Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU MÄÄRUS (kuues koda)

16. veebruar 2023*

Eelotsusetaotlus – Euroopa Kohtu kodukorra artikkel 99 – Raudteetransport – Reisijate õigused ja kohustused – Määrus (EÜ) nr 1371/2007 – Artikli 3 punkt 8 – Veoleping – Mõiste – Reisija, kellel puudub rongi sisenedes pilet – Tarbijakaitse

Kohtuasjas C-530/22,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Sąd Rejonowy dla Warszawy-Śródmieścia w Warszawie (Varssavi kesklinna rajoonikohus Varssavis, Poola) 20. juuni 2022. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 9. augustil 2022, menetluses

Dunaj-Finanse sp. z o.o.

versus

KG,

EUROOPA KOHUS (kuues koda),

koosseisus: koja president P. G. Xuereb, kohtunikud T. von Danwitz (ettekandja) ja A. Kumin,

kohtujurist: G. Pitruzzella,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artiklile 99 pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi põhistatud määrusega,

on teinud järgmise

määruse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT 2007, L 315, lk 14) artikli 3 punkti 8 ning selle määruse I lisas asuva liite A artikli 6 lõikeid 1 ja 2.

* Kohtumenetluse keel: poola.

2 Taotlus on esitatud Dunaj-Finanse sp. z o.o. ja KG vahelises kohtuvaidluses lisatasu üle, mida viimaselt nõuti rongiga ilma sõidudokumendita sõitmise eest.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Määruse nr 1371/2007 põhjendustes 1–3 on märgitud:

„(1) Ühise transpordipoliitika raames on oluline tagada rongireisijate kasutajaõigused ning parandada raudtee reisijateveo teenuste kvaliteeti ja tõhusust, et aidata suurendada raudteeveo osakaalu võrreldes teiste transpordiliikidega.

(2) Komisjoni teatises „Tarbijapoliitika strateegia aastateks 2002–2006“ [EÜT 2002, C 137, lk 2] seatakse eesmärgiks kõrgetasemelise tarbijakaitse saavutamine transpordi alal asutamislepingu artikli 153 lõike 2 kohaselt.

(3) Kuna rongireisija on veolepingu nõrgem osapool, tuleb reisija vastavaid õigusi kaitsta.“

4 Selle määruse artikli 1 punkt a näeb ette:

„Käesoleva määrusega kehtestatakse eeskirjad järgneva kohta:

a) raudtee-ettevõtjate poolt antav teave, veolepingute sõlmimine, piletite väljastamine ning raudteeveo arvutipõhise teabe- ja broneerimissüsteemi rakendamine“.

5 Määruse artikkel 3 sätestab:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

2. „vedaja“ – lepinguline raudtee-ettevõtja, kellega reisija on sõlminud veolepingu, või üksteisele järgnevad raudtee-ettevõtjad, kes on vastutavad nimetatud lepingu alusel;

[…]

8. „veoleping“ – tasulist või tasuta vedu käsitlev leping raudtee-ettevõtja või piletimüüja ja reisija vahel ühe või mitme veoteenuse osutamiseks;

[…]

16. „üldised veotingimused“ – vedaja tingimused üldtingimuste või igas liikmesriigis seaduslikult kehtivate tariifide kujul, mis saavad veolepingu sõlmimisel selle lahutamatuks osaks;

[…]“.

6 Määruse nr 1371/2007 II peatükk „Veoleping, teave ja piletid“ hõlmab artikleid 4–10. Artikkel 4 „Veoleping“ näeb ette:

„Kui käesoleva peatüki sätetest ei tulene teisiti, reguleeritakse veolepingu sõlmimist ja täitmist, teabe andmist ja piletite väljastamist I lisa II ja III jaotise sätetega.“

7 Määruse nr 1371/2007 I lisa „Väljavõte reisijate ja pagasi rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsetest eeskirjadest (CIV)“ hõlmab 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteevedude konventsiooni (COTIF), Vilniuse 3. juuni 1999. aasta protokolliga muudetud redaktsioonis (edaspidi „COTIF“), liite A II–VII jaotist. Kõnealuses I lisas asub II jaotis „Reisijaveolepingu sõlmimine ja täitmine“, mis sisaldab nimetatud liite artikleid 6–11.

8 COTIFi liite A artikkel 6 „Reisijaveoleping“ sätestab:

„1. Reisijaveolepingu alusel kohustub vedaja toimetama sihtkohta reisija, vajaduse korral ka pagasi ja sõidukid ning sihtkohas pagasi ja sõidukid reisijale väljastama.

2. Reisijaveoleping peab olema fikseeritud ühes või mitmes sõidudokumendis, mis tuleb reisijale väljastada. Jättes kehtima artikli 9 sätted, ei puuduta sõidudokumendi puudumine, selle vigastus ega kaotsiminek lepingu olemasolu ega kehtivust, leping allub endiselt käesolevatele ühtsetele eeskirjadele.

3. Sõidudokument on tõendiks reisijaveolepingu sõlmimise ja selle sisu kohta, kuni pole tõestatud vastupidist.“

9 Liite A artikli 9 „Sõiduõigus. Vedamisest keeldumine“ lõige 1 sätestab:

„Reisijal peab olema sõitu alustades kehtiv sõidudokument, mille ta on kohustatud sõidudokumentide kontrollimisel esitama. Üldised veotingimused võivad ette näha,

a) et reisija, kes ei esita kehtivat sõidudokumenti, peab lisaks sõidutasule maksma lisamaksu;

b) et võib keelduda sellise reisija edasisest vedamisest, kes otsekohe ei maksa ära sõidutasu või lisamaksu;

c) kas ja millistel tingimustel tuleb lisamaksu summa tagastada.“

Poola õigus

Tsiviilseadustik

10 23. aprilli 1964. aasta tsiviilseadustiku (ustawa – Kodeks cywilny) (*Dz. U.* 1964, nr 16, jrk nr 93) põhikohtuasjas kohaldatava redaktsiooni artikli 117 lõiked 2 ja 2^1 näevad ette:

„§ 2. Pärast aegumistähtaja möödumist võib võlgnik kohustuse täitmisest keelduda, välja arvatud juhul, kui ta loobub tuginemast aegumisele. […]

§ 2^1. Pärast aegumistähtaja möödumist ei ole tarbijal enam võimalik nõuet esitada.“

Transpordiseadus

11 15. novembri 1984. aasta transpordiseaduse (ustawa Prawo przewozowe) (*Dz. U*. 1984, nr 53, jrk nr 272) põhikohtuasjas kohaldatava redaktsiooni (edaspidi „transpordiseadus“) artikli 16 lõige 1 näeb ette:

„Veoleping sõlmitakse pileti ostmisega enne reisi algust või muude transpordivahendile pääsu tingimuste täitmise teel, mille on ette näinud vedaja või ühistranspordi korraldaja, või nende tingimuste puudumisel lihtsalt transpordivahendis istekoha võtmisega.“

12 Transpordiseaduse artikli 33a lõige 3 sätestab:

„Kui vedaja või ühistranspordi korraldaja või tema poolt volitatud isik leiab, et reisijal ei ole kehtivat piletit, nõuab ta piletihinna ja lisatasu maksmist või väljastab maksenõude.“

13 Transpordiseaduse artikli 77 lõige 1 ja lõike 3 punkt 4 näevad ette:

„1. Ilma et see piiraks lõike 2 ja artikli 78 kohaldamist, aeguvad käesoleva seaduse või selle rakendussätete alusel esitatud nõuded ühe aasta jooksul.

[…]

3. Aegumistähtaeg hakkab kulgema:

[…]

4) makse- või tagastamisnõuete puhul – alates maksekuupäevast või kui makset ei ole tehtud, siis alates kuupäevast, mil makse oleks tulnud teha.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

14 KG sõitis 10. septembril 2016 äriühingu Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o., kes on raudteeveoettevõtja, rongis ilma kehtiva sõidudokumendita. Raudteeveoettevõtja tariifi alusel nõuti temalt 191,82 Poola zloti (PLN) (umbes 40,50 eurot) suuruse summa tasumist, mis vastab piletihinnale summas 6,82 Poola zlotti (umbes 1,50 eurot), millele lisandus 185 Poola zloti (umbes 39 eurot) suurune lisatasu.

15 Dunaj-Finanse omandas 2. jaanuari 2019. aasta loovutamislepingu alusel vedaja nõude KG vastu.

16 Dunaj-Finanse esitas 16. juunil 2021 Sąd Rejonowy dla Warszawy-Śródmieścia w Warszawiele (Varssavi kesklinna rajoonikohus Varssavis, Poola), kes on eelotsusetaotluse esitanud kohus, taotluse mõista transpordiseaduse artikli 33a lõike 3 alusel KG-lt välja nimetatud summa koos viivitusintressiga, mis arvutatakse seaduses ette nähtud määras kuni tasumise kuupäevani. Nimetatud äriühing väitis, et selle seaduse artikli 16 lõike 1 kohaselt ei olnud raudteeveoettevõtja ja KG vahel veolepingut sõlmitud, mistõttu ei saa KGd pidada veolepingu pooleks ega seega tarbijaks. Ta lisas, et riigisisene õigusnorm, mis näeb ette, et kohus kohaldab omal algatusel tarbija vastu esitatud nõude aegumist, ei ole seega põhikohtuasjas kohaldatav.

17 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et nimetatud seaduse artiklist 77 tuleneb, et nõue oli hagi esitamise kuupäeval, 16. juunil 2021 aegunud, kuid et tsiviilseadustiku põhikohtuasjas kohaldatava redaktsiooni artikli 117 lõike 2^1 kohaselt saab ta seda aegumist omal algatusel tuvastada ja jätta seega hagi rahuldamata üksnes siis, kui KGd saab pidada tarbijaks, mis eeldab, et ta on sõlminud raudteeveoettevõtjaga veolepingu. Seevastu juhul, kui tuleb asuda seisukohale, et ühtegi lepingut ei ole sõlmitud ja seega ei saa KGd pidada tarbijaks, saab nõude aegumist arvesse võtta vaid siis, kui KG sellele tugineb – mida ta aga ei teinud –, mistõttu tuleks hagi rahuldada.

18 Sellega seoses täpsustab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et kuigi veolepingu võib vaikimisi sõlmida vastavalt liikmesriigi õiguse üldnormidele, ei võimalda transpordiseaduse artikli 16 lõige 1, nii nagu seda on tõlgendatud Sąd Okręgowy w Kielcachi (Kielcachi regionaalne kohus, Poola) 1. septembri 2019. aasta kohtuotsuses, järeldada, et niisugune leping on olemas olukorras, kus reisija võttis ilma piletit ostmata rongis koha sisse, kuigi üldised veotingimused nägid ette, et veolepingu sõlmimise tingimuseks on pileti ostmine ja komposteerimine või aktiveerimine.

19 Seega on eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekkinud küsimus, kas sellised riigisisesed õigusnormid on kooskõlas määrusega nr 1371/2007, eelkõige selle määruse artikli 3 punktiga 8, mis määratleb mõiste „veoleping“ niisugusena, nagu seda on tõlgendanud Euroopa Kohus 7. novembri 2019. aasta kohtuotsuses Kanyeba jt (C-349/18–C-351/18, EU:C:2019:936).

20 Eelotsusetaotluse esitanud kohus lisab, et tuleb asuda seisukohale, et need riigisisesed õigusnormid on selle määrusega vastuolus, kusjuures sellist lahendust toetab eelkõige tõhususe põhimõte. See kohus märgib, et määruse nr 1371/2007 peamine eesmärk on tagada reisijatele, kes on veolepingute nõrgem pool, kõrgetasemeline kaitse ja ohutus. See eesmärk muutuks osaliselt olematuks, kui vähemalt osa selle määruse sätetest ei oleks teatava reisijate kategooria suhtes kohaldatav. Lisaks ei saa reisijat, kes reisib ilma sõidudokumendita, pidada „tarbijaks“ muude liidu õigusnormide, näiteks nõukogu 5. aprilli 1993. aasta direktiivi 93/13/EMÜ ebaõiglaste tingimuste kohta tarbijalepingutes (EÜT 1993, L 95, lk 29; ELT eriväljaanne 15/02, lk 288) alusel, mistõttu selle reisija õiguslik seisund oleks seda haavatavam.

21 Neil asjaoludel otsustas Sąd Rejonowy dla Warszawy – Śródmieścia w Warszawie (Varssavi kesklinna rajoonikohus Varssavis) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas määruse [nr 1371/2007] artikli 3 punkti 8, määruse nr 1371/2007 I lisas asuva liite A artikli 6 lõikeid 1 ja 2, [ELTL] artikli 169 lõiget 1, Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikleid 20 ja 38 ning tõhususe, seaduse ees võrdsuse ja õigussüsteemi ühtsuse põhimõtet tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus riigisisene õigusnorm, mille kohaselt ei ole vedaja ja sellise reisija vahel, kes võtab rongis ilma kavatsuseta piletit osta koha sisse, sõlmitud ühtegi veolepingut?“

Eelotsuse küsimuse analüüs

22 Euroopa Kohtu kodukorra artikli 99 kohaselt võib Euroopa Kohus, kui eelotsuse küsimusele võib vastuse selgelt tuletada kohtupraktikast või kui küsimusele antav vastus ei tekita põhjendatud kahtlust, igal ajal ettekandja-kohtuniku ettepanekul ja pärast kohtujuristi ärakuulamist lahendada kohtuasja põhistatud määrusega.

23 Käesolevas kohtuasjas tuleb seda sätet kohaldada.

24 Kõigepealt tuleb märkida, et eelotsusetaotluse esitanud kohus viitas oma küsimuses määrusele nr 1371/2007, ELTL artikli 169 lõikele 1, Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklitele 20 ja 38 ning tõhususe, seaduse ees võrdsuse ja õigussüsteemi ühtsuse põhimõttele. Eelotsusetaotlusest nähtub siiski, et käesoleva kohtuasja raames on vaidluse all üksnes mõiste „veoleping“ selle määruse tähenduses.

25 Sellega seoses tuleneb Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast, et ELTL artiklis 267 sätestatud liikmesriigi kohtute ja Euroopa Kohtu vahelises koostöömenetluses on Euroopa Kohtu ülesanne anda liikmesriigi kohtule tarvilik vastus, mis võimaldaks viimasel poolelioleva kohtuasja lahendada. Seda arvestades tuleb Euroopa Kohtul talle esitatud küsimused vajaduse korral ümber sõnastada (8. juuni 2017. aasta kohtuotsus Freitag, C-541/15, EU:C:2017:432, punkt 29, ja 18. novembri 2021. aasta kohtuotsus A. S.A., C-212/20, EU:C:2021:934, punkt 36 ning seal viidatud kohtupraktika).

26 Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 1371/2007 artikli 3 punkti 8 tuleb koostoimes selle määruse I lisa liite A artikli 6 lõigetega 1 ja 2 tõlgendada nii, et sellega on vastuolus riigisisene õigusnorm, mille kohaselt ei ole vedaja ja sellise reisija vahel, kes võtab rongis ilma kavatsuseta piletit osta koha sisse, sõlmitud ühtegi veolepingut.

27 On oluline märkida, et liidu õigusnormi tõlgendamisel tuleb arvestada mitte üksnes selle sõnastust, vaid ka konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärke, mille osa säte on (7. novembri 2019. aasta kohtuotsus Kanyeba jt, C-349/18–C-351/18, EU:C:2019:936, punkt 35 ja seal viidatud kohtupraktika).

28 Kõigepealt tuleb määruse nr 1371/2007 artikli 3 punkti 8 sõnastuse kohta ühelt poolt märkida, et mõiste „leping“ selle tavatähenduses on vastastikuste tahteavalduste kaudu saavutatud kokkulepe, mille eesmärk on tekitada õiguslikke tagajärgi. Teiselt poolt, arvestades asjaomase sätte sõnastust, seisneb selle mõju kõnealuse määrusega reguleeritavas valdkonnas peamiselt selles, et raudtee-ettevõtja on kohustatud osutama reisijale ühte või mitut veoteenust ja reisija on kohustatud tasuma piletihinna, kui ei osutata tasuta veoteenust (7. novembri 2019. aasta kohtuotsus Kanyeba jt, C-349/18–C-351/18, EU:C:2019:936, punkt 36).

29 Ühelt poolt, lubades oma rongi vabalt siseneda, ja teiselt poolt, sisenedes reisimiseks rongi, väljendavad nii raudtee-ettevõtja kui ka reisija oma vastastikust tahet astuda lepingulisse suhtesse, mistõttu on veolepingu olemasolu tuvastamiseks vajalikud tingimused põhimõtteliselt täidetud. Määruse nr 1371/2007 artikli 3 punkti 8 sõnastus ei võimalda siiski kindlaks teha, kas reisijal pileti olemasolu on selle sätte mõttes „veolepingu“ olemasolu tuvastamiseks vältimatu tingimus (7. novembri 2019. aasta kohtuotsus Kanyeba jt, C-349/18–C-351/18, EU:C:2019:936, punkt 37).

30 Mis puudutab seejärel artikli 3 punkti 8 konteksti, siis tuleneb sellest selgelt, et pilet, mida määruse I lisa liites A määratletakse ka väljendiga „sõidudokument“, on vaid vahend, millega antakse veolepingule selle määruse mõttes aineline kuju (7. novembri 2019. aasta kohtuotsus Kanyeba jt, C-349/18–C-351/18, EU:C:2019:936, punkt 48).

31 Mõiste „veoleping“ sisaldub mitmes muus sama määruse sättes, eelkõige selle artiklis 4, mis näeb ette, et „[k]ui [määruse nr 1371/2007 II peatüki] sätetest ei tulene teisiti, reguleeritakse veolepingu sõlmimist ja täitmist, teabe andmist ja piletite väljastamist I lisa II ja III jaotise sätetega“. Selles I lisas on aga muu hulgas ära toodud COTIFi liite A II jaotis, mis käsitleb veolepingu sõlmimist ja

täitmist ning mille artikli 6 lõikes 1 on märgitud, et „[r]eisijaveolepingu alusel kohustub vedaja toimetama sihtkohta reisija […]“, ja lõikes 2 on täpsustatud, et reisijaveoleping peab olema fikseeritud ühes või mitmes sõidudokumendis, mis tuleb reisijale väljastada, ning jättes kehtima kõnealuse liite artikli 9 sätted, ei mõjuta sõidudokumendi puudumine, selle vigastus ega kaotsiminek lepingu olemasolu ega kehtivust, leping allub endiselt COTIFiga kehtestatud ühtsetele eeskirjadele (vt selle kohta 7. novembri 2019. aasta kohtuotsus Kanyeba jt, C-349/18–C-351/18, EU:C:2019:936, punktid 38, 40 ja 41).

32 Mis puudutab liite A artiklit 9, siis kuigi selle lõike 1 esimene lause näeb ette, et reisijal peab olema sõitu alustades kehtiv sõidudokument, on artikli 9 lõike 1 teise lause punktides a ja b täpsustatud, et üldised veotingimused võivad ette näha, et reisija, kes ei esita kehtivat sõidudokumenti, peab lisaks sõidutasule maksma lisatasu, ning et võidakse keelduda sellise reisija edasisest vedamisest, kes sõidutasu või lisatasu kohe ära ei maksa (vt selle kohta 7. novembri 2019. aasta kohtuotsus Kanyeba jt, C-349/18–C-351/18, EU:C:2019:936, punkt 45).

33 Juhul kui reisija ei esita kehtivat sõidudokumenti või keeldub sõidudokumendi eest kohe maksmast, võib tema vastu tugineda üldistele veotingimustele vastavalt sellele artiklile 9 ning kuivõrd need tingimused saavad vastavalt selle määruse artikli 3 punktile 16 koostoimes artikli 3 punktiga 2 raudtee-ettevõtja ja reisija vahelise veolepingu sõlmimisel selle lepingu lahutamatuks osaks, siis tuleb ettevõtjat, kes lubab rongi vabalt siseneda, ja reisijat, kes reisimiseks rongi siseneb, järelikult käsitada „veolepingu“ poolena selle määruse tähenduses alates hetkest, kui see reisija asub rongis. Vastasel juhul ei saa määruse nr 1371/2007 alusel tugineda asjaomase reisija vastu üldistele veotingimustele (7. novembri 2019. aasta kohtuotsus Kanyeba jt, C-349/18–C-351/18, EU:C:2019:936, punkt 47).

34 Määruse nr 1371/2007 artikli 3 punkti 8 sõnastus ja kontekst, kuhu see säte kuulub, viivad seetõttu järelduseni, et mõistet „veoleping“ selle sätte tähenduses tuleb kõnealuse määruse kohaldamisel käsitleda sõltumatuna sellest, kas reisijal on pilet, ning mõista nii, et see hõlmab olukorda, kus reisija siseneb reisimiseks rongi, mis on vabalt sissepääsetav, ilma piletita (7. novembri 2019. aasta kohtuotsus Kanyeba jt, C-349/18–C-351/18, EU:C:2019:936, punkt 49).

35 Sellist tõlgendust toetavad määruse nr 1371/2007 eesmärgid. Ühelt poolt on selle määruse artikli 1 punkti a kohaselt määruse eesmärk muu hulgas kehtestada eeskirjad veolepingute sõlmimiseks. Teiselt poolt on määruse põhjenduses 1 muu hulgas rõhutatud, et ühise transpordipoliitika raames on oluline tagada rongireisijate kasutajaõigused. Lisaks tuleneb määruse põhjendusest 2, et tuleb saavutada kõrgetasemeline tarbijakaitse transpordi alal, ning põhjenduses 3 on öeldud, et kuna rongireisija on veolepingu nõrgem osapool, tuleb tema vastavaid õigusi kaitsta (7. novembri 2019. aasta kohtuotsus Kanyeba jt, C-349/18–C-351/18, EU:C:2019:936, punkt 50).

36 Määruse nende eesmärkidega oleks vastuolus seisukoht, et mõistet „veoleping“ määruse nr 1371/2007 tähenduses tuleb tõlgendada nii, et see ei hõlma olukorda, kus reisija siseneb reisimiseks rongi, mis on vabalt sissepääsetav, ilma piletita. Kui lubataks asuda seisukohale, et niisugust reisijat ei saa üksnes seetõttu, et tal ei ole rongi sisenedes piletit, lugeda pooleks lepingulises suhtes raudtee-ettevõtjaga, kes lubab rongi vabalt siseneda, võiks see reisija temast mitteolenevatel põhjustel jääda ilma õigustest, mis selle määruse kohaselt seoses veolepingu sõlmimisega tekivad, ning see kahjustaks rongireisijate kaitsmise eesmärki, mida määrusega taotletakse ja mis on ära toodud määruse põhjendustes 1–3 (7. novembri 2019. aasta kohtuotsus Kanyeba jt, C-349/18–C-351/18, EU:C:2019:936, punkt 51).

37 Sellest järeldub, et mõiste „veoleping“ määruse nr 1371/2007 artikli 3 punkti 8 tähenduses, mis on liidu õiguse autonoomne mõiste, mida tuleb tõlgendada kõikides liikmesriikides ühetaoliselt, hõlmab olukorda, kus reisija siseneb reisimiseks rongi, mis on vabalt sissepääsetav, ilma piletita, olenemata sellest, kas reisijal on kavatsus see pilet osta või mitte (vt selle kohta 7. novembri 2019. aasta kohtuotsus Kanyeba jt, C-349/18–C-351/18, EU:C:2019:936, punkt 53).

38 Järelikult ei saa liikmesriik ette näha, et mõiste „veoleping“ ei hõlma olukorda, kus reisija siseneb reisimiseks rongi, mis on vabalt sissepääsetav, ilma piletita ja ilma et tal oleks kavatsus seda osta.

39 Lisaks tuleb meenutada, et vastavasisuliste sätete puudumisel määruses nr 1371/2007 ei mõjuta käesoleva kohtumääruse punktis 37 antud tõlgendus lepingu kehtivust ega tagajärgi, mis võivad kaasneda, kui üks pool ei täida oma lepingulisi kohustusi, mis on kõnealuses määruses vastavasisulise sätte puudumisel endiselt reguleeritud riigisisese õigusega (vt selle kohta 7. novembri 2019. aasta kohtuotsus Kanyeba jt, C-349/18–C-351/18, EU:C:2019:936, punkt 52).

40 Eeltoodut arvestades tuleb esitatud küsimusele vastata, et määruse nr 1371/2007 artikli 3 punkti 8 koostoimes selle määruse I lisa liite A artikli 6 lõigetega 1 ja 2 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus riigisisene õigusnorm, mille kohaselt ei ole vedaja ja sellise reisija vahel, kes võtab vabalt sissepääsetavas rongis ilma kavatsuseta piletit osta koha sisse, sõlmitud ühtegi veolepingut.

Kohtukulud

41 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse riigisisene kohus.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kuues koda) määrab:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta artikli 3 punkti 8 koostoimes selle määruse I lisa liite A artikli 6 lõigetega 1 ja 2

tuleb tõlgendada nii, et

sellega on vastuolus riigisisene õigusnorm, mille kohaselt ei ole vedaja ja sellise reisija vahel, kes võtab vabalt sissepääsetavas rongis ilma kavatsuseta piletit osta koha sisse, sõlmitud ühtegi veolepingut.

Allkirjad