

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

7 novembre 2019 (\*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto ferroviario – Diritti e obblighi dei passeggeri – Regolamento (CE) n. 1371/2007 – Articolo 3, punto 8 – Contratto di trasporto – Nozione – Passeggero senza biglietto al momento del suo accesso a bordo del treno – Clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori – Direttiva 93/13/CEE – Articolo 1, paragrafo 2, e articolo 6, paragrafo 1 – Condizioni generali di trasporto di un'impresa ferroviaria – Disposizioni legislative o regolamentari imperative – Clausola penale – Poteri del giudice nazionale»

Nelle cause riunite da C-349/18 a C-351/18,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal vredegerecht te Antwerpen (Giudice di pace di Anversa, Belgio), con decisioni del 25 maggio 2018, pervenute in cancelleria il 30 maggio 2018, nei procedimenti

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

contro

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

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

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

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da E. Regan, presidente di sezione, I. Jarukaitis (relatore), E. Juhász, M. Ilešič e C. Lycourgos, giudici,

avvocato generale: G. Pitruzzella

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per il governo belga, da C. Van Lul, C. Pochet e J.-C. Halleux, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da N. Ruiz García e P. Vanden Heede, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza dell'11 giugno 2019,

ha pronunciato la seguente

## **Sentenza**

1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione dell'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU 2007, L 315, pag. 14), nonché degli articoli 3 e 6 della direttiva 93/13/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori (GU 1993, L 95, pag. 29).

2 Tali domande sono state proposte nell'ambito di controversie tra, da un lato, la Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) [Società nazionale delle ferrovie belghe (SNCB)] e, dall'altro, il sig. Mbutuku Kanyeba (causa C-349/18), la sig.ra Larissa Nijs (causa C-350/18) e il signor Jean-Louis Anita Dedroog (causa C-351/18), in merito a supplementi tariffari richiesti a questi ultimi per aver viaggiato in treno senza titolo di trasporto.

### **Diritto dell'Unione**

#### ***Direttiva 93/13***

3 Il tredicesimo considerando della direttiva 93/13 così recita:

«considerando che si parte dal presupposto che le disposizioni legislative o regolamentari degli Stati membri che disciplinano, direttamente o indirettamente, le clausole di contratti con consumatori non contengono clausole abusive; che pertanto non si reputa necessario sottoporre alle disposizioni della presente direttiva le clausole che riproducono disposizioni legislative o regolamentari imperative nonché principi o disposizioni di convenzioni internazionali di cui gli Stati membri o [l'Unione europea] sono parte; che a questo riguardo l'espressione “disposizioni legislative o regolamentari imperative” che figura all'articolo 1, paragrafo 2 comprende anche le regole che per legge si applicano tra le parti contraenti allorché non è

stato convenuto nessun altro accordo».

4 L'articolo 1 della succitata direttiva così dispone:

«1. La presente direttiva è volta a ravvicinare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri concernenti le clausole abusive nei contratti stipulati tra un professionista e un consumatore.

2. Le clausole contrattuali che riproducono disposizioni legislative o regolamentari imperative e disposizioni o principi di convenzioni internazionali, in particolare nel settore dei trasporti, delle quali gli Stati membri o [l'Unione] sono parte, non sono soggette alle disposizioni della presente direttiva».

5 L'articolo 2, lettera a), della medesima direttiva precisa quanto segue:

«Ai fini della presente direttiva si intende per:

a) “clausole abusive”: le clausole di un contratto quali sono definite all'articolo 3».

6 L'articolo 3 della direttiva in parola prevede quanto segue:

«1. Una clausola contrattuale che non è stata oggetto di negoziato individuale si considera abusiva se, in contrasto con il requisito della buona fede, determina, a danno del consumatore, un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi delle parti derivanti dal contratto.

2. Si considera che una clausola non sia stata oggetto di negoziato individuale quando è stata redatta preventivamente in particolare nell'ambito di un contratto di adesione e il consumatore non ha di conseguenza potuto esercitare alcuna influenza sul suo contenuto.

(...)

3. L'allegato contiene un elenco indicativo e non esauriente di clausole che possono essere dichiarate abusive».

7 Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 93/13:

«Gli Stati membri prevedono che le clausole abusive contenute in un contratto stipulato fra un consumatore ed un professionista non vincolano il consumatore, alle condizioni stabilite dalle loro legislazioni nazionali, e che il contratto resti vincolante per le parti secondo i medesimi termini, sempre che esso possa sussistere senza le clausole abusive».

8 L'articolo 7, paragrafo 1, della stessa direttiva è del seguente tenore:

«Gli Stati membri, nell'interesse dei consumatori e dei concorrenti professionali, provvedono a fornire mezzi adeguati ed efficaci per far cessare l'inserzione di clausole abusive nei contratti stipulati tra un professionista e dei consumatori».

### ***Regolamento n. 1371/2007***

9 I considerando da 1 a 3 del regolamento n. 1371/2007 così recitano:

«(1) Nel quadro della politica comune dei trasporti, è importante tutelare i diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri per aiutare il trasporto su rotaia ad aumentare la sua quota di mercato rispetto ad altri modi di trasporto.

(2) La comunicazione della Commissione “Strategia politica dei consumatori 2002–2006” [GU 2002, C 137, pag. 2] stabilisce l'obiettivo di conseguire un livello elevato di protezione dei consumatori nel settore dei trasporti conformemente all'articolo 153, paragrafo 2, del trattato.

(3) Poiché il passeggero ferroviario è la parte debole del contratto di trasporto, è necessario che i suoi diritti siano tutelati».

10 L'articolo 1, lettera a), del succitato regolamento prevede quanto segue:

«Il presente regolamento stabilisce regole che disciplinano:

a) le informazioni che devono essere fornite dalle imprese ferroviarie, la conclusione di contratti di trasporto, l'emissione di biglietti e l'attuazione di un sistema telematico di informazioni e prenotazioni per il trasporto ferroviario».

11 L'articolo 3 del medesimo regolamento reca le seguenti definizioni:

«Ai fini del presente regolamento s'intende per:

(...)

2) “vettore”: l'impresa ferroviaria, con cui il passeggero ha concluso un contratto di trasporto, o una serie di imprese ferroviarie successive che sono responsabili in base al contratto stesso;

(...)

8) “contratto di trasporto”: un contratto di trasporto, a titolo oneroso o gratuito, concluso tra un'impresa ferroviaria o un venditore di biglietti e un passeggero, per la fornitura di uno o più servizi di trasporto;

(...)

10) “biglietto globale”: uno o più biglietti che rappresentano un contratto di trasporto concluso per utilizzare servizi ferroviari successivi operati da una o più imprese ferroviarie;

(...)

16) “condizioni generali di trasporto”: le condizioni del vettore, sotto forma di condizioni generali o tariffe legalmente in vigore in ciascuno Stato membro, che sono diventate, con la conclusione del contratto, parte integrante dello stesso;

(...))».

12 Il capo II del regolamento n. 1371/2007, intitolato «Contratto di trasporto, informazioni e biglietti», contiene gli articoli da 4 a 10 del medesimo. L'articolo 4 di tale regolamento, intitolato «Contratto di trasporto», prevede quanto segue:

«Fatte salve le disposizioni di cui al presente capo, la conclusione e l'esecuzione di un contratto di trasporto e la fornitura di informazioni e biglietti sono disciplinate dalle disposizioni dell'allegato I, titoli II e III».

13 L'articolo 9 del regolamento in parola, relativo alla disponibilità di biglietti, biglietti globali e prenotazioni, ai paragrafi da 2 a 4 così dispone:

«2. Fatto salvo il paragrafo 4, le imprese ferroviarie distribuiscono biglietti ai passeggeri almeno attraverso uno dei seguenti punti vendita:

- a) biglietterie o distributori automatici;
- b) per telefono, su siti Internet o tramite qualsiasi altra tecnologia dell'informazione avente ampia diffusione;
- c) a bordo dei treni.

3. Fatti salvi i paragrafi 4 e 5, le imprese ferroviarie distribuiscono biglietti [per servizi previsti] nel quadro di contratti di servizio pubblico attraverso almeno uno dei seguenti punti vendita:

- a) biglietterie o distributori automatici;
- b) a bordo dei treni.

4. Le imprese ferroviarie offrono la possibilità di ottenere biglietti per il rispettivo servizio a bordo del treno, salvo qualora ciò sia limitato o negato per

motivi di sicurezza o di politica antifrode o a causa dell'obbligo di prenotazione o per ragionevoli ragioni commerciali».

14 L'allegato I del regolamento n. 1371/2007, intitolato «Estratto delle regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV)», è costituito dai titoli da II a VII dell'appendice A della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), del 9 maggio 1980, come modificata dal protocollo che modifica la convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 3 giugno 1999 (in prosieguo: la «COTIF»). Nell'allegato I in questione figura quindi il titolo II di detta appendice, intitolato «Conclusione ed esecuzione del contratto di trasporto», contenente gli articoli da 6 a 11 della medesima.

15 L'articolo 6 dell'appendice A della COTIF, intitolato «Contratto di trasporto», prevede quanto segue:

«1. Con il contratto di trasporto, il trasportatore s'impegna a trasportare il viaggiatore, nonché, se del caso, bagagli e veicoli, nel luogo di destinazione ed a consegnare i bagagli ed i veicoli nel luogo di destinazione.

2. Il contratto di trasporto deve essere attestato da uno o più titoli di trasporto consegnati al viaggiatore. Tuttavia, fatto salvo l'articolo 9, l'assenza, l'irregolarità o la perdita del titolo di trasporto non pregiudica né l'esistenza né la validità del contratto, che rimane soggetto alle presenti regole uniformi.

3. Il titolo di trasporto fa fede, fino a prova contraria, della conclusione e del contenuto del contratto di trasporto».

16 L'articolo 7 della stessa appendice A, relativo al «Titolo di trasporto», ai paragrafi 1 e 2 così dispone:

«1. Le condizioni generali di trasporto determinano la forma ed il contenuto dei titoli di trasporto nonché la lingua ed i caratteri in cui devono essere stampati e compilati.

2. Devono almeno essere iscritti sul titolo di trasporto:

(...)

c) ogni altra indicazione necessaria per provare la conclusione ed il contenuto del contratto di trasporto e che permette al viaggiatore di far valere i diritti risultanti da tale contratto».

17 L'articolo 8, paragrafo 1, della citata appendice A precisa che «[s] alvo diverso accordo fra il viaggiatore ed il trasportatore, il prezzo del trasporto deve essere pagato in anticipo».

18 L'articolo 9 della medesima appendice A è intitolato «Diritto al trasporto. Esclusione dal trasporto». A termini del paragrafo 1:

«Sin dall'inizio del viaggio, il viaggiatore deve essere munito di un titolo di trasporto valido e deve presentarlo al momento del controllo dei titoli di trasporto. Le condizioni generali di trasporto possono stabilire:

- a) che un viaggiatore che non presenta un titolo di trasporto valido deve pagare una sovrattassa oltre al prezzo del trasporto;
- b) che a un viaggiatore il quale rifiuta di pagare immediatamente il prezzo del trasporto o la sovrattassa può essere imposto di sospendere il viaggio;
- c) se e a quali condizioni si effettua il rimborso della sovrattassa».

### **Procedimenti principali e questioni pregiudiziali**

19 Nel 2015, il sig. Kanyeba è stato oggetto di quattro constatazioni dalle quali emergeva che egli aveva effettuato altrettanti viaggi in treno senza essere munito di un titolo di trasporto (causa C-349/18), in violazione degli articoli da 156 a 160 delle condizioni di trasporto della SNCB allora applicabili. Nel 2013 e nel 2015, sono state formulate cinque constatazioni analoghe nei confronti della signora Nijs (causa C-350/18). Parimenti, nel 2014 e nel 2015, il sig. Dedroog è stato oggetto di undici constatazioni analoghe (causa C-351/18).

20 La SNCB ha offerto a ciascuna delle persone summenzionate la possibilità di regolarizzare la propria situazione pagando immediatamente il prezzo del viaggio, più la maggiorazione denominata «tariffa a bordo», oppure, entro quattordici giorni dalla constatazione dell'infrazione, un importo forfettario di EUR 75 o, per le infrazioni anteriori al 2015, il prezzo del trasporto maggiorato di EUR 60. Trascorso tale termine di 14 giorni, i convenuti nei procedimenti principali avevano ancora la possibilità di pagare un importo forfettario di EUR 225 o, per le infrazioni anteriori al 2015, il prezzo del trasporto maggiorato di EUR 200.

21 Poiché nessuno dei convenuti nei procedimenti principali si è avvalso delle possibilità suesposte, la SNCB li ha citati in giudizio dinanzi al vredegerecht te Antwerpen (Giudice di pace di Anversa, Belgio), giudice del rinvio, chiedendo che fossero condannati a versarle rispettivamente, nelle cause da C-349/18 a C-351/18, le somme di EUR 880,20, di EUR 1 103,90 e di EUR 2 394, maggiorate, in ciascuno dei casi, delle spese di giudizio. Nell'ambito di tali domande, la SNCB sostiene che i rapporti giuridici tra essa e ciascuno dei convenuti nei procedimenti principali sono di natura non contrattuale, bensì regolamentare, non avendo essi acquistato alcun titolo di trasporto. Questi

ultimi non sono comparsi dinanzi al giudice del rinvio.

22 Il suddetto giudice ritiene che, alla luce della giurisprudenza della Corte, esso sia tenuto a esaminare d'ufficio l'applicazione delle norme relative alle clausole abusive nel caso in cui il servizio sia fornito a un consumatore. Esso osserva che, nei procedimenti di cui è investito, sono coinvolti, da un lato, «consumatori», ai sensi della teoria delle clausole abusive, nozione che si riferirebbe a «qualsiasi persona fisica che agisce per fini che non rientrano nella sua attività commerciale, industriale, artigianale o professionale», e, dall'altro, un'«impresa» ai sensi di questa stessa teoria, rinviando al riguardo a una sentenza dello Hof van Cassatie (Corte di cassazione, Belgio). Il giudice del rinvio riferisce di essere di conseguenza tenuto a proseguire l'esame dell'applicazione della suddetta teoria e, al riguardo, si interroga sulla natura del rapporto giuridico tra la SNCB e i convenuti nei procedimenti principali nonché, di conseguenza, sulla questione se un contratto di trasporto sia stato concluso o no.

23 A tale proposito, esso rileva che il fondamento giuridico delle condizioni generali di trasporto della SNCB, che determinano i diritti e gli obblighi rispettivi di quest'ultima e dei passeggeri, non è chiaro. Secondo una prima tesi, si tratterebbe di clausole puramente contrattuali. Stando a una seconda tesi, si tratterebbe di regolamenti ai sensi del diritto amministrativo. Esisterebbe altresì una controversia, nel diritto belga, circa la natura del rapporto giuridico tra la SNCB e il passeggero. Secondo una prima tesi, detto rapporto sarebbe sempre di natura contrattuale, anche qualora il passeggero non disponga di un titolo di trasporto valido. Il semplice fatto di entrare nella zona in cui occorre essere in possesso di un titolo di trasporto farebbe sorgere un contratto di trasporto, che sarebbe dunque un puro contratto per adesione. Stando alla seconda tesi, il rapporto sarebbe contrattuale qualora il passeggero abbia acquistato un titolo di trasporto, ma sarebbe regolamentare in assenza di un simile titolo. In tal caso, infatti, non vi sarebbe alcun accordo delle parti, atteso che il passeggero non ha l'intenzione di pagare per il trasporto e la società di trasporto non ha l'intenzione di effettuare il trasporto senza corrispettivo. Il giudice del rinvio sottolinea che tale discussione non sembra essere più di attualità nel diritto belga, in quanto il Grondwettelijk Hof (Corte costituzionale, Belgio) e lo Hof van Cassatie (Corte di cassazione) hanno dichiarato che la teoria delle clausole abusive si applica anche a un rapporto giuridico regolamentare.

24 Il giudice del rinvio rileva tuttavia che la teoria delle clausole abusive presuppone l'esistenza di un contratto e ritiene che la nozione di «contratto» sia una nozione di diritto dell'Unione. A tale riguardo, esso richiama l'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento n. 1371/2007 e si chiede quale sia il momento della conclusione del contratto di trasporto, e più nello specifico se essa abbia luogo al momento dell'ingresso nella zona in cui occorre in linea di principio essere in possesso di un titolo di trasporto oppure al momento dell'acquisto del

titolo di trasporto.

25 Esso ritiene, inoltre, che la questione del sorgere del contratto di trasporto debba essere posta in relazione con l'articolo 2, lettera a), e con l'articolo 3 della direttiva 93/13. Nei procedimenti di cui è investito, le condizioni generali di trasporto della SNCB, siano esse di natura contrattuale o regolamentare, dovrebbero essere considerate come condizioni che non sono state oggetto di negoziato individuale ai sensi di quest'ultima disposizione.

26 Alla luce delle suesposte considerazioni, il giudice del rinvio si chiede se si configuri sempre un rapporto giuridico contrattuale tra una società di trasporto e un passeggero, anche nel caso in cui tale passeggero si avvalga dei servizi del vettore in questione senza acquistare un titolo di trasporto. Se così non fosse, esso si chiede se la teoria delle clausole abusive si applichi al passeggero che utilizza i trasporti pubblici senza aver acquistato un titolo di trasporto.

27 Nell'ipotesi in cui la Corte ritenesse che le condizioni generali di trasporto della SNCB debbano essere esaminate alla luce della teoria delle clausole abusive, il giudice del rinvio fa notare che, nel diritto belga, una clausola abusiva viene sanzionata con la nullità della stessa e che, secondo la giurisprudenza della Corte, il diritto dell'Unione osta, in sostanza, a che il giudice nazionale che constati la nullità di una clausola abusiva in un contratto stipulato tra un professionista e un consumatore integri il medesimo contratto rivedendo il contenuto della clausola in questione. La dottrina belga avrebbe tuttavia criticato il suddetto divieto di effetto suppletivo del diritto comune in quanto non sufficientemente differenziato. Lo stesso giudice si chiede quindi se possano esistere circostanze in cui il professionista ha un interesse a che una clausola sia mantenuta, ma in cui il consumatore ha interesse a che la sua portata sia mitigata dal giudice e, in un simile caso, se tali circostanze possano essere definite in astratto.

28 Stante quanto precede, il vredegerecht te Antwerpen (Giudice di pace di Anversa) ha deciso di sospendere i procedimenti e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali, formulate in maniera identica in ciascuna delle cause riunite:

«1) Se l'articolo 9, paragrafo 4, del [regolamento n. 1371/2007], in combinato disposto con gli articoli 2, lettera a), e 3 della direttiva 93/13, debba essere interpretato nel senso che si configura sempre un rapporto contrattuale tra la società di trasporti e il viaggiatore, anche quando quest'ultimo si avvale del servizio del vettore senza acquistare un biglietto.

2) In caso di risposta negativa alla questione che precede, se la dottrina della protezione contro le clausole abusive si estenda anche al viaggiatore che si avvale dei trasporti pubblici senza avere acquistato un

biglietto e che a causa di tale comportamento, in forza delle condizioni generali del vettore che sono considerate di applicazione generale in forza della loro natura regolamentare o tramite loro comunicazione in una pubblicazione ufficiale dello Stato, è tenuto a pagare un supplemento oltre al prezzo del biglietto.

- 3) Se l'articolo 6 della [direttiva 93/13], che stabilisce che «(g)li Stati membri prevedono che le clausole abusive contenute in un contratto stipulato fra un consumatore ed un professionista non vincolano il consumatore, alle condizioni stabilite dalle loro legislazioni nazionali, e che il contratto resti vincolante per le parti secondo i medesimi termini, sempre che esso possa sussistere senza le clausole abusive», osti in tutti i casi a che il giudice mitighi la clausola considerata abusiva, oppure che applichi in sua vece il diritto comune.
- 4) In caso di risposta negativa alla questione che precede, in quali circostanze il giudice nazionale possa procedere a mitigare la clausola considerata abusiva, ovvero a sostituirla con il diritto comune.
- 5) Nell'ipotesi in cui le questioni che precedono non possano essere risolte in abstracto, si pone la questione se, nel caso in cui la società nazionale di trasporto ferroviario sanziona civilmente il viaggiatore sorpreso senza biglietto con un supplemento, che si aggiunga o meno al prezzo del biglietto, e il giudice giunga alla conclusione che il supplemento imposto è abusivo, ai sensi dell'articolo 2, lettera a), in combinato disposto con l'articolo 3 della direttiva 93/13, l'articolo 6 della direttiva 93/13 osti a che il giudice dichiari nulla la clausola e applichi il diritto comune in materia di responsabilità civile per rimborsare il danno subito dalla società nazionale delle ferrovie».

## **Procedimento dinanzi alla Corte**

- 29 Con decisione del presidente della Corte dell'11 luglio 2018, le cause da C-349/18 a C-351/18 sono state riunite ai fini della fase scritta e della sentenza.

## **Sulle questioni pregiudiziali**

### ***Sulla prima questione***

- 30 In limine, occorre rilevare, da un lato, che, con la prima questione posta, il giudice del rinvio chiede l'interpretazione dell'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento n. 1371/2007 alla luce della direttiva 93/13. Tale regolamento non contiene tuttavia alcun rinvio alla direttiva 93/13. Inoltre, da un confronto dei

loro rispettivi articoli 1 emerge che il regolamento e la direttiva in questione hanno oggetti diversi. Pertanto, le disposizioni della direttiva 93/13 non possono essere rilevanti ai fini dell'interpretazione del regolamento n. 1371/2007 (v., per analogia, sentenze del 9 settembre 2004, Meiland Azewijn, C-292/02, EU:C:2004:499, punto 40; del 15 dicembre 2011, Møller, C-585/10, EU:C:2011:847, punti 37 e 38, e dell'11 settembre 2014, Commissione/Germania, C-525/12, EU:C:2014:2202, punto 40).

31 Dall'altro lato, sebbene, con questa prima questione, il giudice del rinvio chieda lumi sull'interpretazione dell'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento n. 1371/2007, occorre osservare che tale disposizione riguarda la possibilità che di norma deve essere offerta dalle imprese ferroviarie di ottenere biglietti per il rispettivo servizio a bordo del treno. Tuttavia, dalle decisioni di rinvio risulta che a essere in discussione nei procedimenti principali è non tanto la suddetta possibilità, quanto la questione se si debba ritenere che un passeggero che effettua un viaggio in treno senza aver acquistato un biglietto abbia, salendo a bordo del treno, instaurato un rapporto contrattuale con l'impresa ferroviaria, ai sensi del regolamento in parola. Pertanto, non è il succitato articolo 9, paragrafo 4, in quanto tale, a dover essere interpretato ai fini delle controversie nei procedimenti principali.

32 Tuttavia, da una costante giurisprudenza della Corte risulta che, nell'ambito della procedura di cooperazione tra i giudici nazionali e la Corte istituita dall'articolo 267 TFUE, quest'ultima è tenuta a fornire al giudice nazionale una risposta utile che gli consenta di dirimere la controversia di cui è investito. In tale prospettiva, la Corte è tenuta, se del caso, a riformulare le questioni a essa sottoposte. Il fatto che un giudice nazionale abbia, sul piano formale, formulato una questione pregiudiziale facendo riferimento a talune disposizioni del diritto dell'Unione non osta a che la Corte fornisca a detto giudice tutti gli elementi di interpretazione che possono essere utili per la soluzione della causa di cui è investito, indipendentemente dalla circostanza che esso vi abbia fatto riferimento o no nell'enunciazione delle sue questioni. A tale proposito, spetta alla Corte ricavare dall'insieme degli elementi forniti dal giudice nazionale, e in particolare dalla motivazione della decisione di rinvio, gli elementi del diritto dell'Unione che richiedano un'interpretazione tenuto conto dell'oggetto della controversia (sentenza del 27 giugno 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, punto 36 e giurisprudenza ivi citata).

33 Stanti le suesposte considerazioni e le motivazioni delle domande di pronuncia pregiudiziale, la prima questione va intesa nel senso che il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, punto 8, del regolamento n. 1371/2007 debba essere interpretato nel senso che una fattispecie nella quale un passeggero sale a bordo di un treno al fine di effettuare un viaggio senza aver acquistato un biglietto rientra nella nozione di «contratto di trasporto», ai sensi della medesima disposizione.

- 34 A termini dell'articolo 3, punto 8, del regolamento n. 1371/2007, la nozione di «contratto di trasporto», ai fini dello stesso regolamento, si riferisce a «un contratto di trasporto, a titolo oneroso o gratuito, concluso tra un'impresa ferroviaria o un venditore di biglietti e un passeggero, per la fornitura di uno o più servizi di trasporto».
- 35 È importante ricordare che, ai fini dell'interpretazione di una disposizione di diritto dell'Unione, si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenze del 7 giugno 2005, VEMW e a., C-17/03, EU:C:2005:362, punto 41 e giurisprudenza ivi citata, e del 22 novembre 2012, Westbahn Management, C-136/11, EU:C:2012:740, punto 33 e giurisprudenza ivi citata).
- 36 Per quanto riguarda il tenore letterale dell'articolo 3, punto 8, del regolamento n. 1371/2007, occorre rilevare, da un lato, che il termine «contratto», nel suo significato corrente, designa un accordo di volontà concordanti destinato a produrre effetti giuridici. Dall'altro, nell'ambito del settore disciplinato dal regolamento in parola e in considerazione del tenore letterale della disposizione succitata, tale effetto consiste principalmente nell'obbligo per l'impresa ferroviaria di fornire al passeggero uno o più servizi di trasporto e nell'obbligo per il passeggero di effettuare il pagamento del prezzo, a meno che il servizio di trasporto non sia fornito a titolo gratuito.
- 37 Dalle constatazioni di cui al punto precedente emerge dunque che, da un lato, lasciando libero accesso al suo treno e, dall'altro, salendo a bordo dello stesso al fine di effettuare un viaggio, sia l'impresa ferroviaria sia il passeggero manifestano le loro volontà concordanti di instaurare un rapporto contrattuale, sicché le condizioni necessarie per stabilire l'esistenza di un contratto di trasporto sono, in linea di principio, soddisfatte. Il tenore dell'articolo 3, paragrafo 8, del regolamento n. 1371/2007 non consente tuttavia di determinare se la detenzione, da parte del passeggero, di un biglietto sia un elemento indispensabile per poter ritenere sussistente un «contratto di trasporto», ai sensi della medesima disposizione.
- 38 Per quanto riguarda il contesto in cui si inserisce l'articolo 3, punto 8, del regolamento n. 1371/2007, si deve rilevare, in primo luogo, che l'espressione «contratto di trasporto» figura in varie altre disposizioni del regolamento in questione.
- 39 In tal senso, l'articolo 3, punto 10, dello stesso regolamento definisce la nozione di «biglietto globale» come «uno o più biglietti che rappresentano un contratto di trasporto concluso per utilizzare servizi ferroviari successivi operati da una o più imprese ferroviarie».
- 40 L'articolo 4 del regolamento in parola, che verte nello specifico sul «contratto

di trasporto», prevede, dal canto suo, che «[f]atte salve le disposizioni di cui al [capo II del regolamento n. 1371/2007], la conclusione e l'esecuzione di un contratto di trasporto e la fornitura di informazioni e biglietti sono disciplinate dalle disposizioni dell'allegato I, titoli II e III» del regolamento stesso.

41 A tale riguardo, nel summenzionato allegato I del regolamento n. 1371/2007 è riportato, in particolare, il titolo II dell'appendice A della COTIF, relativo alla conclusione e all'esecuzione del contratto di trasporto. Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, di detta appendice, «[c]on il contratto di trasporto, il trasportatore s'impegna a trasportare il viaggiatore, nonché, se del caso, bagagli e veicoli, nel luogo di destinazione ed a consegnare i bagagli ed i veicoli nel luogo di destinazione», mentre il paragrafo 2 dello stesso articolo 6 precisa che il contratto di trasporto deve essere attestato da uno o più titoli di trasporto consegnati al viaggiatore e che, fatto salvo l'articolo 9 della medesima appendice, l'assenza, l'irregolarità o la perdita del titolo di trasporto non pregiudica né l'esistenza né la validità del contratto, che rimane soggetto alle regole uniformi stabilite dalla COTIF. L'articolo 6, paragrafo 3, della medesima appendice aggiunge che il titolo di trasporto fa fede, fino a prova contraria, della conclusione e del contenuto del contratto di trasporto.

42 In più, l'articolo 7 dell'appendice A della COTIF prevede, al paragrafo 1, che le condizioni generali di trasporto determinano, in particolare, la forma e il contenuto dei titoli di trasporto e, al paragrafo 2, lettera c), che deve in particolare essere iscritta sul titolo di trasporto qualsiasi indicazione necessaria per provare la conclusione e il contenuto del contratto di trasporto e che permette al viaggiatore di far valere i diritti risultanti da tale contratto.

43 A tale riguardo, è importante sottolineare altresì che dall'articolo 9, paragrafi 2 e 3, del regolamento n. 1371/2007 risulta che, fatto salvo il paragrafo 4 del medesimo articolo, le imprese ferroviarie sono tenute a distribuire i biglietti ai passeggeri attraverso almeno uno dei tre – o dei due se si tratta di biglietti per i servizi previsti nell'ambito di contratti di servizio pubblico – punti vendita elencati dalle disposizioni in questione, tra i quali figura la distribuzione a bordo dei treni.

44 In secondo luogo, va rilevato che dall'articolo 8, paragrafo 1, dell'appendice A della COTIF, contenuto nell'allegato I del regolamento in parola, risulta che solo in assenza di diverso accordo tra il viaggiatore e il trasportatore il prezzo del trasporto deve essere pagato in anticipo.

45 Inoltre, è vero che l'articolo 9 della summenzionata appendice A, fatto salvo il quale si applica l'articolo 6 della medesima, prevede, al paragrafo 1, prima frase, che, sin dall'inizio del viaggio, il viaggiatore deve essere munito di un titolo di trasporto valido e deve presentarlo al momento del controllo dei titoli di trasporto. Tuttavia, tale articolo 9 precisa, nella seconda frase, rispettivamente alla lettera a) e alla lettera b), che le condizioni generali di

trasporto possono stabilire che un viaggiatore che non presenta un titolo di trasporto valido deve pagare una sovrattassa oltre al prezzo del trasporto, e che a un viaggiatore il quale rifiuta di pagare immediatamente il prezzo del trasporto o la sovrattassa può essere imposto di sospendere il viaggio.

46 Orbene, ai sensi dell'articolo 3, punto 16, del regolamento n. 1371/2007, la nozione di «condizioni generali di trasporto», ai fini dello stesso regolamento, riguarda «le condizioni del vettore, sotto forma di condizioni generali o tariffe legalmente in vigore in ciascuno Stato membro, che sono diventate, con la conclusione del contratto, parte integrante dello stesso», mentre il «vettore» è definito dall'articolo 3, punto 2, del medesimo regolamento come «l'impresa ferroviaria, con cui il passeggero ha concluso un contratto di trasporto, o una serie di imprese ferroviarie successive che sono responsabili in base al contratto stesso».

47 Atteso che a un viaggiatore che non presenta un titolo di trasporto valido o rifiuta il pagamento immediato del titolo di trasporto possono quindi essere opposte, in forza dell'articolo 9 dell'appendice A della COTIF, contenuto nell'allegato I del regolamento n. 1371/2007, le condizioni generali di trasporto, e che queste, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 3, punto 16, e dell'articolo 3, punto 2, del medesimo, diventano, ai fini di detto regolamento, parte integrante del contratto di trasporto tra l'impresa ferroviaria e il passeggero con la sua conclusione, ne consegue che una tale impresa che lascia libero accesso ai suoi treni e un passeggero che sale a bordo di un simile treno al fine di effettuare un viaggio devono essere considerati parti di un «contratto di trasporto», ai sensi del regolamento in parola, dal momento in cui detto passeggero si trova quindi a bordo del treno. In caso contrario, infatti, le suddette condizioni generali di trasporto, sulla base del regolamento n. 1371/2007, non possono essere opposte al passeggero in questione.

48 Dagli elementi del contesto suesposti deriva quindi chiaramente che il biglietto, anche designato, nella suddetta appendice A, con l'espressione «titolo di trasporto», è solo lo strumento che concretizza il contratto di trasporto, ai sensi del regolamento n. 1371/2007.

49 Il tenore letterale dell'articolo 3, punto 8, del regolamento n. 1371/2007 e il contesto in cui si inserisce la stessa disposizione inducono, di conseguenza, a ritenere che la nozione di «contratto di trasporto», ai sensi della medesima disposizione, debba intendersi, ai fini del regolamento in questione, come indipendente dalla detenzione, da parte del passeggero, di un biglietto e nel senso che essa include una fattispecie nella quale un passeggero sale a bordo di un treno liberamente accessibile al fine di effettuare un viaggio senza aver acquistato un biglietto.

50 Tale interpretazione è confermata dagli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 1371/2007. Da un lato, ai sensi del suo articolo 1, lettera a), tale regolamento

mira in particolare a stabilire regole che disciplinano la conclusione di contratti di trasporto. Dall'altro, il considerando 1 dello stesso regolamento sottolinea in particolare che, nel quadro della politica comune dei trasporti, è importante tutelare i diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario. Inoltre, dal considerando 2 del medesimo risulta che deve essere raggiunto un livello elevato di protezione dei consumatori nel settore dei trasporti e, secondo il successivo considerando 3, poiché il passeggero ferroviario è la parte debole del contratto di trasporto, è necessario che i suoi diritti siano tutelati.

51 Sarebbe contrario ai suddetti obiettivi ritenere che la nozione di «contratto di trasporto», ai sensi del regolamento n. 1371/2007, debba essere interpretata nel senso che essa non include una fattispecie nella quale un passeggero sale a bordo di un treno liberamente accessibile al fine di effettuare un viaggio senza aver acquistato un biglietto. Se fosse infatti consentito ritenere che un simile passeggero, per il solo motivo che non dispone di un biglietto quando sale a bordo di un treno, possa essere considerato non parte di un rapporto contrattuale con l'impresa ferroviaria che ha lasciato libero accesso ai propri treni, lo stesso passeggero, per circostanze al medesimo non imputabili, potrebbe essere privato dei diritti che il regolamento in parola ricollega alla conclusione di un contratto di trasporto, il che contrasterebbe con l'obiettivo di protezione dei passeggeri del trasporto ferroviario perseguito dal citato regolamento e richiamato ai considerando da 1 a 3 di quest'ultimo.

52 Peraltro, in assenza di disposizioni a tale riguardo nel regolamento n. 1371/2007, una simile interpretazione non pregiudica la validità di tale contratto o delle conseguenze che possono essere ricollegate all'inadempimento, da parte di una delle parti, dei propri obblighi contrattuali, i quali, in mancanza di disposizioni al riguardo in detto regolamento, restano disciplinati dal diritto nazionale applicabile.

53 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, si deve rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 3, punto 8, del regolamento n. 1371/2007 deve essere interpretato nel senso che una fattispecie nella quale un passeggero sale a bordo di un treno liberamente accessibile al fine di effettuare un viaggio senza aver acquistato un biglietto rientra nella nozione di «contratto di trasporto», ai sensi della medesima disposizione.

### ***Sulla seconda questione***

54 Tenuto conto della risposta fornita alla prima questione, non occorre rispondere alla seconda questione.

### ***Sulle questioni terza e quinta***

55 Con le questioni terza e quinta, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 6, paragrafo 1, della

direttiva 93/13 debba essere interpretato nel senso che osta a che un giudice nazionale che constati il carattere abusivo di una clausola penale prevista in un contratto stipulato tra un professionista e un consumatore riduca l'importo della penale imposta da tale clausola a carico di detto consumatore o sostituisca alla medesima clausola una disposizione di diritto nazionale di natura suppletiva. Premesso ciò, il suddetto giudice chiede altresì se la direttiva 93/13 debba essere interpretata nel senso che osta a che, in circostanze come quelle di cui ai procedimenti principali, il giudice nazionale applichi, inoltre, le disposizioni del suo diritto nazionale relative alla responsabilità extracontrattuale.

56 A tale riguardo, occorre rilevare, in via preliminare, che, nel caso di specie, secondo le indicazioni contenute nelle domande di pronuncia pregiudiziale, la clausola penale che il giudice del rinvio potrebbe, se del caso, dichiarare abusiva fa parte delle condizioni generali di trasporto della SNCB, in merito alle quali lo stesso giudice precisa che sono «considerate di applicazione generale sulla base della loro natura regolamentare» e che sono oggetto di una «comunicazione in una pubblicazione ufficiale dello Stato».

57 Tenuto conto delle suesposte precisazioni, si deve ricordare che, conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 93/13, le clausole contrattuali che riproducono, in particolare, disposizioni legislative o regolamentari imperative non sono soggette alle disposizioni di quest'ultima.

58 Secondo una giurisprudenza costante della Corte, come risulta dal tredicesimo considerando della direttiva 93/13, l'esclusione prevista all'articolo 1, paragrafo 2, della medesima si estende alle disposizioni del diritto nazionale che si impongono alle parti contraenti indipendentemente dalla loro scelta e a quelle che sono applicabili in via suppletiva, vale a dire in assenza di un diverso accordo tra le parti in proposito, nonché alle clausole contrattuali che riproducono dette disposizioni (v., in tal senso, sentenze del 21 marzo 2013, RWE Vertrieb, C-92/11, EU:C:2013:180, punto 26; del 30 aprile 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, punti 30, 31 e 42, e ordinanza del 7 dicembre 2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, non pubblicata, EU:C:2017:954, punto 25).

59 Tale esclusione è giustificata dal fatto che è legittimo, in via di principio, presumere che il legislatore nazionale abbia stabilito un equilibrio tra l'insieme dei diritti e degli obblighi delle parti di determinati contratti, equilibrio che il legislatore dell'Unione ha esplicitamente inteso preservare (v., in tal senso, sentenza del 30 aprile 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, punto 41 e giurisprudenza ivi citata, e ordinanza del 7 dicembre 2017, Woonhaven Antwerpen, C-446/17, non pubblicata, EU:C:2017:954, punto 26).

60 La suddetta esclusione dall'ambito di applicazione della direttiva 93/13 presuppone quindi, secondo la giurisprudenza della Corte, la sussistenza di due

condizioni. Da un lato, la clausola contrattuale deve riprodurre una disposizione legislativa o regolamentare e, dall'altro, tale disposizione deve essere imperativa (sentenze del 10 settembre 2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, punto 78, e del 20 settembre 2017, Andriuc e a., C-186/16, EU:C:2017:703, punto 28).

61 Inoltre, dalla giurisprudenza della Corte emerge, in sostanza, che l'esclusione in questione comprende le disposizioni legislative o regolamentari imperative diverse da quelle relative alla portata dei poteri del giudice nazionale per valutare il carattere abusivo di una clausola contrattuale (v., in tal senso, sentenze del 30 aprile 2014, Barclays Bank, C-280/13, EU:C:2014:279, punti 39 e 40 e giurisprudenza ivi citata, e del 7 agosto 2018, Banco Santander e Escobedo Cortés, C-96/16 e C-94/17, EU:C:2018:643, punto 44).

62 La verifica della sussistenza delle condizioni summenzionate rientra nella competenza del giudice nazionale in ciascuna fattispecie (v., in tal senso, sentenze del 30 maggio 2013, Asbeek Brusse e de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, punto 33, e del 20 settembre 2017, Andriuc e a., C-186/16, EU:C:2017:703, punto 29 e giurisprudenza ivi citata).

63 Nel procedere alla suddetta verifica, tale giudice deve tener conto del fatto che, alla luce, in particolare, dell'obiettivo della direttiva 93/13, ossia la protezione dei consumatori contro le clausole abusive inserite nei contratti stipulati con questi ultimi dai professionisti, l'eccezione stabilita dall'articolo 1, paragrafo 2, della stessa direttiva deve essere interpretata restrittivamente (v., in tal senso, sentenze del 10 settembre 2014, Kušionová, C-34/13, EU:C:2014:2189, punto 77, e del 20 settembre 2018, OTP Bank e OTP Faktoring, C-51/17, EU:C:2018:750, punto 54 e giurisprudenza ivi citata).

64 Ciò posto, la Corte deve procedere all'analisi delle questioni terza e quinta basandosi sul presupposto, la cui esattezza dovrà essere verificata dal giudice del rinvio, che la clausola che quest'ultimo intende dichiarare abusiva non esula dall'ambito di applicazione della direttiva 93/13 in forza del suo articolo 1, paragrafo 2.

65 Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 93/13, gli Stati membri prevedono che le clausole abusive contenute in un contratto stipulato fra un consumatore e un professionista non vincolino il consumatore, alle condizioni stabilite dalle loro legislazioni nazionali, e che il contratto resti vincolante per le parti secondo i medesimi termini, sempre che esso possa sussistere senza le clausole abusive.

66 La Corte ha interpretato la succitata disposizione nel senso che il giudice nazionale deve trarre tutte le conseguenze che, ai sensi del diritto nazionale, derivano dalla constatazione del carattere abusivo della clausola in questione, al fine di assicurarsi che il consumatore non sia vincolato da quest'ultima. A

tale riguardo, la Corte ha precisato che, quando il giudice nazionale considera una clausola contrattuale come abusiva, esso è tenuto a disapplicarla affinché non produca effetti vincolanti nei confronti del consumatore, tranne nel caso in cui il consumatore vi si opponga (v., in tal senso, sentenze del 30 maggio 2013, *Asbeek Brusse e de Man Garabito*, C-488/11, EU:C:2013:341, punto 49 e giurisprudenza ivi citata, e del 26 marzo 2019, *Abanca Corporación Bancaria e Bankia*, C-70/17 e C-179/17, EU:C:2019:250, punto 52).

67 La Corte ha altresì già dichiarato che, qualora il giudice nazionale accerti la nullità di una clausola abusiva in un contratto stipulato tra un professionista e un consumatore, l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 93/13 dev'essere interpretato nel senso che osta a una norma di diritto nazionale che consente al giudice nazionale di integrare il contratto rivedendo il contenuto di tale clausola (sentenze del 30 aprile 2014, *Kásler e Káslerné Rábai*, C-26/13, EU:C:2014:282, punto 77 e giurisprudenza ivi citata, e del 26 marzo 2019, *Abanca Corporación Bancaria e Bankia*, C-70/17 e C-179/17, EU:C:2019:250, punto 53). In particolare, la Corte ha dichiarato che tale disposizione non può essere interpretata nel senso che consente al giudice nazionale, qualora quest'ultimo accerti il carattere abusivo di una clausola penale in un contratto stipulato tra un professionista e un consumatore, di ridurre l'importo della penale imposta a carico del consumatore anziché di disapplicare integralmente la clausola in esame nei confronti di quest'ultimo (sentenze del 30 maggio 2013, *Asbeek Brusse e de Man Garabito*, C-488/11, EU:C:2013:341, punto 59, e del 21 gennaio 2015, *Unicaja Banco e Caixabank*, C-482/13, C-484/13, C-485/13 e C-487/13, EU:C:2015:21, punto 29).

68 Il contratto deve pertanto sussistere, in linea di principio, senz'altra modifica che non sia quella risultante dalla soppressione delle clausole abusive, purché, conformemente alle norme di diritto interno, una simile sopravvivenza del contratto sia giuridicamente possibile (sentenze del 30 maggio 2013, *Asbeek Brusse e de Man Garabito*, C-488/11, EU:C:2013:341, punto 57 e giurisprudenza ivi citata, e del 21 gennaio 2015, *Unicaja Banco e Caixabank*, C-482/13, C-484/13, C-485/13 e C-487/13, EU:C:2015:21, punto 28).

69 Se il giudice nazionale potesse rivedere il contenuto delle clausole abusive contenute in un simile contratto, una facoltà del genere potrebbe compromettere la realizzazione dell'obiettivo di lungo termine di cui all'articolo 7 della direttiva 93/13. Tale facoltà contribuirebbe infatti a eliminare l'effetto dissuasivo esercitato sui professionisti dalla pura e semplice non applicazione nei confronti del consumatore di simili clausole abusive, dal momento che essi rimarrebbero tentati di utilizzare tali clausole, consapevoli che, quand'anche fossero invalidate, il contratto potrebbe nondimeno essere integrato, per quanto necessario, dal giudice nazionale, in modo tale, quindi, da garantire l'interesse dei medesimi professionisti (sentenze del 30 maggio 2013, *Asbeek Brusse e de Man Garabito*, C-488/11, EU:C:2013:341, punto 58, e del

26 marzo 2019, Abanca Corporación Bancaria e Bankia, C-70/17 e C-179/17, EU:C:2019:250, punto 54 e giurisprudenza ivi citata).

70 Peraltro, è vero che la Corte ha ammesso un'eccezione a tale principio dichiarando che l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 93/13 non osterebbe a che il giudice nazionale, in applicazione di principi del diritto contrattuale, elimini la clausola abusiva sostituendola con una disposizione di diritto nazionale di natura suppletiva, purché tale sostituzione sia conforme all'obiettivo dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 93/13 e consenta di ripristinare un equilibrio reale tra i diritti e gli obblighi dei contraenti, finalizzato a ristabilire l'uguaglianza tra questi ultimi. Tuttavia, la Corte ha limitato detta possibilità ai casi in cui l'invalidazione della clausola abusiva obbligherebbe il giudice nazionale ad annullare il contratto nel suo insieme, esponendo in tal modo il consumatore a conseguenze particolarmente pregiudizievoli, tali che quest'ultimo ne sarebbe penalizzato (v., in tal senso, sentenze del 21 gennaio 2015, Unicaja Banco et Caixabank, C-482/13, C-484/13, C-485/13 e C-487/13, EU:C:2015:21 punto 33 e giurisprudenza ivi citata, e del 26 marzo 2019, Abanca Corporación Bancaria e Bankia, C-70/17 e C-179/17, EU:C:2019:250, punti 56 e 57).

71 Tuttavia, nei procedimenti principali, e salve le verifiche al riguardo incombenti al giudice del rinvio, non risulta che l'eventuale invalidazione della clausola penale di cui trattasi sarebbe tale da comportare l'annullamento dei contratti nel loro complesso e da esporre in tal modo i consumatori a conseguenze particolarmente pregiudizievoli.

72 Quanto alla questione se, in circostanze come quelle di cui ai procedimenti principali, sia possibile, per il giudice del rinvio, applicare, inoltre, le norme del suo diritto nazionale relative alla responsabilità extracontrattuale, è sufficiente rilevare che la direttiva 93/13, ai sensi del suo articolo 1, paragrafo 1, è volta a ravvicinare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri concernenti le clausole abusive nei contratti stipulati tra un professionista e un consumatore e che essa non contiene alcuna disposizione relativa alla responsabilità extracontrattuale.

73 Pertanto, la questione se circostanze come quelle di cui ai procedimenti principali possano, inoltre, rientrare nel diritto della responsabilità extracontrattuale ricade non nell'ambito di applicazione della direttiva 93/13, bensì in quello del diritto nazionale. Di conseguenza, non occorre esaminarla nell'ambito delle presenti domande di pronuncia pregiudiziale.

74 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alle questioni terza e quinta dichiarando che l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 93/13 deve essere interpretato nel senso che osta, da un lato, a che un giudice nazionale che constati il carattere abusivo di una clausola penale prevista in un contratto stipulato tra un professionista e un consumatore riduca l'importo

della penale imposta da tale clausola a carico di detto consumatore e, dall'altro, a che un giudice nazionale sostituisca alla medesima clausola, in applicazione di principi del suo diritto contrattuale, una disposizione di diritto nazionale di natura suppletiva, salvo se il contratto di cui trattasi non possa sussistere in caso di soppressione della clausola abusiva e l'annullamento del contratto nel suo complesso esponga il consumatore a conseguenze particolarmente pregiudizievoli.

### ***Sulla quarta questione***

75 Alla luce della risposta fornita alle questioni terza e quinta, non occorre rispondere alla quarta questione.

### **Sulle spese**

76 Nei confronti delle parti nei procedimenti principali la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Quinta Sezione) dichiara:

- 1) **L'articolo 3, punto 8, del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, deve essere interpretato nel senso che una fattispecie nella quale un passeggero sale a bordo di un treno liberamente accessibile al fine di effettuare un viaggio senza aver acquistato un biglietto rientra nella nozione di «contratto di trasporto», ai sensi della medesima disposizione.**
- 2) **L'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 93/13/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori, deve essere interpretato nel senso che osta, da un lato, a che un giudice nazionale che constati il carattere abusivo di una clausola penale prevista in un contratto stipulato tra un professionista e un consumatore riduca l'importo della penale imposta da tale clausola a carico di detto consumatore e, dall'altro, a che un giudice nazionale sostituisca alla medesima clausola, in applicazione di principi del suo diritto contrattuale, una disposizione di diritto nazionale di natura suppletiva, salvo se il contratto di cui trattasi non possa sussistere in caso di soppressione della clausola abusiva e l'annullamento del contratto nel suo complesso esponga il consumatore a conseguenze particolarmente pregiudizievoli.**

\*      Lingua processuale: il neerlandese.