Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL GIOVANNI PITRUZZELLA
prezentate la 11 iunie 2019[1]

Cauzele conexate C-349/18-C-351/18

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)
împotriva
Mbutuku Kanyeba (C-349/18)
Larissa Nijs (C-350/18) și
Jean-Louis Anita Dedroog (C-351/18)

[cerere de decizie preliminară formulată de vredegerecht te Antwerpen (judecătorul de pace din Antwerpen, Belgia)]

„Trimitere preliminară – Transport feroviar – Drepturile și obligațiile călătorilor – Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 – Articolul 9 alineatul (4) – Călător fără legitimație de transport – Neregularizare – Natura raportului juridic – Clauze abuzive în contractele încheiate cu consumatorii – Directiva 93/13/CEE – Articolul 2, articolul 3 și articolul 6 alineatul (1) – Domeniu de aplicare – Condiții generale de transport – Supratxă aplicabilă persoanelor care călătoresc fără legitimație de transport”

1. Conform dreptului Uniunii, raportul juridic dintre o persoană care decide să călătorească cu trenul fără a achiziționa o legitimație de transport și fără a-și regulariza situația în urma controalelor este un contract? În plus, în orice situație, acelui raport juridic i se poate aplica reglementarea privind clauzele abuzive, cu consecința că instanța poate considera că clauzele care reglementează supratxa impusă de întreprinderea feroviară pentru neachiziționarea unei legitimații de transport nu creează obligații pentru consumatorul-călător?

2. Acestea sunt în esență întrebările cu privire la fondul prezentei cauze care își are originea în cererea de decizie preliminară formulată de vredegerecht te Antwerpen (judecătorul de pace din Antwerpen, Belgia) în cadrul unei proceduri principale în care o întreprindere feroviară belgiană impune persoanelor care călătoresc fără legitimație de transport plata sumelor prevăzute în condițiile generale de transport pentru cazul în care călătorul fără legitimație de transport a refuzat să achite costul călătoriei cu majorările prevăzute în lipsa unei regularizări ulterioare.

1 Limba originală: italiana.

I. Cadrul juridic

A. Dreptul Uniunii Europene

3. În al doisprezecelea considerent al Directivei 93/13/CEE[2] se precizează următoarele:

„[…]

întrucât, cu toate acestea, în stadiul lor actual, legislațiile interne permit doar preconizarea unei armonizări parțiale; întrucât, în special, prezenta directivă nu se referă decât la clauzele contractuale care nu au fost negociate individual; întrucât statele membre ar trebui să aibă posibilitatea, respectând în același timp dispozițiile tratatului, de a le asigura consumatorilor un nivel mai ridicat de protecție prin dispoziții de drept intern mai stricte decât cele din prezenta directivă.”

4. Articolul 1 din Directiva 93/13 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 Comunitatea sunt părți, în special în domeniul transportului.”

5. 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.

Faptul că anumite aspecte ale unei clauze sau o anumită clauză au fost negociate individual nu exclude aplicarea prezentului articol pentru restul contractului, în cazul în care o evaluare globală a acestuia indică faptul că este, cu toate acestea, un contract de adeziune.

În cazul în care orice vânzător sau furnizor [a se citi «profesionist»] pretinde că s-a negociat individual o clauză standard, acestuia îi revine sarcina probei.

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

6. Articolul 6 alineatul (1) prevede:

„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.”

2 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).

7. Articolul 8 din Directiva 93/13 prevede:

„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.”

8. Articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 [3] 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.”

9. Articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 prevede:

„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.”

10. Potrivit articolului 6 din titlul II din anexa I, intitulată „Extras din Regulile uniforme privind contractul de transport internațional feroviar de călători și bagaje (CIV)”, la Regulamentul (CE) nr. 1371/2007:

„(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.”

11. Potrivit articolului 9 din titlul II din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 1371/2007:

„(1) 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.”

3 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).

B. Dreptul belgian

12. Articolul I.8.39 din Wetboek van Economisch Recht (Codul economic)[4] prevede următoarea definiție a noțiunii „întreprindere”:

„întreprindere: persoană fizică sau juridică care urmărește un scop economic în mod continuu, inclusiv asociațiile acestora;”

13. Articolul VI.83 punctul 24 din Codul economic prevede:

„În contractele încheiate între o întreprindere și un consumator, sunt abuzive în orice caz clauzele și condițiile sau combinațiile de clauze și de condiții care au ca obiect:

[…]

24° stabilirea cuantumului despăgubirilor și al dobânzilor pentru cazul de neexecutare sau de executare cu întârziere a obligațiilor consumatorului care depășesc în mod vădit prejudiciul efectiv care poate fi suferit de întreprindere.”

14. Articolul VI.84 alineatul 1 din Codul economic prevede:

„Toate clauzele abuzive sunt interzise și nule. Contractul își menține caracterul obligatoriu față de părți în cazul în care acesta poate subzista fără clauzele abuzive. Consumatorul nu poate renunța la beneficiul drepturilor care îi sunt conferite de prezenta secțiune.”

15. Articolul 2 din Condițiile generale și speciale de transport ale Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen (Societatea Națională a Căilor Ferate Belgiene, denumită în continuare „NMBS”) (Algemene en bijzondere vervoersvoorwaarden van de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen), intitulat „Acceptarea condițiilor generale și speciale de transport pentru călători”, prevede:

„Prin utilizarea serviciilor de transport ale NMBS, confirmați că ați luat cunoștință de prezentul document și de condițiile speciale (care pot fi consultate pe site-ul nostru snbc.be) și că vă angajați să le respectați fără rezerve. Prezentul document va putea fi modificat în orice moment de NMBS pentru motive legitime cum ar fi, în special, obligațiile legate de misiunile de serviciu public, îndeplinirea obligațiilor care decurg din deciziile adoptate de autoritățile publice și constrângerile legate de exploatarea infrastructurii, a rețelei sau a resurselor. NMBS vă va informa cu privire la orice modificare adusă prezentelor condiții generale de transport prin intermediul canalelor proprii NMBS (în special pe site-ul internet snbc.be), precum și prin intermediul *Moniteur Belge*. Aceste modificări vă vor fi opozabile începând cu data publicării lor.”

16. Articolul 4 alineatul 3 din Condițiile generale și speciale de transport prevede:

„Constatarea unei neregularități ca urmare a nerespectării obligațiilor legate de legitimația de transport, care determină aplicarea măsurilor prevăzute în anexa I – Neregularități și comportamente necivilizate, nu constituie în niciun caz un contract de transport. În consecință, nu veți avea dreptul de a solicita vreo compensație sau despăgubire.”

4 Wet van 28 februari 2013 tot Invoering van het Wetboek van Economisch Recht (Legea din 28 februarie 2013 de adoptare a Codului economic), *Moniteur Belge* din 29 martie 2013, p. 19975.

17. Articolul 5.4 din Condițiile generale și speciale de transport, intitulat „Achiziționarea unei legitimații de transport la «prețul de bord»”, prevede:

„1. Cu excepția situațiilor menționate la punctul 1 din anexa I – Neregularități și comportamente necivilizate –, pentru care procesul-verbal de constatare se întocmește imediat, controlorul vă va propune să cumpărați o legitimație de transport din gama de produse vândute la bordul trenului la «prețul de bord» în următoarele cazuri:

a) pentru orice motiv, nu sunteți în măsură să prezentați controlorului o legitimație de transport;

[…]

3. «Prețul de bord» este alcătuit din prețul legitimației de transport majorat cu o suprataxă al cărei cuantum este stabilit în Condițiile speciale de transport. El face parte din prețul legitimației de transport.”

18. Punctul 2.1.2 din anexa I la Condițiile speciale de transport, intitulat „Constatarea unei neregularități de «gravitate medie»”, prevede:

„Constatarea unei neregularități de «gravitate medie» se întocmește în cazul în care călătorul se află în una dintre situațiile prevăzute la articolul 5.4 din Condițiile generale de transport și refuză să cumpere o legitimație de transport la «prețul de bord».”

19. Punctul 4 din anexa I la Condițiile speciale de transport reglementează după cum urmează cuantumul suprataxei pentru cazul neregularității legitimației de transport:

„Sumă forfetară (inclusiv TVA de 6 %)

– Constatarea neregularității legitimației de transport.

Plata se efectuează în termen de 14 zile calendaristice (de la data faptelor inclusiv): 75 de euro.

Plata nu se efectuează în termen de 14 zile calendaristice (de la data faptelor inclusiv): 225 de euro.”

II. Situația de fapt, procedura principală și întrebările preliminare

20. Prezenta procedură își are originea în trei cauze aflate pe rolul vredegerecht te Antwerpen (judecătorul de pace din Antwerpen, Belgia) cu privire la care au fost adresate Curții întrebări preliminare identice.

21. În cursul anului 2015, Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen (Societatea Națională a Căilor Ferate Belgiene) a constatat că domnul Kanyeba a încălcat de patru ori condițiile de transport, întrucât a călătorit cu trenul fără să achite prețul legitimației de transport. În niciuna dintre cele patru ocazii, domnul Kanyeba nu a optat pentru posibilitatea oferită de NMBS „de a-și regulariza situația” prin cumpărarea legitimației de transport la bordul trenului cu o suprataxă de 7,50 euro sau, alternativ, prin plata unei suprataxe de 75 de euro în termen de 14 zile de la constatarea încălcării ori prin plata sumei de 225 de euro la expirarea termenului de 14 zile de la constatare.

22. În cursul anilor 2013 și 2015, aceeași constatare fusese efectuată împotriva doamnei Nijs, în cinci rânduri, și, în cursul anilor 2014 și 2015, împotriva domnului Dedroog, în unsprezece rânduri.

23. NMBS a oferit fiecăruia dintre aceștia posibilitatea de a-și regulariza situația în termenele menționate la punctul 21. Cu toate acestea, niciuna dintre aceste persoane nu a profitat de posibilitatea respectivă.

24. Prin urmare, NMBS a acționat în justiție, solicitând obligarea domnului Kanyeba la plata sumei de 880,20 euro, a doamnei Nijs la plata sumei de 1 103,90 euro și a domnului Dedroog la plata sumei de 2 394 de euro. În cadrul procedurii principale, reclamanta arată că raportul intervenit între ea și cele trei persoane ar fi de natură administrativă, iar nu contractuală, întrucât acestea nu au cumpărat legitimația de transport.

25. Instanța de trimitere consideră că, potrivit jurisprudenței Curții, este obligată să examineze din oficiu aplicarea normelor privind clauzele abuzive de fiecare dată când serviciul este furnizat unui consumator precum în speță. În această privință, se pune, pe de o parte, problema naturii raportului juridic intervenit între NMBS și consumatori și, pe de altă parte, problema dacă se poate considera sau nu că s-a încheiat un contract în pofida faptului că aceștia din urmă au călătorit fără a achiziționa legitimația de transport.

26. În special, instanța de trimitere arată că nu este clar temeiul juridic al condițiilor generale de transport ale NMBS. Potrivit unei prime teze, condițiile generale care stabilesc drepturile și obligațiile părților ar fi clauze pur contractuale. Potrivit unei a doua teze, în schimb, acestea ar constitui regulamente în sensul dreptului administrativ.

27. În plus, instanța de trimitere menționează o dezbatere doctrinară din Belgia cu privire la natura raportului juridic dintre NMBS și călători. Unii autori consideră acest raport ca fiind de natură contractuală – inclusiv în cazul în care călătorul nu cumpără legitimația de transport – întrucât simplul fapt de a intra în zona în care este necesară deținerea unei legitimații de transport valabile ar presupune încheierea unui contract de transport de adeziune. Există însă opinii potrivit cărora raportul în cauză ar fi de natură contractuală numai în cazul în care călătorul cumpără legitimația de transport, în caz contrar, trebuind să se considere că acest raport are caracter normativ.

28. În sfârșit, instanța de trimitere amintește că Grondwettelijk (Curtea Constituțională, Belgia) și Hof van cassatie (Curtea de Casație, Belgia) au precizat că „teoria clauzelor abuzive” din dreptul belgian s-ar aplica și raporturilor juridice cu caracter normativ.

29. În aceste condiții, vredegerecht te Antwerpen (judecătorul de pace din Antwerpen, Belgia) a suspendat judecarea cauzei și a adresat Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 9 alineatul (4) [din Regulamentul nr. 1371/2007] din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar 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 privind clauzele abuzive în contractele încheiate cu consumatorii, 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) coroborat cu articolul 3 din Directiva 93/13, articolul 6 din Directiva 93/13 se opune anulării clauzei în instanță și aplicării dreptului comun în materia răspunderii pentru repararea prejudiciului suferit de întreprinderea feroviară națională?”

III. Analiză juridică

30. Astfel cum a solicitat Curtea, prezentele concluzii se vor concentra asupra analizei celei de a doua întrebări preliminare, pe care o vom examina împreună cu cea dintâi, dată fiind strânsa legătură dintre ele. A treia, a patra și a cincea întrebare preliminară vor fi examinate împreună și, cu privire la acestea, ne vom limita la câteva observații succinte referitoare la jurisprudența consolidată a Curții.

1. Cu privire la prima și la a doua întrebare preliminară

a) Observații introductive

31. Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită Curții, în esență, să stabilească dacă din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar și din Directiva 93/13 privind clauzele abuzive se poate deduce 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. În cazul unui răspuns negativ, dacă, în orice caz, se poate aplica în speță reglementarea privind clauzele abuzive cuprinsă în Directiva 93/13, astfel încât eventuala clauză prin care se impune plata unei suprataxe în sarcina călătorului care nu deține o legitimație de transport valabilă să poată fi declarată de instanță ca fiind abuzivă și, prin urmare, fără caracter obligatoriu pentru consumator.

32. Pentru a dezvolta considerațiile care urmează, este necesar să stabilim două premise.

33. Prima premisă: Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 și Directiva 93/13 nu conțin nicio precizare cu privire la natura juridică a raportului care există între un consumator care urcă la bordul unui tren și întreprinderea de transport.

34. Articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 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.”

35. Articolul 6 din titlul II din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 se limitează la a preciza la alineatul (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 […]”

36. Articolul 9 din titlul II din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 prevede: „(1) 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 […]”

37. Așadar, astfel cum a afirmat deja Curtea în mod clar, aceste dispoziții doar presupun existența unui contract de transport încheiat în prealabil [5].

38. Directiva 93/13 nu conține nicio referire la noțiunea de contract nici la momentul încheierii acestuia, limitându-se la a presupune existența unui acord contractual pentru aplicarea reglementării privind clauzele abuzive [6].

39. Prin urmare, niciuna dintre dispozițiile de drept al Uniunii citate de instanța de trimitere nu precizează când un raport juridic poate fi calificat drept contract de transport și cu atât mai puțin momentul în care un contract de transport poate fi considerat încheiat.

40. Calificarea naturii raportului juridic care se constituie în situațiile descrise mai sus se înscrie, așadar, în marja deplină de apreciere a statelor membre [7].

41. În consecință, dreptul Uniunii nu se opune unor dispoziții naționale care prevăd că o persoană care efectuează o călătorie cu trenul fără a deține o legitimație de transport valabilă și care nu își regularizează situația după control nu se află într-un raport contractual cu întreprinderea feroviară [8].

42. Prin urmare, considerăm că articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007, articolul 2 litera (a) și articolul 3 din Directiva 93/13 nu pot fi interpretate în sensul că între societatea de transport și călător ia întotdeauna naștere un raport contractual.

43. În consecință, instanța națională va trebui să verifice, în lumina dreptului național, dacă există sau nu un raport contractual.

44. A doua premisă este că fapta descrisă constituie o încălcare a valorilor sociale apărate care, în diferitele ordini juridice, poate fi calificată din punct de vedere juridic ca o simplă neîndeplinire a obligațiilor contractuale, ca o contravenție sau chiar ca infracțiune [9], având în vedere interesele, inclusiv de drept public, implicate în transportul de călători.

45. Astfel, după cum reiese din dosar, ne aflăm în fața unei situații în care un călător urcă la bordul trenului, conștient că nu deține o legitimație de transport și fără nicio intenție de a-și îndeplini obligația de a plăti prețul unui serviciu de care beneficiază, nici chiar având în vedere diferitele posibilități pe care concesionarul serviciului le oferă în timpul sau după utilizarea serviciului respectiv.

5 Hotărârea din 21 septembrie 2016, Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (C-261/15, EU:C:2016:709, punctul 26).

6 Articolul 1 are următorul cuprins: „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”.

7 Tot în „Hotărârea Demey” citată anterior, Curtea arată că condițiile de încheiere a unui contract de transport sunt reglementate prin dispozițiile naționale relevante (Hotărârea din 21 septembrie 2016, Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, C-261/15, EU:C:2016:709, punctul 34).

8 Cu referire la articolul 6 din titlul II din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 1371/2007, a se vedea Hotărârea din 21 septembrie 2016, Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (C-261/15, EU:C:2016:709, punctul 35).

9 Ordonanța din 30 mai 2018, SNCB (C-190/18, nepublicată, EU:C:2018:355, punctul 7), și Hotărârea din 21 septembrie 2016, Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (261/15, EU:C:2016:709, punctele 12 și 13).

b) Aplicarea reglementării privind clauzele abuzive în situația unui călător fără legitimație de transport

46. Pe baza premiselor expuse mai sus, pe fondul celei de a doua întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită Curții, în esență, să stabilească dacă reglementarea privind clauzele abuzive cuprinsă în Directiva 93/13 se poate aplica și în ipoteza în care un călător urcă la bordul trenului fără legitimație de transport și, după ce a refuzat în mai multe ocazii să își regularizeze situația în conformitate cu condițiile generale de transport ale întreprinderii feroviare, este chemat în judecată de aceeași întreprindere pentru plata legitimației de transport plus o suprataxă.

47. Izvorul juridic al obligației de a plăti o suprataxă în cazul nedeținerii unei legitimații de transport valabile (și al neregularizării ulterioare a situației, în pofida unor solicitări repetate și progresive) este constituit de condițiile generale de transport ale întreprinderii feroviare.

48. Instanța de trimitere consideră că aceste condiții generale sunt aplicabile tuturor călătorilor, datorită caracterului lor normativ sau publicării lor într-un buletin oficial.

49. În principiu, nu se poate însă exclude că este vorba despre un raport de origine contractuală [10].

50. După cum s-a arătat, instanța națională va trebui să verifice, în lumina dreptului național, dacă raportul juridic dintre operatorul de transport și consumatorul fără legitimație de transport este sau nu de natură contractuală.

51. Deși este adevărat că, în lipsa unor referiri specifice la momentul încheierii contractului în izvoarele de drept al Uniunii citate anterior, revine instanței naționale sarcina de a califica, în temeiul dreptului național, situația juridică descrisă, este la fel de adevărat – astfel cum a arătat și Comisia în observațiile scrise depuse la dosar [11] – că elementul comun ordinilor juridice ale statelor membre, pentru a califica un raport juridic ca fiind contractual, este existența unei manifestări reciproce de voință.

52. Într-o speță precum cea descrisă mai sus ar putea fi pusă la îndoială existența unei astfel de manifestări de voință reciproce. Astfel, călătorul nu numai că decide să nu cumpere o legitimație de transport oferită publicului, ci, chiar în fața unei oferte contractuale ulterioare la bordul trenului, refuză să își manifeste voința de a cumpăra legitimația de transport.

53. Prin urmare, este îndoielnic că, în prezența unei fapte ilicite precum cea descrisă mai sus, ar putea exista o reciprocitate corespunzătoare a manifestării de voință care să poată constitui un contract. Astfel, călătorul nu își exprimă consimțământul cu privire la un element esențial al contractului, și anume prețul serviciului și plata acestuia.

54. În cazul în care s-ar considera că raportul dintre întreprinderea de transport și consumatorul care a refuzat să plătească legitimația de transport este de natură contractuală, ar trebui, în principiu, să se aplice reglementarea privind clauzele abuzive. Cu toate acestea, potrivit articolului 1 alineatul (2) din Directiva 93/13, dispozițiile acestei directive nu se aplică clauzelor contractuale care reflectă norme administrative obligatorii.

55. În cazul în care condițiile generale de transport sunt calificate în dreptul național în cauză ca fiind de natură normativă, ar trebui să se aplice articolul 1 alineatul (2) menționat mai sus, cu consecința excluderii de la reglementarea privind clauzele abuzive.

10 În Hotărârea Demey (Hotărârea din 21 septembrie 2016, Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (C-261/15, EU:C:2016:709, punctul 27), citată anterior, în ceea ce privește articolul 6 din titlul II din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 1371/2007, Curtea afirmă că „absența legitimației de transport […] poate fi interpretată numai în sensul că un contract de transport a fost încheiat în prealabil, iar călătorul nu poate prezenta o dovadă a faptului că a achiziționat o legitimație de transport”.

11 Observații scrise, punctul 19.

56. Dimpotrivă, în cazul în care condițiile generale de transport care conțin clauza prin care se impune plata unei suprataxe în cazul neachiziționării unei legitimații de transport ar fi calificate ca fiind de natură contractuală, întrucât nu se aplică articolul 1 alineatul (2) din Directiva 93/13, clauza respectivă ar putea fi apreciată în lumina reglementării privind clauzele abuzive.

57. Cu toate acestea, în cazul specific al dreptului belgian, Comisia subliniază în observațiile sale scrise că Regatul Belgiei nu a transpus în ordinea juridică internă articolul 1 alineatul (2) din Directiva 93/13, prevalându-se de posibilitatea prevăzută la articolul 8 din această directivă [12].

58. În cazul în care aceasta este situația reală în ordinea juridică belgiană și dacă se apreciază că dispoziția de la articolul 1 alineatul (2) din Directiva 93/13 nu este direct aplicabilă în ordinea juridică a statelor membre, instanța ar trebui să evalueze în orice caz caracterul abuziv sau nu al clauzei în discuție.

59. În ipoteza diferită în care, în ordinea juridică națională în cauză, raportul dintre întreprinderea de transport și consumatorul care a refuzat să plătească legitimația de transport nu este de natură contractuală, situația nu intră în domeniul de aplicare al dreptului Uniunii.

60. Astfel, articolul 1 alineatul (1) din Directiva 93/13 limitează în mod clar domeniul de aplicare al directivei la contractele încheiate între un profesionist și un consumator.

61. Cu toate acestea, în ordonanța de trimitere adresată Curții, care nu este foarte clară cu privire la acest aspect, instanța de trimitere arată că, în ordinea juridică belgiană, jurisprudența Curții Constituționale și a Curții de Casație ar fi extins „teoria clauzelor abuzive” și la „raporturile juridice normative” [13].

62. În cazul în care, în dreptul belgian, protecția împotriva clauzelor abuzive este extinsă la toate raporturile dintre un consumator și un profesionist, chiar dacă au caracter normativ – verificare care este de competența exclusivă a instanței naționale –, clauza prin care se impune plata unei suprataxe în sarcina consumatorului care refuză să plătească legitimația de transport ar trebui să fie apreciată conform reglementării privind clauzele abuzive.

63. În orice caz, pe lângă aspectele subiective menționate mai sus, referitoare la încălcarea prin fapta consumatorului a valorilor sociale apărate, trebuie totuși să se aibă în vedere că ne găsim într-o situație absolut particulară, în care se suprapun interese private și interese publice: desfășurarea unui serviciu de transport de persoane, natura „represivă” a suprataxei în cazul unui refuz repetat de a plăti o legitimație de transport care, în același timp, are rolul de a descuraja o astfel de faptă ilicită și de a compensa costurile administrative suportate de întreprinzător în încercarea de a recupera sumele datorate, fapta unei persoane care, în cunoștință de cauză, refuză să plătească prețul serviciului de care beneficiază, încălcând obligația de a-și procura în prealabil o legitimație de transport corespunzătoare și refuzând ulterior să îndrepte neregularitatea prin plata la bordul trenului.

64. În ceea ce privește modalitățile prin care instanța națională ar putea în mod concret să procedeze la evaluarea caracterului abuziv al clauzei, instanța ar trebui să țină seama de contextul arătat mai sus, în scopul de a verifica dacă clauza menționată creează sau nu un dezechilibru semnificativ între drepturile și obligațiile părților, astfel cum impune articolul 3 alineatul (1) din Directiva 93/13.

12 Observații scrise, punctul 12.

13 Ordonanța de trimitere, p. 12. Comisia precizează în această privință că, în hotărârea nr. 159 din 26 octombrie 2005, Curtea Constituțională a apreciat că ar fi contrar principiilor egalității și nediscriminării consacrate la articolele 10 și 11 din Constituția Belgiei să se excludă de la protecția împotriva clauzelor abuzive organismele publice sau societățile în care autoritățile publice dețin o participație de control și care desfășoară o activitate comercială, financiară sau industrială și oferă spre vânzare sau vând produse sau servicii (observațiile scrise depuse la dosar, punctul 12).

65. În această privință, se poate pune sub semnul întrebării existența unui dezechilibru semnificativ între drepturi și obligații, necesar pentru a se constata caracterul abuziv, în cazul în care clauzele individuale, deși prevăd avantaje pentru partea mai puternică, sunt determinate de cerințe justificate de organizare și de gestiune a întreprinderii, în lipsa cărora aceasta nu și-ar putea desfășura activitatea în mod eficient și profitabil.

2. Cu privire la a treia, la a patra și la a cincea întrebare preliminară

66. Prin intermediul celei de a treia, al celei de a patra și al celei de a cincea întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească întinderea obligației instanței naționale de a constata nulitatea unei clauze pe care o consideră abuzivă și dacă articolul 6 alineatul (1) din Directiva 93/13 trebuie interpretat în sensul că interzice instanței naționale să modereze clauza care prevede o suprataxă pentru călătorii fără legitimație de transport, considerată abuzivă, și în sensul că interzice instanței să înlocuiască o astfel de clauză cu reglementarea de drept comun în materia răspunderii, în scopul de a despăgubi întreprinderea pentru prejudiciul suferit.

67. După cum am arătat în introducere, considerăm că este oportun să examinăm aceste întrebări împreună și ne vom limita la a aminti jurisprudența Curții relevantă în această materie.

68. În prealabil, considerăm că este necesar să examinăm aspectul admisibilității acestor întrebări.

69. Astfel, din ordonanța de trimitere nu reies motivele care determină instanța națională să ridice aceste probleme și cu atât mai puțin cadrul normativ național în care se înscriu aceste întrebări.

70. Cerințele privind conținutul unei cereri de decizie preliminară sunt prevăzute la articolul 94 din Regulamentul de procedură al Curții, pe care instanța națională este obligată, în cadrul cooperării dintre instanțe instituite la articolul 267 TFUE, să îl cunoască și să îl respecte în mod strict [14].

71. Astfel, deși nu există nicio îndoială că a treia, a patra și a cincea întrebare preliminară au ca obiect interpretarea articolului 6 din Directiva 93/13, nu reiese într-un mod la fel de clar din ordonanța de trimitere care sunt dispozițiile care fac obiectul evaluării caracterului abuziv și cu atât mai puțin se precizează dispozițiile de „drept comun” pe care instanța de trimitere intenționează să le utilizeze pentru a înlocui clauza declarată abuzivă.

72. În orice caz, este suficient să amintim jurisprudența Curții cu privire la interpretarea articolului 6 alineatul (1) din Directiva 93/13, potrivit căreia acest articol se opune unei reglementări naționale care permite instanței naționale, după ce a constatat caracterul abuziv al unei clauze cuprinse într-un contract încheiat între un consumator și un profesionist, să completeze acest contract modificând conținutul clauzei respective [15].

73. Astfel cum se precizează în jurisprudența menționată, o intervenție în acest sens din partea instanței ar risca să aducă atingere realizării obiectivului pe termen lung urmărit de directivă, și anume descurajarea inserării unor clauze abuzive de către profesionist [16].

14 A se vedea, *ex multis*, Ordonanța din 7 septembrie 2017, Alandžak (C-187/17, nepublicată, EU:C:2017:662, punctul 13 și jurisprudența citată), și Ordonanța din 30 mai 2018, SNCB (C-190/18, nepublicată, EU:C:2018:355, punctul 19 și jurisprudența citată).

15 Hotărârea din 26 martie 2019, Abanca Corporación Bancaria (C-70/17, EU:C:2019:250, punctul 53), Hotărârea din 14 iunie 2012, Banco Español de Crédito (C-618/10, EU:C:2012:349, punctul 73), Hotărârea din 30 mai 2013, Asbeek Brusse și de Man Garabito (C-488/11, EU:C:2013:341, punctul 60), Hotărârea din 30 aprilie 2014, Kásler și Káslerné Rábai (C-26/13, EU:C:2014:282, punctul 77), și Concluziile avocatului general Pitruzzella prezentate la 14 mai 2019 în cauza Dziubak (C-260/18, punctul 31).

16 Hotărârea din 26 martie 2019, Abanca Corporación Bancaria (C-70/17, EU:C:2019:250, punctul 54), Hotărârea din 14 iunie 2012, Banco Español de Crédito (C-618/10, EU:C:2012:349, punctele 69 și 70), și Ordonanța din 16 noiembrie 2010, Pohotovosť (C-76/10, EU:C:2010:685, punctul 41 și jurisprudența citată).

74. În plus, la articolul 6 alineatul (1) se precizează în mod clar că clauza declarată abuzivă trebuie să fie înlăturată din contract, astfel încât să nu creeze niciun fel de obligații pentru consumator. Prin urmare, este evident că o intervenție a instanței în sensul de a modera sau de a pondera efectele unei astfel de clauze abuzive este în mod clar incompatibilă mai degrabă cu modul de redactare a dispoziției în discuție decât cu interpretarea teleologică a acesteia.

75. În ceea ce privește în schimb posibilitatea instanței naționale de a proceda la o înlocuire a clauzei abuzive, trebuie amintit că singura excepție în acest sens se întemeiază pe jurisprudența Curții în cauza Kásler [17], potrivit căreia intervenția instanței este considerată legitimă numai dacă sunt îndeplinite două condiții: pe de o parte, ca neaplicarea clauzei declarate abuzivă să implice, potrivit dreptului național, anularea întregului contract și, pe de altă parte, ca anularea contractului respectiv să expună consumatorul la consecințe deosebit de prejudiciabile [18] și de dezavantajoase.

76. În plus, pe lângă condițiile menționate, jurisprudența a precizat de asemenea că o completare a contractului poate fi efectuată numai prin intermediul unor clauze cu caracter supletiv sau prin înlocuirea clauzei abuzive cu o clauză care reflectă dispoziția normativă, fără nicio marjă de interpretare sau de „creativitate” a instanței.

77. În prezenta cauză, absolut particulară având în vedere fapta ilicită a consumatorului, menționată în mai multe rânduri, este evident că instanța de trimitere adresează Curții a treia, a patra și a cincea întrebare în contextul unui cadru juridic în care, pe de o parte, interpretarea dată normelor naționale de jurisprudența instanțelor superioare pare să extindă aplicabilitatea reglementării privind clauzele abuzive și la ipoteze necontractuale, iar pe de altă parte, jurisprudența Curții nu permite o adaptare a clauzei într-un sens mai favorabil pentru consumator.

78. Cu alte cuvinte, instanța de trimitere, pe deplin conștientă de caracterul ilicit al faptei consumatorului, suspectează totuși caracterul excesiv de oneros al supratаxei impuse de condițiile generale pentru neachiziționarea legitimației de transport.

79. Fără a aduce atingere considerațiilor dezvoltate, care impun instanței naționale să aprecieze situația care face obiectul cauzei în lumina dreptului intern în vigoare, în cadrul interpretării dreptului Uniunii descrise mai sus, considerăm că Curtea ar putea să evalueze posibilitatea unei extinderi limitate și circumscrise a marjei de intervenție a instanței cu privire la astfel de clauze prin modificarea acestora într-un context normativ național în care reglementarea privind clauzele abuzive poate, prin ipoteză, să se aplice și unor situații precum cea descrisă.

IV. Concluzii

80. Având în vedere considerațiile de mai sus, propunem Curții să răspundă la cererea de decizie preliminară care i-a fost adresată de vredegerecht te Antwerpen (judecătorul de pace din Antwerpen, Belgia), numai în ceea ce privește a doua întrebare, după cum urmează:

„Directiva 93/13/CEE nu reglementează condițiile de încheiere a contractului, iar reglementarea privind clauzele abuzive cuprinsă în aceasta se aplică, în principiu, numai raporturilor juridice de origine contractuală, a căror calificare în lumina dreptului intern revine instanței naționale. În ipoteza unui călător care utilizează serviciul de transport fără a fi cumpărat o legitimație de transport și care, ca urmare a unui astfel de comportament, este obligat să plătească o supratаxă pe lângă prețul legitimației de transport, instanța națională va trebui să califice în lumina dreptului intern natura contractuală sau necontractuală a raportului în cauză și să aprecieze dacă reglementarea privind clauzele abuzive se poate aplica oricărui raport dintre un profesionist și un consumator, inclusiv celor

17 Hotărârea din 30 aprilie 2014, Kásler și Káslerné Rábai (C-26/13, EU:C:2014:282).

18 Hotărârea din 30 aprilie 2014, Kásler și Káslerné Rábai (C-26/13, EU:C:2014:282, punctul 83).

de natură necontractuală. În plus, aprecierea caracterului abuziv al clauzei prin care se impune plata unei suprataxe pe lângă prețul legitimației de transport în lipsa achiziționării prealabile și a regularizării ulterioare, prevăzută în condițiile generale de transport, va trebui să fie efectuată prin verificarea, cu respectarea articolului 3 din Directiva 93/13, a existenței unui dezechilibru semnificativ în poziția părților, având în vedere și faptul că, într-o astfel de ipoteză, se suprapun interese private și interese publice și ținând seama de toate împrejurările speței și în special de caracterul ilicit al faptei consumatorului.”