Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
GIOVANNI PITRUZZELLA
της 11ης Ιουνίου 2019[1]

Συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-349/18 έως C-351/18

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

[αίτηση του Vredegerecht te Antwerpen (ειρηνοδικείου Αμβέρσας, Βέλγιο)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Σιδηροδρομικές μεταφορές – Δικαιώματα και υποχρεώσεις των επιβατών – Κανονισμός (ΕΚ) 1371/2007 – Άρθρο 9, παράγραφος 4 – Επιβάτης χωρίς εισιτήριο – Μη τακτοποίηση – Φύση της έννομης σχέσεως – Καταχρηστικές ρήτρες στις συμβάσεις που συνάπτονται με καταναλωτές – Οδηγία 93/13/ΕΟΚ – Άρθρα 2, 3 και 6, παράγραφος 1 – Πεδίο εφαρμογής – Γενικοί όροι μεταφοράς – Πρόσθετο ποσό που επιβάλλεται στους επιβάτες χωρίς εισιτήριο»

1. Συνιστά σύμβαση κατά το δίκαιο της Ένωσης η έννομη σχέση που συνδέει ένα άτομο που αποφασίζει να ταξιδεύσει με τρένο χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο και δεν προβαίνει, κατόπιν των σχετικών ελέγχων, στην τακτοποίηση της καταστάσεώς του; Σε κάθε περίπτωση, σε τι είδους έννομη σχέση μπορεί να έχει εφαρμογή η ρύθμιση περί των καταχρηστικών ρητρών, ώστε οι ρήτρες που προβλέπουν την καταβολή πρόσθετου ποσού υπέρ της μεταφορικής εταιρίας λόγω μη αγοράς εισιτηρίου να μπορούν να κριθούν από τον δικαστή μη δεσμευτικές για τον καταναλωτή-επιβάτη;

2. Αυτά είναι κατ' ουσίαν τα ζητήματα που οδήγησαν εν προκειμένω το Vredegerecht te Antwerpen (ειρηνοδικείο Αμβέρσας, Βέλγιο) στην υποβολή προδικαστικών ερωτημάτων στο πλαίσιο της κύριας δίκης στην οποία βελγική εταιρία σιδηροδρομικών υπηρεσιών ζητεί από επιβάτες χωρίς εισιτήριο να καταβάλουν το χρηματικό ποσό που ορίζεται στους γενικούς όρους μεταφοράς για την περίπτωση που ο επιβάτης χωρίς εισιτήριο αρνήθηκε να καταβάλει το κόμιστρο, με τις προσαυξήσεις που προβλέπονται ελλείψει τακτοποιήσεως της καταστάσεώς του.

1 Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ιταλική.

I. Το νομικό πλαίσιο

Α. Το δίκαιο της Ένωσης

3. Η δωδέκατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 93/13/ΕΟΚ[2] έχει ως εξής:

«[…]

εκτιμώντας ότι, παρ' όλα αυτά, ως έχουν σήμερα οι εθνικές νομοθεσίες, μόνον μερική εναρμόνιση είναι δυνατή· ότι, ιδίως, μόνον οι συμβατικές ρήτρες για τις οποίες δεν υπήρξε ατομική διαπραγμάτευση αποτελούν το αντικείμενο της παρούσας οδηγίας· ότι έχει σημασία εν προκειμένω να δοθεί στα κράτη η δυνατότητα, τηρουμένης της Συνθήκης, να παρέχουν υψηλότερο επίπεδο προστασίας στον καταναλωτή μέσω εθνικών διατάξεων αυστηρότερων από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας».

4. Το άρθρο 1 της οδηγίας 93/13 ορίζει τα εξής:

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

2. Οι ρήτρες της σύμβασης που απηχούν νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις αναγκαστικού δικαίου καθώς και διατάξεις ή αρχές διεθνών συμβάσεων στις οποίες έχουν προσχωρήσει τα κράτη μέλη ή η Κοινότητα, ιδίως στον τομέα των μεταφορών, δεν υπόκεινται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.»

5. Το άρθρο 3 της ίδιας οδηγίας προβλέπει:

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

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

Το γεγονός ότι για ορισμένα στοιχεία κάποιας ρήτρας ή για μια μεμονωμένη ρήτρα υπήρξε ατομική διαπραγμάτευση, δεν αποκλείει την εφαρμογή του παρόντος άρθρου στο υπόλοιπο μιας σύμβασης, εάν η συνολική αξιολόγηση οδηγεί στο συμπέρασμα ότι, παρ' όλα αυτά, πρόκειται για σύμβαση προσχώρησης.

Εάν ο επαγγελματίας ισχυρίζεται ότι για μια τυποποιημένη ρήτρα υπήρξε ατομική διαπραγμάτευση, φέρει το βάρος της απόδειξης.

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

2 Οδηγία του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 1993, σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές (ΕΕ 1993, L 95, σ. 29).

6. Το άρθρο 6, παράγραφος 1, ορίζει τα εξής:

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

7. Το άρθρο 8 της οδηγίας 93/13 προβλέπει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν ή να διατηρούν, στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία, αυστηρότερες διατάξεις σύμφωνες προς τη Συνθήκη, για να εξασφαλίζεται μεγαλύτερη προστασία του καταναλωτή.»

8. Το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 [3] ορίζει τα εξής:

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

9. Το άρθρο 9, παράγραφος 4, του κανονισμού 1371/2007 ορίζει τα εξής:

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

10. Κατά το άρθρο 6 του τίτλου ΙΙ του παραρτήματος Ι του κανονισμού 1371/2007, το οποίο παράρτημα επιγράφεται «Απόσπασμα από τους ενιαίους κανόνες σχετικά με τη σύμβαση διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (CIV)»:

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

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

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

11. Κατά το άρθρο 9 του τίτλου ΙΙ του παραρτήματος Ι του κανονισμού 1371/2007:

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

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

3 Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (ΕΕ 2007, L 315, σ. 14).

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

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

Β. Το βελγικό δίκαιο

12. Το άρθρο I.8.39 του Wetboek van Economisch Recht (κώδικα οικονομικού δικαίου)[4] δίνει τον ακόλουθο ορισμό στην έννοια της «επιχειρήσεως»:

«ως επιχείρηση νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που επιδιώκει σε διαρκή βάση οικονομικό σκοπό, συμπεριλαμβανομένων των ενώσεων των προσώπων αυτών».

13. Το άρθρο VI.83, 24°, του κώδικα οικονομικού δικαίου έχει ως εξής:

«Στις συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ επιχειρήσεως και καταναλωτή, είναι σε κάθε περίπτωση καταχρηστικές οι ρήτρες και οι όροι ή οι συνδυασμοί ρητρών και όρων που έχουν ως αντικείμενο:

[…]

24° τον καθορισμό των ποσών της αποζημιώσεως και των τόκων που αξιώνονται σε περίπτωση μη εκπληρώσεως ή καθυστερήσεως όσον αφορά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του καταναλωτή οι οποίοι προδήλως υπερβαίνουν την έκταση της ζημίας που είναι δυνατόν να έχει υποστεί η επιχείρηση».

14. Το άρθρο VI.84, παράγραφος 1, του κώδικα οικονομικού δικαίου έχει ως εξής:

«Όλες οι καταχρηστικές ρήτρες απαγορεύονται και είναι άκυρες. Η σύμβαση παραμένει δεσμευτική για τα μέρη αν αυτή δύναται να υπάρξει χωρίς τις καταχρηστικές ρήτρες. Ο καταναλωτής δεν δύναται να παραιτηθεί από τα δικαιώματα που του παρέχει το παρόν τμήμα.»

15. Το άρθρο 2 των Γενικών και ειδικών όρων μεταφοράς της Nationale Maastschappij van de Belgische Spoorwegen (εθνικής εταιρίας των βελγικών σιδηροδρόμων, στο εξής: NMBS), το οποίο επιγράφεται «Αποδοχή των γενικών και ειδικών όρων μεταφοράς από τον επιβάτη», έχει ως εξής:

«Κάνοντας χρήση των υπηρεσιών μεταφοράς της NMBS, αναγνωρίζετε ότι έχετε λάβει γνώση του παρόντος εγγράφου καθώς και των Ειδικών όρων μεταφοράς (προσβάσιμων στον δικτυακό μας τόπο snbc.be) και δέχεσθε να τους τηρείτε χωρίς καμία επιφύλαξη. Το παρόν έγγραφο μπορεί να τροποποιηθεί ανά πάσα στιγμή από την NMBS για νόμιμους λόγους, όπως, ειδικότερα, τυχόν υποχρεώσεις που απορρέουν από αποστολές δημόσιας υπηρεσίας, η συμμόρφωση με τις αποφάσεις που λαμβάνονται από τις δημόσιες αρχές και λειτουργικοί περιορισμοί που συνδέονται με τις υποδομές, το δίκτυο ή τους πόρους. Η NMBS θα σας ενημερώνει για οποιαδήποτε τροποποίηση των παρόντων Γενικών όρων μεταφοράς μέσω των διαύλων επικοινωνίας της NMBS (συγκεκριμένα, του δικτυακού τόπου snbc.be), καθώς και του *Moniteur Belge*. Οι εν λόγω τροποποιήσεις καθίστανται εφαρμοστέες από της δημοσιεύσεώς τους.»

4 Wet van 28 februari 2013 tot invoering van het Wetboek van Economisch Recht (νόμος της 28ης Φεβρουαρίου 2013 με τον οποίο θεσπίστηκε ο κώδικας οικονομικού δικαίου), *Moniteur Belge* της 29ης Μαρτίου 2013, σ. 19975.

16. Το άρθρο 4, παράγραφος 3, των Γενικών και ειδικών όρων μεταφοράς ορίζει τα εξής:

«Η διαπίστωση των παραβάσεων λόγω μη τηρήσεως των υποχρεώσεων που συνδέονται με τους τίτλους μεταφοράς συνεπάγεται την εφαρμογή των μέτρων που προβλέπονται στο παράρτημα Ι –Αθέμιτη και αντικοινωνική συμπεριφορά δεν δημιουργεί σε καμία περίπτωση σύμβαση μεταφοράς. Ως εκ τούτου, δεν έχετε κανένα δικαίωμα να ζητήσετε αποζημίωση ή αποκατάσταση ζημίας.»

17. Το άρθρο 5.4, των Γενικών και ειδικών όρων μεταφοράς, το οποίο επιγράφεται «Η αγορά τίτλου μεταφοράς ως "κομίστρου εντός της αμαξοστοιχίας", ορίζει τα εξής:

1. Με την επιφύλαξη των περιπτώσεων που προβλέπει ο αριθμός 1 του παραρτήματος Ι –Αθέμιτη και αντικοινωνική συμπεριφορά, στις οποίες για τη διαπίστωση της παραβάσεως συντάσσεται αμέσως έκθεση, ο ελεγκτής θα προτείνει την αγορά τίτλου μεταφοράς από το φάσμα των προϊόντων που πωλούνται εντός της αμαξοστοιχίας ως "κόμιστρο εντός της αμαξοστοιχίας" στις ακόλουθες περιπτώσεις:

a) δεν είστε σε θέση να επιδείξετε, για οποιονδήποτε λόγο, τίτλο μεταφοράς στον ελεγκτή·

[…]

3. Το "κόμιστρο εντός της αμαξοστοιχίας" συνίσταται στην τιμή του εισιτηρίου, προσαυξημένη κατά ένα ποσό το οποίο ορίζεται στους Ειδικούς όρους μεταφοράς. Αποτελεί τμήμα της τιμής του τίτλου μεταφοράς.»

18. Το σημείο 2.1.2 του παραρτήματος Ι των Ειδικών όρων μεταφοράς, το οποίο επιγράφεται «Διαπίστωση των παραβάσεων μέσης σοβαρότητας», προβλέπει τα εξής:

«Η διαπίστωση παραβάσεως μέσης σοβαρότητας λαμβάνει χώρα αν ο επιβάτης βρίσκεται σε μία από τις περιπτώσεις του άρθρου 5, παράγραφος 4, των Γενικών όρων μεταφοράς και αρνείται να αγοράσει τίτλο μεταφοράς που αντιστοιχεί στο "κόμιστρο εντός της αμαξοστοιχίας".»

19. Το σημείο 4 του παραρτήματος Ι των Ειδικών όρων μεταφοράς ορίζει ως ακολούθως το ποσό του πρόσθετου ποσού σε περίπτωση παραβάσεως όσον αφορά τον τίτλο μεταφοράς:

«Κατ' αποκοπήν ποσό (συμπεριλαμβάνεται ΦΠΑ 6 %)

– Διαπίστωση παραβάσεως όσον αφορά τον τίτλο μεταφοράς.

Καταβολή του ποσού εντός 14 ημερολογιακών ημερών (συνυπολογιζόμενης της ημέρας του συμβάντος): 75,00 ευρώ.

Μη καταβολή του ποσού εντός 14 ημερολογιακών ημερών (συνυπολογιζόμενης της ημέρας του συμβάντος). 225,00 ευρώ.»

II. Τα πραγματικά περιστατικά, η κύρια δίκη και τα προδικαστικά ερωτήματα

20. Αφετηρία της παρούσας διαδικασίας αποτελούν τρεις εκκρεμείς δίκες ενώπιον του Vredegerecht te Antwerpen (ειρηνοδικείου Αμβέρσας, Βέλγιο) σχετικά με τις οποίες υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο πανομοιότυπα προδικαστικά ερωτήματα.

21. Κατά τη διάρκεια του 2015, η Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen (εθνική εταιρία βελγικών σιδηροδρόμων) διαπίστωσε σε τέσσερις περιπτώσεις την παράβαση των όρων μεταφοράς εκ μέρους του M. Kanyeba, ο οποίος ταξίδευε με τρένο χωρίς να έχει πληρώσει την τιμή του εισιτηρίου. Ο M. Kanyeba δεν αξιοποίησε σε καμία από τις τέσσερις αυτές περιπτώσεις τις δυνατότητες που παρασχέθηκαν σε αυτόν από την NMBS για την «τακτοποίηση της καταστάσεως αυτής» μέσω αγοράς, εντός της αμαξοστοιχίας, εισιτηρίου προσαυξημένου κατά 7,50 ευρώ ή εναλλακτικά, μέσω πληρωμής πρόσθετου ποσού 75 ευρώ εντός δεκατεσσάρων ημερών μετά τη διαπίστωση της παραβάσεως ή μέσω πληρωμής ποσού 225 ευρώ μετά την παρέλευση δεκατεσσάρων ημερών από τη διαπίστωση αυτή.

22. Κατά τη διάρκεια του 2013 και του 2015 διαπιστώθηκε το ίδιο σε πέντε περιπτώσεις όσον αφορά την L. Nijs, ενώ το 2014 και το 2015 η ίδια παράβαση διαπιστώθηκε σε ένδεκα περιπτώσεις όσον αφορά τον J. Dedroog.

23. Η NMBS προσέφερε σε έκαστο εξ αυτών τη δυνατότητα τακτοποιήσεως της καταστάσεως υπό τους όρους που αναφέρθηκαν στο σημείο 21 των παρουσών προτάσεων. Εντούτοις, ουδείς εξ αυτών αξιοποίησε την εν λόγω δυνατότητα.

24. Κατά συνέπεια, το NMBS προσέφυγε στη δικαιοσύνη ζητώντας από τον M. Kanyeba να καταβάλει το ποσό των 880,20 ευρώ, από την L. Nijs να καταβάλει το ποσό των 1 103,90 ευρώ και από τον J. Dedroog να καταβάλει το ποσό των 2 394,00 ευρώ. Η ενάγουσα ισχυρίστηκε, στο πλαίσιο της κύριας δίκης, ότι η φύση της σχέσεως μεταξύ της ίδιας και των ως άνω ατόμων είναι διοικητική και όχι συμβατική αφής στιγμής δεν αγόρασαν τον τίτλο μεταφοράς.

25. Το αιτούν δικαστήριο θεωρεί ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, οφείλει να εξετάζει αυτεπαγγέλτως αν έχουν εφαρμογή οι κανόνες σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες κάθε φορά που η υπηρεσία παρέχεται σε καταναλωτή, όπως εν προκειμένω. Συναφώς, διερωτάται, αφενός, σχετικά με τη φύση της έννομης σχέσεως μεταξύ της NMBS και των καταναλωτών, και, αφετέρου, αν η σύμβαση μπορεί να λογίζεται συναφθείσα παρά το γεγονός ότι οι τελευταίοι ταξίδευσαν χωρίς να έχουν αγοράσει τον τίτλο μεταφοράς.

26. Συγκεκριμένα, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει την έλλειψη σαφήνειας όσον αφορά τη νομική βάση των γενικών όρων της NMBS για τη μεταφορά. Κατά μια πρώτη άποψη, οι γενικοί όροι που καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών συνιστούν ρήτρες αμιγώς συμβατικές. Αντιθέτως, κατά μια δεύτερη άποψη, συνιστούν κανόνες κατά την έννοια του διοικητικού δικαίου.

27. Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο παραπέμπει στη μεταξύ της θεωρίας συζήτηση στο Βέλγιο σχετικά με τη φύση της έννομης σχέσεως μεταξύ της NMBS και των επιβατών. Κατά ορισμένους θεωρητικούς, η εν λόγω σχέση θεωρείται συμβατικής φύσεως –ακόμη και στην περίπτωση που ο επιβάτης δεν έχει αγοράσει τον τίτλο μεταφοράς– καθόσον απλώς και μόνον το γεγονός ότι έχει εισέλθει στη ζώνη στην οποία είναι απαραίτητη η κατοχή έγκυρου τίτλου μεταφοράς συνεπάγεται τη σύναψη συμβάσεως προσχωρήσεως για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς. Αντιθέτως, κατά άλλους θεωρητικούς, σχέση συμβατικής φύσεως υφίσταται μόνο στην περίπτωση που ο επιβάτης έχει αγοράσει τον τίτλο μεταφοράς, ενώ σε αντίθετη περίπτωση πρέπει να θεωρηθεί ότι υφίσταται σχέση κανονιστικής φύσεως.

28. Το αιτούν δικαστήριο υπενθυμίζει, τέλος, ότι το Grondwettelijk (Συνταγματικό Δικαστήριο, Βέλγιο) και το Hof van cassatie (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο, Βέλγιο) έχουν διευκρινίσει ότι η «θεωρία των καταχρηστικών ρητρών» στο βελγικό δίκαιο έχει εφαρμογή επίσης στο πλαίσιο των εννόμων σχέσεων κανονιστικής φύσεως.

29. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Vredegerecht te Antwerpen (ειρηνοδικείο Αμβέρσας, Βέλγιο) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 9, παράγραφος 4, του [κανονισμού 1371/2007], της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, στοιχείο α′, και το άρθρο 3 της οδηγίας 93/13, την έννοια ότι δημιουργείται πάντα συμβατική έννομη σχέση μεταξύ της μεταφορικής εταιρίας και του επιβάτη, ακόμη και όταν αυτός, χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο, κάνει χρήση της υπηρεσίας που παρέχει ο μεταφορέας;

2) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο ως άνω ερώτημα, εκτείνεται η προστασία της θεωρίας των καταχρηστικών ρητρών επίσης σε επιβάτη ο οποίος κάνει χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο και λόγω αυτής της συμπεριφοράς, δυνάμει των γενικών όρων μεταφοράς του μεταφορέα, οι οποίοι θεωρούνται γενικώς δεσμευτικοί λόγω της κανονιστικής τους φύσεως ή λόγω της επίσημης δημοσιεύσεώς τους, οφείλει να πληρώσει πρόσθετο ποσό, επιπλέον του κομίστρου;

3) Αντιτίθεται το άρθρο 6 της οδηγίας 93/13 σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές, το οποίο ορίζει ότι τα "κράτη μέλη θεσπίζουν διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες οι καταχρηστικές ρήτρες σύμβασης μεταξύ επαγγελματία και καταναλωτή, τηρουμένων των σχετικών όρων της εθνικής νομοθεσίας, δεν δεσμεύουν τους καταναλωτές, ενώ η σύμβαση εξακολουθεί να δεσμεύει τους συμβαλλόμενους, εάν μπορεί να υπάρξει και χωρίς τις καταχρηστικές ρήτρες", σε κάθε περίπτωση στον εκ μέρους του δικαστή μετριασμό των αποτελεσμάτων της ρήτρας που κρίθηκε καταχρηστική ή, αντ' αυτού, στην εφαρμογή του κοινού δικαίου;

4) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο ως άνω ερώτημα, υπό ποιες περιστάσεις μπορεί ο εθνικός δικαστής να προβεί στον μετριασμό των αποτελεσμάτων της ρήτρας που κρίθηκε καταχρηστική, ή, αντ' αυτού, στην εφαρμογή του κοινού δικαίου;

5) Σε περίπτωση που δεν μπορεί να δοθεί in abstracto απάντηση στα ως άνω ερωτήματα, τίθεται το ερώτημα αν, σε περίπτωση που η εθνική εταιρία σιδηροδρόμων, αφού εντοπίσει έναν "zwartrijder" (επιβάτη χωρίς εισιτήριο), επιβάλλει σε αυτόν διοικητική κύρωση με τη μορφή πρόσθετου ποσού, επιπλέον ή όχι του κομίστρου, και ο δικαστής καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το επιβληθέν πρόσθετο ποσό είναι καταχρηστικό κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο α′, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 της οδηγίας 93/13, το άρθρο 6 της οδηγίας 93/13 αντιτίθεται στην εκ μέρους του δικαστή κήρυξη της ρήτρας ως άκυρης και στην εφαρμογή του κοινού δικαίου περί ευθύνης προς αποζημίωση της εθνικής εταιρίας σιδηροδρόμων για τη ζημία που η τελευταία υπέστη.»

III. Νομική εκτίμηση

30. Σύμφωνα με αίτημα του Δικαστηρίου, οι παρούσες προτάσεις θα επικεντρωθούν στην ανάλυση του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος, το οποίο, όμως, θα εξετάσω από κοινού με το πρώτο, δεδομένου του στενού συνδέσμου τους. Θα εξετάσω επίσης από κοινού το τρίτο έως και το πέμπτο προδικαστικό ερώτημα και θα περιοριστώ ως προς αυτά σε σύντομες παρατηρήσεις όσον αφορά την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου.

1. Επί του πρώτου και του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

α) Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

31. Με το πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα το αιτούν δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο, κατ' ουσίαν, αν ο κανονισμός 1371/2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, και η οδηγία 93/13, σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες, έχουν την έννοια ότι δημιουργείται πάντοτε συμβατική έννομη σχέση μεταξύ της μεταφορικής εταιρίας και του επιβάτη, ακόμη και όταν αυτός χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο χρησιμοποιεί την υπηρεσία μεταφοράς. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, ερωτάται αν, σε κάθε περίπτωση, η ρύθμιση περί των καταχρηστικών ρητρών που περιέχεται στην οδηγία 93/13 μπορεί να εφαρμοστεί εν προκειμένω κατά τέτοιον τρόπο ώστε ο δικαστής να μπορεί να κηρύξει καταχρηστική, και ως εκ τούτου με δεσμευτική για τον καταναλωτή, τυχόν ρήτρα που επιβάλλει την καταβολή πρόσθετου ποσού από τον επιβάτη που δεν διαθέτει έγκυρο τίτλο μεταφοράς.

32. Για την ανάπτυξη της συλλογιστικής που ακολουθεί πρέπει να διατυπωθούν δύο προκείμενες.

33. Η πρώτη είναι η εξής: ο κανονισμός 1371/2007 και η οδηγία 93/13 δεν περιέχουν καμία ένδειξη όσον αφορά τη νομική φύση της σχέσεως μεταξύ του επιβάτη αμαξοστοιχίας και της μεταφορικής εταιρίας.

34. Το άρθρο 4 του κανονισμού 1371/2007 ορίζει τα εξής: «Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου, η σύναψη και εκτέλεση σύμβασης μεταφοράς και η διάθεση πληροφοριών και εισιτηρίων διέπονται από τις διατάξεις του τίτλου ΙΙ και του τίτλου ΙΙΙ του παραρτήματος Ι».

35. Το άρθρο 6 του τίτλου ΙΙ του παραρτήματος Ι του κανονισμού 1371/2007 περιορίζεται να αναφέρει, στην παράγραφο 2, τα εξής: «Η σύμβαση μεταφοράς πρέπει να αποδεικνύεται με έναν ή περισσότερους τίτλους μεταφοράς που παραδίδονται στον επιβάτη. Ωστόσο, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 9, η απουσία, η μη κανονικότητα ή η απώλεια του τίτλου μεταφοράς δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την εγκυρότητα της σύμβασης […]».

36. Το άρθρο 9 του τίτλου ΙΙ του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 έχει ως εξής: «1. Από την έναρξη του ταξιδίου, ο επιβάτης πρέπει να είναι εφοδιασμένος με έγκυρο τίτλο μεταφοράς και οφείλει να τον επιδεικνύει κατά τον έλεγχο των τίτλων μεταφοράς. Οι γενικοί όροι μεταφοράς μπορούν να προβλέπουν: α) ότι επιβάτης ο οποίος δεν επιδεικνύει έγκυρο τίτλο μεταφοράς οφείλει να καταβάλει, εκτός από το κόμιστρο, πρόστιμο· β) ότι επιβάτης ο οποίος αρνείται την άμεση πληρωμή του κομίστρου ή του προστίμου μπορεί να αποκλειστεί από τη μεταφορά […].»

37. Επομένως, οι εν λόγω διατάξεις, όπως σαφώς έχει επιβεβαιώσει το Δικαστήριο, απλώς προϋποθέτουν την ύπαρξη προηγουμένως συναφθείσας συμβάσεως μεταφοράς[5].

38. Η οδηγία 93/13 δεν μνημονεύει την έννοια της συμβάσεως ούτε το χρονικό σημείο συνάψεώς της, καθόσον απλώς προϋποθέτει την ύπαρξη συμφωνίας για την εφαρμογή της ρυθμίσεως περί των καταχρηστικών ρητρών[6].

5 Απόφαση της 21ης Σεπτεμβρίου 2016, Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (C-261/15, EU:C:2016:709, σκέψη 26).

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

39. Ως εκ τούτου, ουδεμία εκ των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης που ανέφερε το αιτούν δικαστήριο ορίζει τις περιπτώσεις στις οποίες μια έννομη σχέση μπορεί να χαρακτηριστεί ως σύμβαση μεταφοράς ούτε το χρονικό σημείο στο οποίο μια σύμβαση μεταφοράς μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει συναφθεί.

40. Συνεπώς, ανήκει πλήρως στην εξουσία εκτιμήσεως των κρατών μελών ο χαρακτηρισμός της έννομης σχέσεως που δημιουργείται στις προαναφερθείσες καταστάσεις[7].

41. Κατά συνέπεια, το δίκαιο της Ένωσης δεν αντιτίθεται σε εθνικές διατάξεις που προβλέπουν ότι πρόσωπο το οποίο ταξιδεύει με σιδηρόδρομο χωρίς να διαθέτει έγκυρο τίτλο μεταφοράς και το οποίο δεν τακτοποιεί την κατάστασή του κατόπιν των σχετικών ελέγχων δεν συνδέεται συμβατικά με τη σιδηροδρομική εταιρία[8].

42. Ως εκ τούτου, φρονώ ότι το άρθρο 9, σημείο 4, του κανονισμού 1371/2007, το άρθρο 2, στοιχείο α', και το άρθρο 3 της οδηγίας 93/13 δεν μπορούν να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι δημιουργείται πάντοτε συμβατική σχέση μεταξύ της μεταφορικής εταιρίας και του επιβάτη.

43. Κατά συνέπεια, στον εθνικό δικαστή εναπόκειται να κρίνει αν στοιχειοθετείται συμβατική έννομη σχέση με βάση τις διατάξεις του εθνικού δικαίου.

44. Η δεύτερη προκείμενη είναι ότι η περιγραφείσα συμπεριφορά έχει κοινωνική απαξία, η οποία, σε διάφορες έννομες τάξεις, μπορεί να χαρακτηρίζεται νομικώς ως απλώς και μόνον αθέτηση συμβατικών υποχρεώσεων, ως διοικητική παράβαση ή ακόμη και ως ποινικό αδίκημα[9], λαμβανομένων υπόψη επίσης των συμφερόντων δημοσίας φύσεως που ενυπάρχουν στις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών.

45. Στην πραγματικότητα, πρόκειται περί περιπτώσεως στην οποία, κατά τα όσα προκύπτουν από τη δικογραφία, επιβάτης εισέρχεται σε αμαξοστοιχία έχοντας επίγνωση ότι δεν διαθέτει εισιτήριο και χωρίς εντούτοις να έχει τη βούληση να τηρήσει την υποχρέωση καταβολής της τιμής την υπηρεσίας που χρησιμοποιεί, ούτε τη βούληση να αξιοποιήσει τις διάφορες δυνατότητες που του προσφέρει ο παραχωρησιούχος της υπηρεσίας κατά τη διάρκεια ή κατόπιν της χρήσεως της εν λόγω υπηρεσίας.

β) Η εφαρμογή της ρυθμίσεως περί των καταχρηστικών ρητρών όσον αφορά τον επιβάτη που δεν διαθέτει εισιτήριο

46. Με βάση τις ως άνω προκείμενες, και όσον αφορά το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν από το Δικαστήριο να διευκρινίσει αν οι περιεχόμενες στην οδηγία 93/13 διατάξεις σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες μπορούν να έχουν εφαρμογή ακόμη και στην περίπτωση στην οποία ο επιβάτης εισέρχεται σε αμαξοστοιχία χωρίς να έχει στη διάθεσή του εισιτήριο, και, κατόπιν επανειλημμένης αρνήσεώς του να τακτοποιήσει την κατάστασή του με βάση τα προβλεπόμενα στους γενικούς όρους μεταφοράς της σιδηροδρομικής εταιρίας, η ως άνω εταιρία ζητεί δικαστικώς την πληρωμή του εισιτηρίου πλέον πρόσθετου ποσού.

47. Η νομική βάση για την καταβολή πρόσθετου ποσού στην περίπτωση μη κατοχής έγκυρου τίτλου μεταφοράς (και μεταγενέστερης μη τακτοποιήσεως της καταστάσεως παρά τις επανειλημμένες και αυξανόμενου ποσού αιτήσεις) είναι οι γενικοί όροι μεταφοράς της σιδηροδρομικής εταιρίας.

7 Το Δικαστήριο επισημαίνει ομοίως, στην ως άνω «απόφαση Demey», ότι οι όροι για την κατάρτιση συμβάσεως μεταφοράς ρυθμίζονται από τις σχετικές εθνικές διατάξεις (απόφαση της 21ης Σεπτεμβρίου 2016, Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, C-261/15, EU:C:2016:709, σκέψη 34).

8 Όσον αφορά το άρθρο 6 του τίτλου ΙΙ του παραρτήματος Ι του κανονισμού 1371/2007, βλ. απόφαση της 21ης Σεπτεμβρίου 2016, Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (C-261/15, EU:C:2016:709, σκέψη 35).

9 Διάταξη της 30ής Μαΐου 2018, SNCB (C-190/18, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2018:355, σκέψη 7), καθώς και απόφαση της 21ης Σεπτεμβρίου 2016, Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (C-261/15, EU:C:2016:709, σκέψεις 12 και 13).

48. Το αιτούν δικαστήριο θεωρεί ότι αυτοί οι γενικοί όροι μεταφοράς έχουν εφαρμογή στο σύνολο των επιβατών λόγω της κανονιστικής τους φύσεως ή λόγω της ανακοινώσεώς τους με επίσημη δημοσίευση.

49. Κατ' αρχήν, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι αντιθέτως πρόκειται για σχέση συμβατικής προελεύσεως [10].

50. Στο εθνικό δικαστήριο, όπως προελέχθη, εναπόκειται να εξακριβώσει με βάση το εθνικό δίκαιο τη συμβατική φύση της έννομης σχέσεως μεταξύ του μεταφορέα και του καταναλωτή που δεν διαθέτει εισιτήριο.

51. Μολονότι αληθεύει ότι στον εθνικό δικαστή εναπόκειται να χαρακτηρίσει, με βάση το εθνικό δίκαιο, την ως άνω έννομη κατάσταση ελλείψει συγκεκριμένης μνείας, από τις προπαρατεθείσες πηγές του δικαίου της Ένωσης, του χρονικού σημείου συνάψεως της συμβάσεως, αληθεύει επίσης –όπως επισημαίνεται εξάλλου από την Επιτροπή με τις γραπτές της παρατηρήσεις που περιέχονται στη δικογραφία [11]– ότι το κοινό στοιχείο που απαντά στις έννομες τάξεις των κρατών μελών όσον αφορά τον χαρακτηρισμό μιας έννομης σχέσεως ως συμβατικής είναι η ύπαρξη αμοιβαίας δηλώσεως βουλήσεως.

52. Σε περίσταση όπως η προαναφερθείσα κάλλιστα θα μπορούσε να υπάρξει αμφιβολία όσον αφορά την ύπαρξη αμοιβαίας δηλώσεως βουλήσεως. Πράγματι, όχι μόνον ο επιβάτης αποφασίζει να μην αγοράσει το εισιτήριο στο πλαίσιο προσφοράς που διατυπώνεται δημοσίως, αλλά, επίσης αρνείται να δηλώσει βούληση αγοράς του εισιτηρίου στο πλαίσιο μεταγενέστερης προτάσεως για τη σύναψη συμβάσεως εντός της αμαξοστοιχίας.

53. Επομένως, χωρούν αμφιβολίες ως προς το αν, σε περίπτωση επιδείξεως αθέμιτης συμπεριφοράς όπως η προαναφερθείσα, μπορεί να στοιχειοθετηθεί κατάλληλη ανταλλαγή δηλώσεων βουλήσεως που μπορεί να αποτελέσει σύμβαση. Πράγματι, ο επιβάτης δεν δηλώνει τη συγκατάθεσή του όσον αφορά ένα ουσιώδες στοιχείο της συμβάσεως, και, συγκεκριμένα, την τιμή της υπηρεσίας και την καταβολή της.

54. Αν πρέπει να κριθεί ότι η έννομη σχέση μεταξύ της μεταφορικής εταιρίας και του καταναλωτή που αρνήθηκε να καταβάλει το εισιτήριο είναι συμβατικής φύσεως, τότε κατ' αρχήν, θα πρέπει να εφαρμοστεί η ρύθμιση περί των καταχρηστικών ρητρών. Εντούτοις, κατά το άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 93/13, δεν υπόκεινται στις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας οι ρήτρες συμβάσεως που απηχούν κανονιστικές διατάξεις αναγκαστικού δικαίου.

55. Αν οι γενικοί όροι μεταφοράς στο συγκεκριμένο εθνικό δίκαιο χαρακτηριστούν ως κανονιστικής φύσεως τότε θα πρέπει να εφαρμοστεί το ως άνω άρθρο 1, παράγραφος 2, με αποτέλεσμα να αποκλείεται η εφαρμογή της ρυθμίσεως περί των καταχρηστικών ρητρών.

56. Αντιθέτως, αν θεωρηθούν συμβατικής φύσεως οι γενικοί όροι μεταφοράς οι οποίοι περιέχουν τη ρήτρα που επιβάλλει την καταβολή πρόσθετου ποσού σε περίπτωση μη αγοράς του εισιτηρίου, τότε, εφόσον δεν θα έχει εφαρμογή το άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 93/13, η ίδια ρήτρα θα μπορεί να εξεταστεί υπό το πρίσμα της ρυθμίσεως περί των καταχρηστικών ρητρών.

10 Το Δικαστήριο, στην προαναφερθείσα απόφαση Demey (απόφαση της 21ης Σεπτεμβρίου 2016, Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, C-261/15, EU:C:2016:709), στη σκέψη 27, όσον αφορά το άρθρο 6 του τίτλου ΙΙ του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, επιβεβαιώνει ότι η «απουσία τίτλου μεταφοράς […] μπορεί μόνο να έχει την έννοια ότι έχει συναφθεί προηγουμένως σύμβαση μεταφοράς και ότι ο επιβάτης δεν είναι σε θέση να επιδείξει απόδειξη περί του ότι αγόρασε τίτλο μεταφοράς».

11 Γραπτές παρατηρήσεις, σημείο 19.

57. Στη συγκεκριμένη όμως περίπτωση της βελγικής έννομης τάξεως, η Επιτροπή επισημαίνει με τις γραπτές της παρατηρήσεις ότι το Βασίλειο του Βελγίου δεν μετέφερε στην εσωτερική έννομη τάξη το άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 93/13, ασκώντας την ευχέρεια που του παρέχεται από το άρθρο 8 της ίδιας οδηγίας [12].

58. Αν θεωρηθεί ότι αυτή είναι η πραγματικά ισχύουσα κατάσταση στη βελγική έννομη τάξη και αν κριθεί ότι η διάταξη του άρθρου 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 93/13 δεν έχει άμεση εφαρμογή στις έννομες τάξεις των κρατών μελών, τότε το εθνικό δικαστήριο θα πρέπει να αξιολογήσει, σε κάθε περίπτωση, αν η εν λόγω ρήτρα είναι καταχρηστική.

59. Αν αντιθέτως κριθεί ότι, στη συγκεκριμένη έννομη τάξη, δεν είναι συμβατικής φύσεως η έννομη σχέση μεταξύ της μεταφορικής εταιρίας και του καταναλωτή που αρνήθηκε να πληρώσει το εισιτήριό του, τότε η εν λόγω νομική κατάσταση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης.

60. Πράγματι, το άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/13 οριοθετεί σαφώς το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής στις συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ επαγγελματία και καταναλωτή.

61. Εντούτοις, το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί στη διάταξη περί παραπομπής, η οποία στο σημείο αυτό δεν είναι ιδιαίτερα σαφής, ότι, στη βελγική έννομη τάξη, η νομολογία του Συνταγματικού Δικαστηρίου και του Ανωτάτου Ακυρωτικού Δικαστηρίου επέκτεινε τη «θεωρία των καταχρηστικών ρητρών» επίσης σε «έννομη σχέση κανονιστικής φύσεως» [13].

62. Αν στο βελγικό δίκαιο η προστασία έναντι των καταχρηστικών ρητρών εκτείνεται σε όλες τις σχέσεις μεταξύ καταναλωτή και επαγγελματία, ακόμη και κανονιστικής φύσεως –εξακρίβωση που εναπόκειται μόνον στο αιτούν δικαστήριο–, η ρήτρα που επιβάλλει να καταβληθεί το πρόστιμο από τον καταναλωτή που αρνείται να καταβάλει το εισιτήριο θα πρέπει να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα της ρυθμίσεως περί των καταχρηστικών ρητρών.

63. Εντούτοις, πρέπει, σε κάθε περίπτωση, πέραν των προαναφερθεισών πτυχών υποκειμενικότητας σχετικά με τη συμπεριφορά του καταναλωτή, να ληφθεί υπόψη η ιδιαιτερότητα της εν λόγω καταστάσεως, όπου εμπλέκονται ιδιωτικά και δημόσια συμφέροντα: η παροχή υπηρεσίας μεταφοράς προσώπων· η «τιμωρητική» φύση του πρόσθετου ποσού που επιβάλλεται σε περίπτωση επανειλημμένης αρνήσεως καταβολής του εισιτηρίου, η οποία συγχρόνως επιτελεί λειτουργία αποτροπής της εν λόγω αθέμιτης συμπεριφοράς και αποκαταστάσεως, υπέρ της εταιρίας, του διοικητικού κόστους της προσπάθειας ανακτήσεως των οφειλόμενων ποσών· η συμπεριφορά ατόμου που συνειδητά αρνείται να καταβάλει την τιμή της υπηρεσίας που χρησιμοποιεί, παραβαίνοντας την υποχρέωση να αποκτήσει εκ των προτέρων τον κατάλληλο τίτλο μεταφοράς και αρνούμενο στη συνέχεια να άρει το ελάττωμα αυτό, πληρώνοντας εντός της αμαξοστοιχίας.

64. Όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε το εθνικό δικαστήριο να προβεί in concreto στην αξιολόγηση του καταχρηστικού χαρακτήρα της ρήτρας, το δικαστήριο αυτό οφείλει να λάβει δεόντως υπόψη το προαναφερθέν πλαίσιο, προκειμένου να εξακριβώσει αν η ως άνω ρήτρα δημιουργεί σημαντική ανισορροπία όσον αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών, όπως απαιτείται από το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/13.

12 Γραπτές παρατηρήσεις, σημείο 12.

13 Διάταξη περί παραπομπής, σ. 12. Η Επιτροπή διευκρινίζει συναφώς ότι το βελγικό Συνταγματικό Δικαστήριο, στην απόφαση αριθ. 159 της 26ης Οκτωβρίου 2005, έκρινε ότι αντίκειται στην αρχή της ισότητας και της απαγορεύσεως των δυσμενών διακρίσεων που κατοχυρώνεται στα άρθρα 10 και 11 του βελγικού Συντάγματος ο αποκλεισμός, από την προστασία των καταχρηστικών ρητρών, των δημοσίων φορέων ή εταιριών στις οποίες οι δημόσιες αρχές διαθέτουν ελέγχουσα συμμετοχή και οι οποίες ασκούν εμπορικές, χρηματοοικονομικές ή επιχειρηματικές δραστηριότητες και προσφέρουν ή πωλούν προϊόντα ή υπηρεσίες (γραπτές παρατηρήσεις, σημείο 12).

65. Συναφώς, φαίνεται θεμιτή η αμφιβολία ως προς το αν υπάρχει σημαντική ανισορροπία μεταξύ των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων, η οποία απαιτείται για τη διαπίστωση του καταχρηστικού χαρακτήρα, κατά το μέτρο που οι επίμαχες ρήτρες, μολονότι προβλέπουν οφέλη για εκείνον που τις έχει ορίσει εκ των προτέρων, εντούτοις υπαγορεύονται από δικαιολογημένες οργανωτικές και διαχειριστικές επιταγές της εταιρίας, ελλείψει των οποίων η ίδια δεν θα μπορούσε να ασκήσει με αποτελεσματικό και προσοδοφόρο τρόπο τη δραστηριότητά της.

2. Επί του τρίτου, του τετάρτου και του πέμπτου προδικαστικού ερωτήματος

66. Με το τρίτο, το τέταρτο και το πέμπτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, ως προς την έκταση της υποχρεώσεως του εθνικού δικαστηρίου να διαπιστώσει την ακυρότητα ρήτρας που κρίνει ως καταχρηστική και αν το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/13 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι απαγορεύει στον εθνικό δικαστή να μετριάσει το περιεχόμενο της ρήτρας η οποία προβλέπει πρόσθετο ποσό σε βάρος των ταξιδιωτών που ταξιδεύουν χωρίς τίτλο μεταφοράς, η οποία κρίθηκε καταχρηστική, καθώς και υπό την έννοια ότι απαγορεύει στον δικαστή να αντικαταστήσει την εν λόγω ρήτρα με τη ρύθμιση του κοινού δικαίου στο πεδίο της ευθύνης, με σκοπό την αποκατάσταση της ζημίας της συγκεκριμένης εταιρίας.

67. Όπως ανέφερα στην αρχή των παρουσών προτάσεων, θεωρώ σκόπιμο να εξετάσω από κοινού τα εν λόγω ερωτήματα και θα περιοριστώ στην υπόμνηση της σχετικής νομολογίας του Δικαστηρίου.

68. Προκαταρκτικά, θεωρώ αναγκαίο να εξετάσω το ζήτημα του παραδεκτού των εν λόγω ερωτημάτων.

69. Από τη διάταξη περί παραπομπής δεν προκύπτουν ούτε οι λόγοι που ωθούν το εθνικό δικαστήριο να αμφιβάλει όσον αφορά τις εν λόγω πτυχές ούτε, εξάλλου, το εθνικό κανονιστικό πλαίσιο στο οποίο εμπίπτουν εν λόγω ερωτήματα.

70. Οι απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως μνημονεύονται στο άρθρο 94 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, τις οποίες το αιτούν δικαστήριο, στο πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ δικαστηρίων που καθιερώνεται από το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, οφείλει να γνωρίζει και να τηρεί σχολαστικά [14].

71. Μολονότι, πράγματι, δεν χωρεί αμφιβολία ως προς το ότι το τρίτο, το τέταρτο και το πέμπτο προδικαστικό ερώτημα αφορούν την ερμηνεία του άρθρου 6 της οδηγίας 93/13, εντούτοις από τη διάταξη περί παραπομπής δεν προκύπτει με σαφή τρόπο ποιες είναι οι διατάξεις που αποτελούν αντικείμενο της εκτιμήσεως καταχρηστικότητας ούτε εξάλλου ποιες είναι οι διατάξεις του «κοινού δικαίου» τη χρήση των οποίων εξετάζει ως ενδεχόμενο το αιτούν δικαστήριο, τούτο δε προς αντικατάσταση της ρήτρας που κρίθηκε καταχρηστική.

72. Σε κάθε περίπτωση, είναι επαρκής η υπενθύμιση της νομολογίας του Δικαστηρίου όσον αφορά το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/13, κατά την οποία το εν λόγω άρθρο αντίκειται σε εθνική ρύθμιση η οποία επιτρέπει στον εθνικό δικαστή, εφόσον διαπιστώσει τον καταχρηστικό χαρακτήρα ρήτρας που περιέχεται σε σύμβαση συναφθείσα μεταξύ καταναλωτή και επαγγελματία, να συμπληρώσει την εν λόγω σύμβαση τροποποιώντας το περιεχόμενο της ρήτρας αυτής [15].

14 Βλ., ex multis, διατάξεις της 7ης Σεπτεμβρίου 2017, Alandžak (C-187/17, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2017:662, σκέψη 13 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), και της 30ής Μαΐου 2018, SNCB (C-190/18, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2018:355, σκέψη 19 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

15 Αποφάσεις της 26ης Μαρτίου 2019, Abanca Corporación Bancaria (C-70/17, EU:C:2019:250, σκέψη 53), της 14ης Ιουνίου 2012, Banco Español de Crédito (C-618/10, EU:C:2012:349, σκέψη 73), της 30ής Μαΐου 2013, Asbeek Brusse και de Man Garabito (C-488/11, EU:C:2013:341, σκέψη 60), και της 30ής Απριλίου 2014, Kásler και Káslerné Rábai (C-26/13, EU:C:2014:282, σκέψη 77), καθώς και προτάσεις του γενικού εισαγγελέα G. Pitruzzella της 14ης Μαΐου 2019, Dziubak (C-260/18, σημείο 31).

73. Όπως διευκρινίζεται στην εν λόγω νομολογία, μια τέτοια παρέμβαση από μέρους του δικαστή θα δημιουργούσε τον κίνδυνο να διακυβευθεί η επίτευξη του μακροπρόθεσμου σκοπού της οδηγίας ο οποίος συνίσταται στην αποτροπή της παρεμβολής καταχρηστικών ρητρών από τον επαγγελματία [16].

74. Εξάλλου, από τη διατύπωση του άρθρου 6, παράγραφος 1, είναι σαφές ότι η ρήτρα που κηρύσσεται καταχρηστική πρέπει να απαλείφεται από τη σύμβαση, προκειμένου να μην δεσμεύει με κανένα τρόπο τον καταναλωτή. Ως εκ τούτου, καθίσταται σαφές ότι παρέμβαση του δικαστή για τον μετριασμό ή την άμβλυνση των αποτελεσμάτων μιας τέτοιας καταχρηστικής ρήτρας έρχεται σε καταφανή αντίθεση κυρίως με το γράμμα, αλλά και με τον σκοπό, της σχετικής ρυθμίσεως.

75. Όσον αφορά αντιθέτως τη δυνατότητα του εθνικού δικαστή να προβεί σε αντικατάσταση της καταχρηστικής ρήτρας, υπενθυμίζεται συναφώς ότι η μοναδική εξαίρεση προς την εν λόγω κατεύθυνση βασίζεται στη νομολογιακή γραμμή του Δικαστηρίου στην υπόθεση Kásler [17], κατά την οποία η παρέμβαση του δικαστή κρίνεται νόμιμη μόνον όταν πληρούνται δύο προϋποθέσεις: αφενός, το γεγονός ότι η μη εφαρμογή της ρήτρας που κηρύχθηκε καταχρηστική συνεπάγεται, κατά το εθνικό δίκαιο, την ακύρωση ολόκληρης της συμβάσεως, και, αφετέρου, το γεγονός ότι η ακύρωση της εν λόγω συμβάσεως θα έχει για τον καταναλωτή ιδιαίτερα επιζήμιες [18] και τιμωρητικού χαρακτήρα συνέπειες.

76. Εξάλλου, επιπλέον των ως άνω προϋποθέσεων, η νομολογία έχει διευκρινίσει επίσης ότι η συμπλήρωση της συμβάσεως μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο μέσω ρητρών που είναι ενδοτικού δικαίου ή μέσω αντικαταστάσεως της καταχρηστικής ρήτρας με ρήτρα η οποία επαναλαμβάνει τη νομοθετική διάταξη, χωρίς κανένα ερμηνευτικό ή «δημιουργικό» περιθώριο.

77. Στην υπό κρίση υπόθεση, η οποία είναι όλως ιδιαίτερη λόγω της επανειλημμένως αναφερθείσας αθέμιτης συμπεριφοράς του καταναλωτή, είναι προφανές ότι το αιτούν δικαστήριο θέτει στο Δικαστήριο το τρίτο, το τέταρτο και το πέμπτο προδικαστικό ερώτημα εντός νομικού πλαισίου όπου, αφενός, η ερμηνεία των εθνικών κανόνων στο ανώτατο νομολογιακό επίπεδο φαίνεται να επεκτείνει τη δυνατότητα εφαρμογής της ρυθμίσεως περί των καταχρηστικών ρητρών επίσης στις περιπτώσεις στις οποίες δεν υφίσταται συμβατική έννομη σχέση και, αφετέρου, η νομολογία του Δικαστηρίου δεν επιτρέπει να προσαρμοστεί η ρήτρα κατά τρόπον που να είναι ευνοϊκότερη για τον καταναλωτή.

78. Με άλλα λόγια, μολονότι το αιτούν δικαστήριο έχει πλήρη επίγνωση της αθέμιτης συμπεριφοράς του καταναλωτή, εντούτοις διατηρεί αμφιβολίες όσον αφορά τον υπερβολικά επαχθή χαρακτήρα του πρόσθετου ποσού που επιβάλλεται βάσει των γενικών όρων σε περίπτωση μη αγοράς του τίτλου μεταφοράς.

79. Με την επιφύλαξη των ως άνω εκτιμήσεων, οι οποίες επιβάλλουν στο εθνικό δικαστήριο να εξετάσει το αντικείμενο της κύριας δίκης με βάση το ισχύον εθνικό δίκαιο, θεωρώ ότι, στο προαναφερθέν ερμηνευτικό πλαίσιο του δικαίου της Ένωσης, το Δικαστήριο δύναται να εξετάσει τη δυνατότητα περιορισμού και οριοθετήσεως της εξουσίας παρεμβάσεως επί των εν λόγω ρητρών μέσω τροποποιήσεώς τους, στην περίπτωση που εμπίπτουν σε εθνικό κανονιστικό πλαίσιο όπου η ρύθμιση περί των καταχρηστικών ρητρών φαίνεται να έχει εφαρμογή ακόμη και σε περιστάσεις όπως οι προαναφερθείσες.

16 Αποφάσεις της 26ης Μαρτίου 2019, Abanca Corporación Bancaria (C-70/17, EU:C:2019:250, σκέψη 54), και της 14ης Ιουνίου 2012, Banco Español de Crédito, (C-618/10, EU:C:2012:349, σκέψεις 69 και 70), καθώς και διάταξη της 16ης Νοεμβρίου 2010, Pohotovosť (C-76/10, EU:C:2010:685, σκέψη 41 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

17 Απόφαση της 30ής Απριλίου 2014, Kásler και Káslerné Rábai (C-26/13, EU:C:2014:282).

18 Απόφαση της 30ής Απριλίου 2014, Kásler και Káslerné Rábai (C-26/13, EU:C:2014:282, σκέψη 83).

IV. Πρόταση

80. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω εκτιμήσεων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως η οποία υποβλήθηκε από το Vredegerecht te Antwerpen (ειρηνοδικείο Αμβέρσας, Βέλγιο), περιοριζόμενο στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, ως ακολούθως:

Η οδηγία 93/13/ΕΟΚ δεν διέπει τους όρους καταρτίσεως της συμβάσεως μεταφοράς και η περιεχόμενη σε αυτήν ρύθμιση όσον αφορά τις καταχρηστικές ρήτρες έχει εφαρμογή, κατ' αρχήν, μόνον όσον αφορά τις έννομες σχέσεις συμβατικής φύσεως, των οποίων ο χαρακτηρισμός είναι έργο του εθνικού δικαστηρίου βάσει του εθνικού δικαίου. Στην περίπτωση που επιβάτης κάνει χρήση της υπηρεσίας μεταφοράς χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο και λόγω αυτής της συμπεριφοράς οφείλει να πληρώσει πρόσθετο ποσό, επιπλέον της τιμής του εισιτηρίου, το εθνικό δικαστήριο οφείλει βάσει την εθνικού δικαίου, να εξετάσει αν είναι συμβατικής φύσεως η σχετική έννομη σχέση και να αξιολογήσει αν η ρύθμιση περί των καταχρηστικών ρητρών μπορεί να έχει εφαρμογή σε οποιαδήποτε σχέση μεταξύ επαγγελματία και καταναλωτή, ακόμη και σε εκείνες που δεν είναι συμβατικής φύσεως. Εξάλλου, η εκτίμηση του καταχρηστικού χαρακτήρα της ρήτρας που επιβάλλει την καταβολή πρόσθετου ποσού επιπλέον της τιμής του εισιτηρίου λόγω της μη προγενέστερης αγοράς εισιτηρίου καθώς της μη μεταγενέστερης τακτοποιήσεως της καταστάσεως σύμφωνα με τους γενικούς όρους μεταφοράς, πρέπει να διενεργείται με τη διαπίστωση, τηρουμένου του άρθρου 3 της οδηγίας 93/13, αν υπάρχει σημαντική ανισορροπία μεταξύ των μερών, συνεκτιμωμένου επίσης του γεγονότος ότι σε μια τέτοια περίπτωση εμπλέκονται συμφέροντα ιδιωτικής και δημόσιας φύσεως, και λαμβανομένων υπόψη όλων των περιστάσεων της συγκεκριμένης υποθέσεως και, ιδιαίτερα, της αθέμιτης συμπεριφοράς του καταναλωτή.