe de o parte, și domnul Mbutuku Kanyebe (cauza C-349/18), doamna Larissa Nijs (cauza C-350/18) și domnul Jean-Louis Anita Dedroog (cauza C-351/18), pe de altă parte, în legătură cu suplimentele tarifare solicitate acestora din urmă pentru că au călătorit cu trenul fără legitimație de transport.

Dreptul Uniunii

Directiva 93/13

- 3 Al treisprezecelea considerent al Directivei 93/13 enunță:

„întrucât se consideră că actele cu putere de lege sau normele administrative ale statelor membre, care determină direct sau indirect clauzele contractelor încheiate cu consumatorii, nu conțin clauze abuzive; întrucât, în consecință, nu este necesar ca prezenta directivă să se aplice clauzelor care reflectă actele cu putere de lege sau normele administrative obligatorii și principiile sau dispozițiile din convențiile internaționale la care statele membre sau [Uniunea Europeană] sunt părți; întrucât, în această privință, formularea «acte cu putere de lege sau norme administrative obligatorii» din articolul 1 alineatul (2) se referă și la normele care, în conformitate cu legea, se aplică între părțile contractante, cu condiția să nu se fi instituit alte acorduri;”

- 4 Articolul 1 din această directivă prevede:

„(1) Scopul prezentei directive este de apropiere a actelor cu putere de lege și [a] actelor administrative ale statelor membre privind clauzele abuzive în contractele încheiate între un vânzător sau furnizor [a se citi «profesionist»] și un consumator.

(2) Dispozițiile prezentei directive nu se aplică clauzelor contractuale care reflectă acte cu putere de lege sau norme administrative obligatorii sau dispozițiile ori principiile din convențiile internaționale la care statele membre sau [Uniunea] sunt părți, în special în domeniul transportului.”

- 5 Articolul 2 litera (a) din directiva menționată prevede:

„În sensul prezentei directive:

(a) «clauzele abuzive» înseamnă clauzele contractuale definite la articolul 3.”

6 Articolul 3 din aceeași directivă prevede:

„(1) O clauză contractuală care nu s-a negociat individual se consideră ca fiind abuzivă în cazul în care, în contradicție cu cerința de bună-credință, provoacă un dezechilibru semnificativ între drepturile și obligațiile părților care decurg din contract, în detrimentul consumatorului.

(2) Se consideră întotdeauna că o clauză nu s-a negociat individual atunci când a fost redactată în prealabil, iar, din acest motiv, consumatorul nu a avut posibilitatea de a influența conținutul clauzei, în special în cazul unui contract de adeziune.

[...]

(3) Anexa conține o listă orientativă și neexhaustivă a clauzelor care pot fi considerate abuzive.”

7 Potrivit articolului 6 alineatul (1) din Directiva 93/13:

„Statele membre stabilesc că clauzele abuzive utilizate într-un contract încheiat cu un consumator de către un vânzător sau un furnizor [a se citi «profesionist»], în conformitate cu legislația internă, nu creează obligații pentru consumator, iar contractul continuă să angajeze părțile prin aceste clauze [a se citi «potrivit dispozițiilor sale»], în cazul în care poate continua să existe fără clauzele abuzive.”

8 Articolul 7 alineatul (1) din această directivă are următorul cuprins:

„Statele membre pot adopta sau menține cele mai stricte dispoziții compatibile cu tratatul în domeniul reglementat de prezenta directivă, pentru a asigura consumatorului un nivel maxim de protecție.”

Regulamentul nr. 1371/2007

9 Considerentele (1)-(3) ale Regulamentului nr. 1371/2007 enunță:

„(1) În cadrul politicii comune din domeniul transporturilor, este important să se asigure protecția drepturilor călătorilor din transportul feroviar și să se îmbunătățească calitatea și eficiența serviciilor de transport feroviar de călători pentru a contribui la creșterea ponderii transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport.

(2) Comunicarea Comisiei intitulată «Strategia pentru politica de protecție a consumatorilor 2002-2006» [JO 2002, C 137, p. 2] stabilește ca obiectiv atingerea unui nivel ridicat de protecție a consumatorilor în domeniul transporturilor în conformitate cu articolul 153 alineatul (2) din tratat.

(3) Deoarece călătorul din transportul feroviar reprezintă partea defavorizată a contractului de transport, este necesar ca drepturile călătorilor în această privință să fie asigurate.”

10 Articolul 1 litera (a) din acest regulament prevede:

„Prezentul regulament stabilește reguli cu privire la:

(a) informațiile care trebuie furnizate de către întreprinderile feroviare, încheierea de contracte de transport, emiterea de legitimații de transport și punerea în aplicare a unui sistem informatizat de informare și rezervare pentru transportul feroviar;”

11 Articolul 3 din regulamentul menționat conține următoarele definiții:

„În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

[...]

2. «operator de transport» înseamnă întreprinderea feroviară contractuală cu care călătorul a încheiat contractul de transport sau o serie de întreprinderi feroviare succesive care sunt responsabile în baza acestui contract;

[...]

8. «contract de transport» înseamnă un contract de transport, contra cost sau gratuit, între o întreprindere feroviară sau un vânzător de legitimații de transport și călător, în vederea prestării unuia sau mai multor servicii de transport;

[...]

10. «bilet direct» înseamnă biletul sau biletele de transport care reprezintă un contract pentru servicii de transport feroviar succesive executate de către una sau mai multe întreprinderi feroviare;

[...]

16. «condiții generale de transport» înseamnă condițiile operatorului de transport sub formă de condiții generale sau de tarife intrate în vigoare din punct de vedere juridic în toate statele membre și care au devenit, prin încheierea contractului de transport, parte integrantă din acesta;

[...]”

12 Capitolul II din Regulamentul nr. 1371/2007, intitulat „Contractul de transport, informațiile și legitimațiile de transport”, cuprinde articolele 4-10 din acesta. Articolul 4 din regulamentul menționat, intitulat „Contractul de transport”, prevede:

„Sub rezerva dispozițiilor prezentului capitol, încheierea și executarea unui contract de transport, precum și furnizarea de informații și de legitimații de transport sunt reglementate de dispozițiile titlurilor II și III din anexa I.”

13 Articolul 9 din regulamentul menționat, care privește disponibilitatea legitimațiilor de transport, a biletelor directe și a rezervărilor, prevede la alineatele (2)-(4):

„(2) Fără a aduce atingere alineatului (4), întreprinderile feroviare distribuie călătorilor legitimații de transport prin intermediul cel puțin al unuia din următoarele puncte de vânzare:

(a) ghișee sau distribuitoare automate de legitimații de transport;

(b) telefon, internet sau orice altă tehnologie informațională disponibilă pe scară largă;

(c) la bordul trenurilor.

(3) Fără a aduce atingere alineatelor (4) și (5), întreprinderile feroviare distribuie legitimații de transport pentru servicii furnizate în conformitate cu contracte de servicii publice, prin intermediul a cel puțin unuia din următoarele puncte de vânzare:

(a) ghișee sau distribuitoare automate de legitimații de transport;

(b) la bordul trenurilor.

(4) Întreprinderile feroviare oferă posibilitatea de a obține legitimații de transport pentru serviciul respectiv la bordul trenului, cu excepția cazurilor în care această posibilitate este limitată sau refuzată din motive de securitate sau legate de lupta împotriva fraudei, din motive de rezervare obligatorie sau din alte motive comerciale acceptabile.”

14 Anexa I la Regulamentul nr. 1371/2007, intitulată „Extras din Regulile uniforme privind Contractul de transport internațional feroviar de călători și bagaje (CIV)”, este constituită din titlurile II-VII din apendicele A la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată de Protocolul de modificare a Convenției privind transporturile internaționale feroviare din 3 iunie 1999 (denumită în continuare „COTIF”). Astfel, în anexa I menționată figurează titlul II din acest apendice, intitulat „Încheierea și executarea contractului de transport”, care cuprinde articolele 6-11 din apendicele menționat.

15 Articolul 6, intitulat „Contractul de transport”, din apendicele A la COTIF prevede:

„(1) Prin contractul de transport, operatorul de transport se angajează să transporte la locul de destinație călătorul, precum și, dacă este cazul, bagaje și vehicule, și să livreze bagajele și vehiculele la locul de destinație.

(2) Contractul de transport trebuie să fie confirmat prin una sau mai multe legitimații de transport eliberate călătorului. Cu toate acestea, fără a aduce atingere articolului 9, absența, neregularitatea sau pierderea legitimației de transport nu afectează existența sau validitatea contractului, care rămâne sub incidența prezentelor [r]eguli uniforme.

(3) Legitimația de transport confirmă, până la proba contrarie, încheierea și conținutul contractului de transport.”

16 Articolul 7 din acest apendice A, care privește „Legitimația de transport”, prevede la alineatele (1) și (2):

„(1) Condițiile generale de transport stabilesc forma și conținutul legitimațiilor de transport, precum și limba și caracterele în care sunt tipărite și completate.

(2) Pe legitimația de transport trebuie menționate cel puțin:

[...]

(c) orice altă indicație necesară pentru a dovedi încheierea și conținutul contractului de transport și care permite călătorului să beneficieze de drepturile ce decurg din prezentul contract.”

17 Articolul 8 alineatul (1) din apendicele A menționat precizează că, „[s]ub rezerva unei convenții contrare între călător și operatorul de transport, prețul transportului se plătește în avans”.

18 Articolul 9 din același apendice A este intitulat „Dreptul la transport. Excluderea de la transport”. Potrivit alineatului (1) al acestuia:

„Încă de la începerea călătoriei, călătorul trebuie să dețină o legitimație de transport valabilă și să o prezinte cu ocazia controlului legitimațiilor de transport. Condițiile generale de transport pot prevedea:

(a) că un călător care nu prezintă o legitimație de transport valabilă trebuie să plătească, în afara prețului transportului, o suprataxă;

- (b) că un călător care refuză să facă plata imediată a prețului transportului sau a suprataxei poate fi exclus de la transport;
- (c) dacă și în ce condiții are loc rambursarea suprataxei.”

Litigiile principale și întrebările preliminare

- 19 În cursul anului 2015, domnul Kanyeba a făcut obiectul a patru constatări din care a rezultat că acesta efectuase tot atâtea călătorii cu trenul fără a deține o legitimație de transport (cauza C-349/18), cu încălcarea articolelor 156-160 din condițiile de transport ale SNCB aplicabile în acel moment. În cursul anilor 2013 și 2015, au fost întocmite cinci constatări similare împotriva doamnei Nijs (cauza C-350/18). De asemenea, în cursul anilor 2014 și 2015, domnul Dedroog a făcut obiectul a unsprezece constatări similare (cauza C-351/18).
- 20 SNCB a oferit fiecăreia dintre aceste persoane posibilitatea de a-și regulariza situația fie prin achitarea imediată a prețului călătoriei, majorat cu o suprataxă denumită „prețul de bord”, fie prin achitarea, în termen de 14 zile de la constatarea încălcării, a unei sume forfetare de 75 de euro sau, pentru încălcările anterioare anului 2015, a prețului transportului majorat cu 60 de euro. După scurgerea acestui termen de 14 zile, pârâții din litigiile principale aveau încă posibilitatea de a plăti o sumă forfetară de 225 de euro sau, pentru încălcările anterioare anului 2015, prețul transportului majorat cu 200 de euro.
- 21 Întrucât niciunul dintre pârâții din litigiile principale nu a utilizat aceste posibilități, SNCB i-a chemat în judecată în fața instanței de trimitere, și anume vredegerecht te Antwerpen (judecătorul de pace din Antwerpen, Belgia), pentru a-i obliga să îi plătească, în cauzele C-349/18-C-351/18, sumele de 880,20 euro, de 1 103,90 euro și, respectiv, de 2 394 de euro, majorate, în fiecare caz, cu cheltuielile de judecată. În cadrul acestor cereri, SNCB susține că raporturile juridice dintre ea și fiecare dintre pârâții din litigiile principale nu sunt de natură contractuală, ci administrativă, întrucât aceștia nu au cumpărat o legitimație de transport. Aceștia din urmă nu s-au prezentat în fața instanței de trimitere.
- 22 Instanța menționată consideră că, având în vedere jurisprudența Curții, este obligată să examineze din oficiu aplicarea normelor privind clauzele abuzive dacă serviciul este furnizat unui consumator. Aceasta observă că, în cauzele cu care este sesizată, sunt în discuție, pe de o parte, „consumatori”, în sensul teoriei clauzelor abuzive, această noțiune vizând, în opinia sa, „orice persoană fizică ce acționează în scopuri care nu se încadrează în activitatea sa comercială, industrială, artizanală sau liberală” și, pe de altă parte, o „întreprindere” în sensul aceleiași teorii, făcând trimitere în această privință la o hotărâre a Hof van Cassatie (Curtea de Casație, Belgia). În consecință, aceasta arată că este obligată să continue examinarea aplicării teoriei menționate și ridică, în această privință, problema naturii raportului juridic dintre SNCB și pârâții din litigiile principale, precum și, prin urmare, problema dacă un contract de transport a fost încheiat sau nu.
- 23 În această privință, ea arată că nu este clar temeiul juridic al condițiilor generale de transport ale SNCB, care determină drepturile și obligațiile acesteia și, respectiv, ale călătorilor. Potrivit unei prime teze, ar fi vorba despre clauze pur contractuale. Potrivit unei a doua teze, ar fi vorba despre regulamente în sensul dreptului administrativ. Ar exista de asemenea o controversă în dreptul belgian cu privire la natura raportului juridic dintre SNCB și călător. Potrivit unei prime teze, acest raport ar fi întotdeauna de natură contractuală, chiar și atunci când călătorul nu dispune de o legitimație de transport valabilă. Simplul fapt de a se deplasa în zona în care trebuie să fie purtător al unei legitimații de transport ar da naștere unui contract de transport, care ar fi, în acest caz, un pur contract de adeziune. Potrivit celei de a doua teze, raportul ar fi contractual atunci când călătorul și-a procurat o legitimație de transport, dar ar fi administrativ în lipsa unei asemenea legitimații. Astfel, nu ar exista în acest caz un acord de voințe, întrucât călătorul nu are intenția de a plăti pentru transport, iar societatea de transport nu are intenția de a efectua transportul fără contraprestație. Instanța de

trimitere arată că această discuție nu mai pare a fi de actualitate în dreptul belgian, întrucât Grondwettelijk Hof (Curtea Constituțională, Belgia) și Hof van Cassatie (Curtea de Casație) au statuat că teoria clauzelor abuzive se aplică și unui raport juridic administrativ.

- 24 Instanța de trimitere arată totuși că teoria clauzelor abuzive presupune existența unui contract și consideră că noțiunea de „contract” este o noțiune de drept al Uniunii. În această privință, ea se referă la articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul nr. 1371/2007 și ridică problema momentului încheierii contractului de transport și, mai precis, problema dacă aceasta are loc în momentul intrării în zona în care trebuie, în principiu, să fie în posesia unei legitimații de transport sau în momentul achiziționării legitimației de transport.
- 25 În plus, aceasta consideră că problema nașterii contractului de transport ar trebui să fie corelată cu articolul 2 litera (a) și cu articolul 3 din Directiva 93/13. În cauzele cu care este sesizată, condițiile generale de transport ale SNCB, indiferent dacă sunt de natură contractuală sau administrativă, ar trebui să fie considerate condiții care nu s-au negociat individual, în sensul acestei din urmă dispoziții.
- 26 Având în vedere aceste considerații, instanța de trimitere ridică problema dacă un raport juridic contractual se naște tot între o societate de transport și un călător, chiar și atunci când acest călător utilizează serviciile acestui operator de transport, fără a-și procura o legitimație de transport. În caz contrar, instanța de trimitere se întreabă dacă teoria clauzelor abuzive se aplică călătorului care utilizează transportul public, fără să își fi procurat o legitimație de transport.
- 27 În ipoteza în care Curtea ar considera că condițiile generale de transport ale SNCB trebuie să fie examinate din perspectiva teoriei clauzelor abuzive, instanța de trimitere arată că, în dreptul belgian, o clauză abuzivă își găsește sancțiunea în nulitatea sa și că, potrivit jurisprudenței Curții, dreptul Uniunii se opune în esență ca instanța națională care constată nulitatea unei clauze abuzive cuprinse într-un contract încheiat între un profesionist și un consumator să completeze acest contract prin modificarea conținutului clauzei respective. Doctrina belgiană ar fi criticat totuși această interdicție a unui efect supletiv al dreptului comun ca fiind insuficient de nuanțată. Această instanță se întreabă, așadar, dacă pot exista împrejurări în care profesionistul are un interes ca o clauză să fie menținută, dar în care consumatorul are interesul ca domeniul său de aplicare să fie moderat de instanță și, într-un astfel de caz, dacă aceste împrejurări pot fi definite în mod abstract.
- 28 În aceste condiții, vredegerecht te Antwerpen (judecătorul de pace din Antwerpen) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare, formulate în mod identic în fiecare dintre cauzele conexate:

„1) Articolul 9 alineatul (4) [din Regulamentul nr. 1371/2007] coroborat cu articolul 2 litera (a) și cu articolul 3 din Directiva 93/13, trebuie interpretat în sensul că între societatea de transport și călător ia naștere un raport juridic contractual chiar și atunci când acesta utilizează serviciile operatorului de transport fără a deține o legitimație de transport?

2) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare, protecția prevăzută în doctrină în materia clauzelor abuzive se extinde și asupra unui călător care utilizează un mijloc de transport public, fără o legitimație de transport, și care, din cauza unui astfel de comportament, este obligat să plătească o suprataxă, în plus față de prețul călătoriei, în conformitate cu condițiile generale ale operatorului de transport care sunt considerate de aplicabilitate generală, dat fiind caracterul lor normativ sau publicarea lor într-un buletin oficial al statului?

3) Articolul 6 din Directiva 93/13, care prevede că «[s]tatele membre stabilesc că clauzele abuzive utilizate într-un contract încheiat cu un consumator de către un vânzător sau un profesionist, în conformitate cu legislația internă, nu creează obligații pentru consumator, iar contractul continuă

să angajeze părțile potrivit dispozițiilor sale, în cazul în care poate continua să existe fără clauzele abuzive», se opune în orice situație ca instanța să modereze clauza considerată abuzivă sau să aplice, în locul acestei clauze, dreptul comun?

- 4) În cazul unui răspuns negativ la întrebarea de mai sus, în ce condiții poate instanța națională să modereze clauza considerată abuzivă sau să o înlocuiască cu dreptul comun[?]
- 5) În cazul în care nu se poate răspunde *in abstracto* la întrebările de mai sus, se pune întrebarea dacă, în cazul în care întreprinderea feroviară națională sancționează potrivit dreptului civil un călător fără legitimație de transport, prin aplicarea unei suprataxe adăugate la prețul călătoriei, iar instanța ajunge la concluzia că suprataxa solicitată este abuzivă în sensul articolului 2 litera (a) din Directiva 93/13 coroborat cu articolul 3 din această directivă, articolul 6 din directiva menționată se opune anulării clauzei în instanță și aplicării dreptului comun în materia răspunderii pentru repararea prejudiciului suferit de întreprinderea feroviară națională?”

Procedura în fața Curții

- 29 Prin decizia președintelui Curții din 11 iulie 2018, cauzele C-349/18-C-351/18 au fost conexe pentru buna desfășurare a procedurii scrise și orale, precum și în vederea pronunțării hotărârii.

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

- 30 Cu titlu introductiv, trebuie arătat, pe de o parte, că, prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere urmărește să obțină o interpretare a articolului 9 alineatul (4) din Regulamentul nr. 1371/2007 în lumina Directivei 93/13. Acest regulament nu conține însă nicio trimitere la Directiva 93/13. În plus, din compararea articolelor 1 ale acestora reiese că regulamentul menționat și directiva menționată au obiective diferite. Prin urmare, dispozițiile Directivei 93/13 nu pot fi pertinente pentru interpretarea Regulamentului nr. 1371/2007 (a se vedea prin analogie Hotărârea din 9 septembrie 2004, Meiland Azewijn, C-292/02, EU:C:2004:499, punctul 40, Hotărârea din 15 decembrie 2011, Møller, C-585/10, EU:C:2011:847, punctele 37 și 38, precum și Hotărârea din 11 septembrie 2014, Comisia/Germania, C-525/12, EU:C:2014:2202, punctul 40).
- 31 Pe de altă parte, deși, prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere ridică problema interpretării articolului 9 alineatul (4) din Regulamentul nr. 1371/2007, trebuie să se observe că această dispoziție se referă la posibilitatea, care trebuie în principiu să fie oferită de întreprinderile feroviare, de a obține legitimații de transport pentru serviciul respectiv la bordul trenului. Cu toate acestea, din deciziile de trimitere reiese că nu atât această posibilitate este în discuție în litigiile principale, cât aspectul dacă un călător care efectuează o călătorie cu trenul fără să își fi procurat o legitimație de transport trebuie considerat că a intrat, ca urmare a urcării sale la bordul trenului, într-un raport contractual cu întreprinderea feroviară, în sensul acestui regulament. Prin urmare, nu acest articol 9 alineatul (4), ca atare, trebuie interpretat în vederea soluționării litigiilor principale.
- 32 Cu toate acestea, rezultă dintr-o jurisprudență constantă a Curții că, în cadrul procedurii de cooperare între instanțele naționale și Curte instituite la articolul 267 TFUE, este de competența acesteia din urmă să ofere instanței naționale un răspuns util care să îi permită să soluționeze litigiul cu care este sesizată. Din această perspectivă, Curtea trebuie, dacă este cazul, să reformuleze întrebările care îi sunt adresate. Împrejurarea că, pe plan formal, o instanță națională a formulat o întrebare preliminară făcând trimitere la anumite dispoziții ale dreptului Uniunii nu împiedică Curtea să furnizeze acestei instanțe toate elementele de interpretare care pot fi utile pentru soluționarea cauzei cu care este sesizată, indiferent dacă ea s-a referit sau nu la acestea în enunțul întrebărilor sale. În această privință,

revine Curții sarcina de a extrage din ansamblul elementelor furnizate de instanța națională și mai ales din motivarea deciziei de trimitere elementele dreptului Uniunii care necesită o interpretare, având în vedere obiectul litigiului (Hotărârea din 27 iunie 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, punctul 36 și jurisprudența citată).

- 33 Având în vedere aceste considerații și motivele cererilor de decizie preliminară, trebuie să se înțeleagă că, prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 punctul 8 din Regulamentul nr. 1371/2007 trebuie interpretat în sensul că o situație în care un călător urcă la bordul unui tren în vederea efectuării unei călătorii fără să își fi procurat o legitimație de transport intră în sfera noțiunii de „contract de transport”, în sensul acestei dispoziții.
- 34 Potrivit articolului 3 punctul 8 din Regulamentul nr. 1371/2007, noțiunea de „contract de transport”, în sensul acestui regulament, vizează „un contract de transport, contra cost sau gratuit, între o întreprindere feroviară sau un vânzător de legitimații de transport și călător, în vederea prestării unuia sau mai multor servicii de transport”.
- 35 Trebuie amintit că, în vederea interpretării unor dispoziții de drept al Uniunii, trebuie să se țină seama nu numai de termenii utilizați de acestea, ci și de contextul în care apar, precum și de obiectivele urmărite de reglementarea din care fac parte (Hotărârea din 7 iunie 2005, VEMW și alții, C-17/03, EU:C:2005:362, punctul 41, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 22 noiembrie 2012, Westbahn Management, C-136/11, EU:C:2012:740, punctul 33, precum și jurisprudența citată).
- 36 În ceea ce privește formularea articolului 3 punctul 8 din Regulamentul nr. 1371/2007, trebuie să se arate, pe de o parte, că termenul „contract”, în sensul său curent, desemnează un acord de voințe concordante destinat să producă efecte juridice. Pe de altă parte, în cadrul domeniului reglementat de acest regulament și având în vedere modul de redactare a dispoziției menționate, acest efect constă în principal în obligația întreprinderii feroviare de a furniza călătorului unul sau mai multe servicii de transport și în obligația călătorului de a face plata prețului, cu excepția cazului în care serviciul de transport este furnizat cu titlu gratuit.
- 37 Astfel, din constatările de la punctul anterior rezultă că, pe de o parte, prin faptul că lasă un acces liber la trenul său și, pe de altă parte, prin faptul că urcă la bordul acestuia în vederea efectuării unei călătorii, atât întreprinderea feroviară, cât și călătorul își manifestă voințele concordante de a intra într-un raport contractual, astfel încât condițiile necesare pentru a stabili existența unui contract de transport sunt, în principiu, îndeplinite. Cu toate acestea, formularea articolului 3 punctul 8 din Regulamentul nr. 1371/2007 nu permite să se stabilească dacă deținerea unei legitimații de transport de către călător este un element indispensabil pentru a putea considera că există un „contract de transport”, în sensul acestei dispoziții.
- 38 În ceea ce privește contextul în care se înscrie articolul 3 punctul 8 din Regulamentul nr. 1371/2007, trebuie să se arate, în primul rând, că termenii „contract de transport” figurează într-o serie de alte dispoziții ale acestui regulament.
- 39 Astfel, articolul 3 punctul 10 din regulamentul menționat definește noțiunea de „bilet direct” ca vizând „biletul sau biletele de transport care reprezintă un contract pentru servicii de transport feroviar succesive executate de către una sau mai multe întreprinderi feroviare”.
- 40 Articolul 4 din același regulament, care privește în mod specific „contractul de transport”, prevede la rândul său că, „[s]ub rezerva dispozițiilor [capitolului II din Regulamentul nr. 1371/2007], încheierea și executarea unui contract de transport, precum și furnizarea de informații și de bilete sunt reglementate de dispozițiile titlurilor II și III din anexa I” la acest regulament.

- 41 În această privință, în anexa I la Regulamentul nr. 1371/2007 este reprodus în special titlul II din apendicele A la COTIF, privind încheierea și executarea contractului de transport. Potrivit articolului 6 alineatul (1) din acest apendice, „[p]rin contractul de transport, operatorul de transport se angajează să transporte călătorul, precum și, dacă este cazul, bagaje și vehicule la locul de destinație”, alineatul (2) al acestui articol 6 precizând că contractul de transport trebuie să fie confirmat prin una sau mai multe legitimații de transport eliberate călătorului și că, fără a aduce atingere articolului 9 din apendicele menționat, absența, neregularitatea sau pierderea legitimației de transport nu afectează existența sau validitatea contractului, care rămâne sub incidența regulilor uniforme stabilite de COTIF. Articolul 6 alineatul (3) din același apendice adaugă că legitimația de transport confirmă, până la proba contrarie, încheierea și conținutul contractului de transport.
- 42 În plus, articolul 7 din apendicele A la COTIF prevede, la alineatul (1), că condițiile generale de transport stabilesc, printre altele, forma și conținutul legitimațiilor de transport și, la alineatul (2) litera (c), că, pe legitimația de transport, trebuie menționată în special orice indicație necesară pentru a dovedi încheierea și conținutul contractului de transport și care permite călătorului să beneficieze de drepturile ce decurg din acest contract.
- 43 În această privință, trebuie să se sublinieze de asemenea că din articolul 9 alineatele (2) și (3) din Regulamentul nr. 1371/2007 reiese că, fără a aduce atingere alineatului (4) al acestui articol, întreprinderile feroviare au obligația să distribuie călătorilor legitimații de transport prin intermediul cel puțin al unuia dintre cele trei – sau dintre cele două, dacă este vorba despre legitimații de transport pentru servicii furnizate în conformitate cu contracte de servicii publice – puncte de vânzare pe care aceste dispoziții le enumeră, printre care figurează distribuirea la bordul trenurilor.
- 44 În al doilea rând, trebuie să se arate că reiese din articolul 8 alineatul (1) din apendicele A la COTIF, care figurează în anexa I la acest regulament, că numai în lipsa unei convenții contrare între călător și operatorul de transport prețul transportului se plătește în avans.
- 45 În plus, desigur, articolul 9 din acest apendice A, sub rezerva căruia se aplică articolul 6 din acesta, prevede la alineatul (1) prima teză că, încă de la începerea călătoriei, călătorul trebuie să dețină o legitimație de transport valabilă și să o prezinte cu ocazia controlului legitimațiilor de transport. Cu toate acestea, acest articol 9 prevede, în a doua teză, la literele (a) și, respectiv, (b), că condițiile generale de transport pot prevedea că un călător care nu prezintă o legitimație de transport valabilă trebuie să plătească, în afara prețului transportului, o suprataxă și că un călător care refuză să facă plata imediată a prețului transportului sau a suprataxei poate fi exclus de la transport.
- 46 Or, potrivit articolului 3 punctul 16 din Regulamentul nr. 1371/2007, noțiunea de „condiții generale de transport”, în sensul acestui regulament, vizează „condițiile transportatorului sub formă de condiții generale sau de tarife intrate în vigoare din punct de vedere juridic în toate statele membre și care au devenit, prin încheierea contractului de transport, parte integrantă din acesta”, „operatorul de transport” fiind definit la articolul 3 punctul 2 din acest regulament drept „întreprinderea feroviară contractuală cu care călătorul a încheiat contractul de transport sau o serie de întreprinderi feroviare succesive care sunt responsabile în baza acestui contract”.
- 47 În măsura în care unui călător care nu prezintă o legitimație de transport valabilă sau care refuză să facă plata imediată a legitimației de transport i se pot opune astfel condițiile generale de transport, în temeiul articolului 9 din apendicele A la COTIF, care figurează în anexa I la Regulamentul nr. 1371/2007, și în măsura în care acestea, potrivit articolului 3 punctul 16 din regulamentul menționat coroborat cu articolul 3 punctul 2 din acesta, devin, în sensul regulamentului menționat, parte integrantă din contractul de transport dintre întreprinderea feroviară și călător prin încheierea acestuia, rezultă de aici că o astfel de întreprindere care lasă acces liber la trenurile sale și un călător care urcă la bordul unui astfel de tren în vederea efectuării unei călătorii trebuie să fie considerați ca

fiind părți la un „contract de transport”, în sensul aceluiași regulament, de îndată ce călătorul respectiv se află astfel la bordul trenului. Așadar, în caz contrar, călătorului respectiv nu i se pot opune aceste condiții generale de transport, în temeiul Regulamentului nr. 1371/2007.

- 48 Astfel, din aceste elemente de context rezultă în mod clar că biletul, desemnat de asemenea în acest appendice A prin termenii „legitimație de transport”, nu este decât instrumentul care materializează contractul de transport, în sensul Regulamentului nr. 1371/2007.
- 49 Formularea articolului 3 punctul 8 din Regulamentul nr. 1371/2007 și contextul în care se înscrie această dispoziție conduc, în consecință, la a considera că noțiunea de „contract de transport”, în sensul dispoziției menționate, trebuie înțeleasă, în sensul acestui regulament, ca fiind independentă de deținerea unei legitimații de transport de către călător și în sensul că include o situație în care un călător urcă la bordul unui tren liber accesibil în vederea efectuării unei călătorii fără să își fi procurat legitimație de transport.
- 50 Această interpretare este confirmată de obiectivele urmărite de Regulamentul nr. 1371/2007. Pe de o parte, potrivit articolului 1 litera (a) din regulamentul menționat, acesta are în special ca obiect stabilirea regulilor în ceea ce privește încheierea de contracte de transport. Pe de altă parte, considerentul (1) al regulamentului menționat subliniază în special că, în cadrul politicii comune din domeniul transporturilor, este important să se asigure protecția drepturilor călătorilor din transportul feroviar. În plus, din considerentul (2) al aceluiași regulament reiese că trebuie atins un nivel ridicat de protecție a consumatorilor în domeniul transporturilor, iar potrivit considerentului (3) al acestuia, deoarece călătorul din transportul feroviar reprezintă partea defavorizată a contractului de transport, este necesar ca drepturile călătorilor în această privință să fie asigurate.
- 51 Ar fi contrar acestor obiective să se considere că noțiunea de „contract de transport”, conform Regulamentului nr. 1371/2007, trebuie interpretată în sensul că nu include o situație în care un călător urcă la bordul unui tren liber accesibil pentru efectuarea unei călătorii fără să își fi procurat legitimația de transport. Astfel, dacă s-ar permite să se considere că un astfel de călător poate să fie considerat, pentru simplul motiv că nu dispune de o legitimație de transport atunci când urcă la bordul trenului, ca nefiind parte la un raport contractual cu întreprinderea feroviară care și-a lăsat trenurile cu acces liber, acest călător ar putea, pentru împrejurări care nu îi sunt imputabile, să fie privat de drepturile pe care acest regulament le atribuie încheierii unui contract de transport, ceea ce ar contraveni obiectivului de protecție a călătorilor din transportul feroviar urmărit de regulamentul menționat și amintit în considerentele (1)-(3) ale acestuia.
- 52 Pe de altă parte, în lipsa unor dispoziții în această privință în Regulamentul nr. 1371/2007, o astfel de interpretare nu afectează validitatea acestui contract sau consecințele care pot decurge din neexecutarea de către una dintre părți a obligațiilor sale contractuale, care, în lipsa unor dispoziții în această privință în regulamentul menționat, rămân reglementate de dreptul național aplicabil.
- 53 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 3 punctul 8 din Regulamentul nr. 1371/2007 trebuie interpretat în sensul că o situație în care un călător urcă la bordul unui tren liber accesibil în vederea efectuării unei călătorii fără să își fi procurat o legitimație de transport intră în sfera noțiunii de „contract de transport”, în sensul acestei dispoziții.

Cu privire la a doua întrebare

- 54 Ținând seama de răspunsul dat la prima întrebare, nu este necesar să se răspundă la a doua întrebare.

Cu privire la a treia și la a cincea întrebare

- 55 Prin intermediul celei de a treia și al celei de a cincea întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 6 alineatul (1) din Directiva 93/13 trebuie interpretat în sensul că se opune ca o instanță națională care constată caracterul abuziv al unei clauze penale prevăzute într-un contract încheiat între un profesionist și un consumator să reducă quantumul penalității puse de această clauză în sarcina consumatorului respectiv sau să înlocuiască clauza menționată cu o dispoziție de drept național cu caracter supletiv. În acest context, instanța menționată ridică de asemenea problema dacă Directiva 93/13 trebuie să fie interpretată în sensul că se opune ca, în împrejurări precum cele în discuție în litigiile principale, instanța națională să aplice, pe de altă parte, dispozițiile dreptului său național referitoare la răspunderea extracontractuală.
- 56 În această privință, trebuie să se arate, cu titlu introductiv, că, în speță, potrivit indicațiilor conținute în cererile de decizie preliminară, clauza penală pe care instanța de trimitere ar putea, dacă este cazul, să o declare abuzivă face parte din condițiile generale de transport ale SNCB, în privința cărora această instanță precizează că sunt „considerate de aplicabilitate generală, dat fiind caracterul lor normativ”, și că fac obiectul unei „publicări într-un buletin oficial al statului”.
- 57 Având în vedere aceste precizări, trebuie amintit că, în conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Directiva 93/13, dispozițiile acesteia nu se aplică clauzelor contractuale care reflectă în special acte cu putere de lege sau norme administrative obligatorii.
- 58 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, după cum reiese din al treisprezecelea considerent al Directivei 93/13, excluderea prevăzută la articolul 1 alineatul (2) din aceasta cuprinde clauze care reflectă dispoziții din dreptul național care se impun părților contractante independent de alegerea acestora sau pe cele care sunt aplicabile din oficiu, cu alte cuvinte în lipsa unui aranjament diferit al părților în această privință, precum și clauzele contractuale care reflectă dispozițiile menționate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 martie 2013, RWE Vertrieb, C-92/11, EU:C:2013:180, punctul 26, Hotărârea din 30 aprilie 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, punctele 30, 31 și 42, precum și Ordonanța din 7 decembrie 2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, nepublicată, EU:C:2017:954, punctul 25).
- 59 Această excludere este justificată de faptul că este legitim, în principiu, să se prezume că legiuitorul național a stabilit un echilibru între ansamblul drepturilor și obligațiilor părților la anumite contracte, echilibru pe care legiuitorul Uniunii a intenționat în mod explicit să îl prezerve (a se vedea în acest sens Hotărârea din 30 aprilie 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, punctul 41 și jurisprudența citată, precum și Ordonanța din 7 decembrie 2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, nepublicată, EU:C:2017:954, punctul 26).
- 60 Această excludere din domeniul de aplicare al Directivei 93/13 presupune astfel, potrivit jurisprudenței Curții, îndeplinirea a două condiții. Pe de o parte, clauza contractuală trebuie să reflecte un act cu putere de lege sau o normă administrativă, iar pe de altă parte, această dispoziție trebuie să fie obligatorie (Hotărârea din 10 septembrie 2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, punctul 78, precum și Hotărârea din 20 septembrie 2017, Andriuc și alții, C-186/16, EU:C:2017:703, punctul 28).
- 61 Pe de altă parte, rezultă în esență din jurisprudența Curții că excluderea menționată acoperă actele cu putere de lege sau normele administrative obligatorii, altele decât cele referitoare la întinderea competențelor instanței naționale pentru a aprecia caracterul abuziv al unei clauze contractuale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 30 aprilie 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, punctele 39 și 40, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 7 august 2018, Banco Santander și Escobedo Cortés, C-96/16 și C-94/17, EU:C:2018:643, punctul 44).

- 62 Verificarea îndeplinirii acestor condiții este de competența instanței naționale în fiecare caz în speță (a se vedea în acest sens Hotărârea din 30 mai 2013, *Asbeek Brusse și de Man Garabito*, C-488/11, EU:C:2013:341, punctul 33, precum și Hotărârea din 20 septembrie 2017, *Andriciuc și alții*, C-186/16, EU:C:2017:703, punctul 29, precum și jurisprudența citată).
- 63 Procedând la verificarea menționată, această instanță trebuie să țină seama de faptul că, având în vedere în special obiectivul Directivei 93/13, mai precis protecția consumatorilor împotriva clauzelor abuzive inserate în contractele încheiate de profesioniști cu consumatorii, excepția instituită la articolul 1 alineatul (2) din această directivă este de strictă interpretare (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 septembrie 2014, *Kušionová*, C-34/13, EU:C:2014:2189, punctul 77, precum și Hotărârea din 20 septembrie 2018, *OTP Bank și OTP Faktoring*, C-51/17, EU:C:2018:750, punctul 54, precum și jurisprudența citată).
- 64 Acestea fiind precizate, revine Curții sarcina de a efectua analiza celei de a treia și a celei de a cincea întrebări întemeindu-se pe premisa, a cărei exactitate va trebui să o verifice instanța de trimitere, că clauza pe care aceasta intenționează să o declare abuzivă nu este exclusă din domeniul de aplicare al Directivei 93/13 în temeiul articolului 1 alineatul (2) din aceasta.
- 65 Potrivit articolului 6 alineatul (1) din Directiva 93/13, statele membre stabilesc că clauzele abuzive utilizate într-un contract încheiat cu un consumator de un profesionist, în conformitate cu legislația internă, nu creează obligații pentru consumator, iar contractul continuă să angajeze părțile, potrivit dispozițiilor sale, în cazul în care poate continua să existe fără clauzele abuzive.
- 66 Curtea a interpretat această dispoziție în sensul că instanța națională trebuie să stabilească toate consecințele care decurg, potrivit dreptului național, din constatarea caracterului abuziv al clauzei în discuție pentru a se asigura că respectiva clauză nu creează obligații pentru consumator. În această privință, Curtea a precizat că, atunci când consideră că o clauză contractuală este abuzivă, instanța națională are obligația să nu o aplice, exceptând cazul în care consumatorul se opune (a se vedea în acest sens Hotărârea din 30 mai 2013, *Asbeek Brusse și de Man Garabito*, C-488/11, EU:C:2013:341, punctul 49, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 26 martie 2019, *Abanca Corporación Bancaria și Bankia*, C-70/17 și C-179/17, EU:C:2019:250, punctul 52).
- 67 Curtea a statuat deja și că, atunci când instanța națională constată nulitatea unei clauze abuzive cuprinse într-un contract încheiat între un profesionist și un consumator, articolul 6 alineatul (1) din Directiva 93/13 trebuie interpretat în sensul că se opune unei norme de drept național care permite instanței naționale să completeze contractul modificând conținutul acestei clauze (Hotărârea din 30 aprilie 2014, *Kásler și Káslerné Rábai*, C-26/13, EU:C:2014:282, punctul 77, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 26 martie 2019, *Abanca Corporación Bancaria și Bankia*, C-70/17 și C-179/17, EU:C:2019:250, punctul 53). În special, Curtea a statuat că această dispoziție nu poate fi interpretată în sensul că permite instanței naționale, în cazul în care constată caracterul abuziv al unei clauze penale dintr-un contract încheiat între un profesionist și un consumator, să reducă cuantumul penalităților în sarcina consumatorului în loc să excludă pe deplin aplicarea clauzei în discuție în privința acestuia din urmă (Hotărârea din 30 mai 2013, *Asbeek Brusse și de Man Garabito*, C-488/11, EU:C:2013:341, punctul 59, precum și Hotărârea din 21 ianuarie 2015, *Unicaja Banco și Caixabank*, C-482/13, C-484/13, C-485/13 și C-487/13, EU:C:2015:21, punctul 29).
- 68 Astfel, acest contract trebuie să continue să existe, în principiu, fără nicio altă modificare decât cea rezultată din eliminarea clauzelor abuzive, în măsura în care, în conformitate cu normele dreptului intern, o astfel de menținere a contractului este posibilă din punct de vedere juridic (Hotărârea din 30 mai 2013, *Asbeek Brusse și de Man Garabito*, C-488/11, EU:C:2013:341, punctul 57, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 21 ianuarie 2015, *Unicaja Banco și Caixabank*, C-482/13, C-484/13, C-485/13 și C-487/13, EU:C:2015:21, punctul 28).

- 69 În cazul în care instanța națională ar avea posibilitatea să modifice conținutul clauzelor abuzive care figurează într-un astfel de contract, o asemenea posibilitate ar putea aduce atingere realizării obiectivului pe termen lung urmărit prin articolul 7 din Directiva 93/13. Astfel, această posibilitate ar contribui la eliminarea efectului descurajator pe care îl are asupra profesioniștilor faptul că asemenea clauze abuzive pur și simplu nu sunt aplicate față de consumator, în măsura în care aceștia ar fi în continuare tentați să utilizeze clauzele menționate, știind că, chiar dacă acestea ar fi invalidate, contractul va putea fi totuși completat de instanța națională în măsura în care este necesar, garantând astfel interesul respectivilor profesioniști (Hotărârea din 30 mai 2013, *Asbeek Brusse* și de *Man Garabito*, C-488/11, EU:C:2013:341, punctul 58, precum și Hotărârea din 26 martie 2019, *Abanca Corporación Bancaria* și *Bankia*, C-70/17 și C-179/17, EU:C:2019:250, punctul 54, precum și jurisprudența citată).
- 70 Pe de altă parte, este adevărat că Curtea a admis o excepție de la acest principiu, considerând că articolul 6 alineatul (1) din Directiva 93/13 nu s-ar opune ca instanța națională, în temeiul principiilor din dreptul contractelor, să elimine clauza abuzivă prin înlocuirea acesteia cu o dispoziție de drept național cu caracter supletiv, cu condiția ca această înlocuire să fie conformă cu obiectivul articolului 6 alineatul (1) din Directiva 93/13 și să permită restabilirea unui echilibru real între drepturile și obligațiile cocontractanților, de natură să restabilească egalitatea dintre aceștia din urmă. Cu toate acestea, Curtea a limitat această posibilitate la ipotezele în care invalidarea clauzei abuzive ar obliga instanța să anuleze contractul în ansamblul său și să expună astfel consumatorul unor consecințe deosebit de prejudiciabile, astfel încât acesta din urmă ar fi în acest fel penalizat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 ianuarie 2015, *Unicaja Banco* și *Caixabank*, C-482/13, C-484/13, C-485/13 și C-487/13, EU:C:2015:21, punctul 33, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 26 martie 2019, *Abanca Corporación Bancaria* și *Bankia*, C-70/17 și C-179/17, EU:C:2019:250, punctele 56 și 57).
- 71 Cu toate acestea, în cauzele principale și sub rezerva verificărilor care trebuie efectuate de instanța de trimitere în această privință, nu rezultă că invalidarea eventuală a clauzei penale în cauză ar fi de natură să determine anularea contractelor în ansamblul lor și să expună astfel consumatorii unor consecințe deosebit de prejudiciabile.
- 72 În ceea ce privește aspectul dacă, în împrejurări precum cele în discuție în litigiile principale, ar fi posibil ca instanța de trimitere să aplice, pe de altă parte, normele din dreptul său național referitoare la răspunderea extracontractuală, este suficient să se arate că Directiva 93/13, potrivit articolului 1 alineatul (1) din aceasta, are ca scop apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre privind clauzele abuzive în contractele încheiate între un profesionist și un consumator și că nu conține nicio dispoziție referitoare la răspunderea extracontractuală.
- 73 Prin urmare, aspectul dacă împrejurări precum cele în discuție în litigiile principale sunt, pe de altă parte, susceptibile să intre sub incidența dreptului răspunderii extracontractuale nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 93/13, ci al dreptului național. Prin urmare, nu este necesară examinarea acestuia în cadrul prezentelor cereri de decizie preliminară.
- 74 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la a treia și la a cincea întrebare că articolul 6 alineatul (1) din Directiva 93/13 trebuie interpretat în sensul că se opune, pe de o parte, ca o instanță națională care constată caracterul abuziv al unei clauze penale prevăzute într-un contract încheiat între un profesionist și un consumator să reducă cuantumul penalității puse de această clauză în sarcina consumatorului respectiv și, pe de altă parte, ca o instanță națională să înlocuiască clauza menționată, în temeiul principiilor din dreptul contractelor, cu o dispoziție de drept național cu caracter supletiv, cu excepția cazului în care contractul în cauză nu poate continua să existe în cazul eliminării clauzei abuzive, iar anularea contractului în ansamblul său expune consumatorul unor consecințe deosebit de prejudiciabile.

Cu privire la a patra întrebare

- 75 Având în vedere răspunsul dat la a treia și la a cincea întrebare, nu este necesar să se răspundă la a patra întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 76 Întrucât, în privința părților din litigiile principale, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a cincea) declară:

- 1) **Articolul 3 punctul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar trebuie interpretat în sensul că o situație în care un călător urcă la bordul unui tren liber accesibil în vederea efectuării unei călătorii fără să își fi procurat o legitimație de transport intră în sfera noțiunii de „contract de transport”, în sensul acestei dispoziții.**
- 2) **Articolul 6 alineatul (1) din Directiva 93/13/CEE a Consiliului din 5 aprilie 1993 privind clauzele abuzive în contractele încheiate cu consumatorii trebuie interpretat în sensul că se opune, pe de o parte, ca o instanță națională care constată caracterul abuziv al unei clauze penale prevăzute într-un contract încheiat între un profesionist și un consumator să reducă cuantumul penalității puse de această clauză în sarcina consumatorului respectiv și, pe de altă parte, ca o instanță națională să înlocuiască clauza menționată, în temeiul principiilor din dreptul contractelor, cu o dispoziție de drept național cu caracter supletiv, cu excepția cazului în care contractul în cauză nu poate continua să existe în cazul eliminării clauzei abuzive, iar anularea contractului în ansamblul său expune consumatorul unor consecințe deosebit de prejudiciabile.**

Semnături