Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (üheksas koda)

12. märts 2020 *

Eelotsusetaotlus – Tarbijakaitse – Direktiiv 2011/83/EL – Kohaldamisala – Teenusleping – Artikli 2 punkt 6 – Reisijateveoteenuse osutamise leping – Artikli 3 lõike 3 punkt k – Kaardid, mis annavad õiguse saada edaspidi reisijateveolepingute sõlmimisel hinnaalandust – Selliste kaartide müümine veebis tarbijat taganemisõigusest teavitamata

Kohtuasjas C-583/18,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Oberlandesgericht Frankfurt am Maini (liidumaa kõrgeim üldkohus Frankfurdis, Saksamaa) 13. septembri 2018. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 20. septembril 2018, menetluses

Verbraucherzentrale Berlin eV

versus

DB Vertrieb GmbH,

EUROOPA KOHUS (üheksas koda),

koosseisus: kohtunik D. Šváby koja presidendi ülesannetes, kohtunikud K. Jürimäe ja N. Piçarra (ettekandja),

kohtujurist: G. Pitruzzella,

kohtusekretär: ametnik M. Krausenböck,

arvestades kirjalikku menetlust ja 24. oktoobri 2019. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Verbraucherzentrale Berlin eV, esindajad: *Rechtsanwälte* J. Hennig ja J. Christ,

– DB Vertrieb GmbH, esindaja: *Rechtsanwalt* B. Bräutigam,

– Tšehhi valitsus, esindajad: M. Smolek, J. Vláčil ja S. Šindelková,

– Euroopa Komisjon, esindajad: B.–R. Killmann ja C. Valero,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2011. aasta direktiivi 2011/83/EL tarbija õiguste kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 93/13/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/44/EÜ ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 85/577/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 97/7/EÜ (ELT 2011, L 304, lk 64), artikli 2 punkti 6 ja artikli 3 lõike 3 punkti k.

2 Taotlus on esitatud Verbraucherzentrale Berlin eV ja DB Vertrieb GmbH vahelises kohtuvaidluses sellise kaardi veebimüügi tingimuste üle, mis annab selle omanikule õiguse saada edaspidi sõidupiletite ostmisel hinnaalandust.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Direktiivi 2011/83 põhjendustes 27 ja 49 on märgitud:

„(27) Transporditeenused hõlmavad reisijatevedu ja kaubavedu. Reisijatevedu tuleks käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jätta, kuna selle suhtes kehtivad muud liidu õigusaktid ning ühistranspordi ja taksode suhtes kehtivad siseriiklikud õigusaktid. Käesoleva direktiivi sätted, millega kaitstakse tarbijaid maksevahendite kasutamise liiga kõrgete tasude eest või varjatud kulude eest, peaksid siiski kehtima ka reisijateveo lepingute puhul. Kaubaveo ja autorendi kui teenuste puhul peaks tarbijatele kehtima käesolevast direktiivist tulenev kaitse, välja arvatud lepingust taganemise õigus.

[…]

(49) Nii kauglepingutest kui ka väljaspool äriruume sõlmitud lepingutest taganemise õiguse suhtes peaksid kehtima teatavad erandid. […] Taganemisõiguse andmine tarbijale oleks ebakohane ka teatavate teenuste puhul, kui lepingu sõlmimine tähendab teatud vahendite reserveerimist, millele oleks taganemisõiguse kasutamise korral raske uut tarbijat leida. […]“

4 Selle direktiivi artiklis 1 on sätestatud:

„Käesoleva direktiivi eesmärk on aidata kõrge tarbijakaitse taseme saavutamisega kaasa siseturu nõuetekohasele toimimisele, ühtlustades tarbijate ja kauplejate vahel sõlmitud lepinguid käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide teatavaid aspekte.“

5 Direktiivi artiklis 2 on sätestatud:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

5) „müügileping“ – leping, mille kohaselt kaupleja annab tarbijale üle või kohustub andma üle kauba omandiõiguse ning tarbija maksab või võtab kohustuse maksta selle hinna, sealhulgas leping, mille esemeks on nii kaubad kui ka teenused;

6) „teenusleping“ – leping, välja arvatud müügileping, mille kohaselt kaupleja osutab või kohustub osutama tarbijale teenust ning tarbija maksab või kohustub maksma selle hinna;

7) „kaugleping“ – kaupleja ja tarbija vahel sõlmitud leping, mis sõlmitakse organiseeritud kaugmüügi- või teenuste osutamise skeemi alusel ilma kaupleja ja tarbija üheaegse füüsilise kohalolekuta, kasutades eranditult kas üht või mitut kaugsidevahendit kuni ja kaasa arvatud ajani, millal leping sõlmitakse;

[…]“.

6 Direktiivi 2011/83 artiklis 3 on sätestatud:

„1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse selles sätestatud tingimustel ja ulatuses kõigi kaupleja ja tarbija vahel sõlmitud lepingute suhtes. […]

[…]

3. Käesolevat direktiivi ei kohaldata lepingute suhtes, mis

[…]

k) sõlmitakse reisijateveo teenuse osutamiseks, välja arvatud artikli 8 lõige 2 ja artiklid 19 ning 22;

[…]“.

7 Nimetatud direktiivi artiklis 6 „Teavitamisnõuded kauglepingute ja väljaspool äriruume sõlmitud lepingute puhul“ on sätestatud:

„1. Enne tarbija sidumist kauglepingu või väljaspool äriruume sõlmitava lepingu või vastava pakkumisega esitab kaupleja tarbijale selgel ja arusaadaval viisil järgmise teabe:

[…]

h) taganemisõiguse olemasolu korral selle õiguse kasutamise tingimused, tähtaeg ja kord vastavalt artikli 11 lõikes 1 sätestatule ning I lisa B osas esitatud taganemisteate näidisvorm;

[…]“.

8 Selle direktiivi artikli 9 lõikes 1 on sätestatud:

„Tarbija võib 14 päeva jooksul kauglepingust või väljaspool äriruume sõlmitud lepingust taganeda ilma põhjust esitamata ning kandmata muid kulusid peale artikli 13 lõikes 2 ja artiklis 14 sätestatud kulude, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse artiklis 16 ette nähtud erandeid.“

Saksa õigus

9 Saksa õigusesse võeti direktiiv 2011/83 üle tsiviilseadustiku (Bürgerliches Gesetzbuch) §-ga 312 ja selle järgnevate paragrahvidega.

10 Tsiviilseadustiku §-s 312 on sätestatud:

„(1) Käesoleva alljaotise 1. ja 2. peatüki sätteid kohaldatakse üksnes tarbijalepingutele […], mis käsitlevad ettevõtja poolt tasu eest osutatavat teenust.

(2) Käesoleva alljaotise 1. ja 2. peatüki sätetest kohaldatakse üksnes § 312a lõikeid 1, 3, 4 ja 6 järgmiste lepingute suhtes:

[…]

5. Reisijateveoteenuse osutamise lepingud“.

11 Tsiviilseadustiku §-s 312d, milles viidatakse tsiviilseadustiku rakendamise seaduse (Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch) §-le 246a, on sätestatud, et kauglepingute puhul on kaupleja enne lepingu sõlmimist muu hulgas kohustatud tarbijat teavitama taganemisõigusest ja tegema talle kättesaadavaks taganemisteate näidisvormi.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

12 DB Vertrieb kuulub kontserni Deutsche Bahn AG ja turustab DB Fernverkehr AG vahendajana kaarte „BahnCard 25“ ja „BahnCard 50“. Need võimaldavad kaardiomanikel saada DB Fernverkehri rongipiletite hinnast 25% või 50% allahindlust. Veebis on võimalik tellida kaarti „BahnCard 25“. DB Vertriebi veebilehel ei ole esitatud mingit teavet tarbija taganemisõiguse kohta.

13 Tarbijakaitseühing Verbraucherzentrale Berlin esitas hagi, milles palus kohustada DB Vertriebi lõpetama oma äritegevuses kõnealuse sooduskaardi pakkumine oma veebisaidil ilma, et tarbijat teavitatakse enne lepingu sõlmimist tarbija taganemisõigusest ja tehakse talle kättesaadavaks vastava taganemisteate näidisvorm.

14 Esimese astme kohus jättis 6. juuli 2017. aasta otsusega selle hagi rahuldamata. Ta leidis, et põhikohtuasjas käsitletav leping kujutab endast „reisijateveoteenuse osutamise lepingut“ vastavalt tsiviilseadustiku § 312 lõike 2 punktile 5, millega on üle võetud direktiivi 2011/83 artikli 3 lõike 3 punkt k. Nende sätete kohaselt on nimetatud leping selle direktiivi kohaldamisalast osaliselt välja jäetud ja seetõttu ei ole ettevõtja kohustatud tarbijat taganemisõigusest teavitama. Nimetatud kohus märkis, et reisijale veoteenuse osutamine tähendab, et esineb sünallagmaatiline seos selle teenuse eest makstava tasuga, kuna soodustuskaart annab selle omanikule õiguse saada kõnealust teenust soodushinnaga.

15 Apellatsioonimenetluses seda asja menetlev eelotsusetaotluse esitanud kohus Oberlandesgericht Frankfurt am Main (liidumaa kõrgeim üldkohus Frankfurdis, Saksamaa) toob kõigepealt esile, et tema arvates kuulub põhikohtuasjas käsitletav leping direktiivi 2011/83 kohaldamisalasse, kuna tegemist on „teenuslepinguga“ selle direktiivi artikli 2 punkti 6 tähenduses. ELTL artikli 57 lõikele 1 viidates leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et kõnealuse direktiivi sõnastust ja eesmärki arvestades hõlmab see direktiiv tarbijale osutatavaid teenuseid, mis esinevad sellise kohustuse või õiguse vormis, nagu on kõne all põhikohtuasjas, mis võimaldavad tarbijal osta edaspidi sõidupileteid soodushinnaga.

16 Nimetatud kohus tuletab seejärel meelde, et direktiivi 2011/83 artikli 3 lõike 3 punkt k jätab osaliselt selle direktiivi kohaldamisalast välja reisijateveoteenuse osutamise lepingud põhjusel, mis on märgitud direktiivi põhjenduses 27, et neid lepinguid reguleerivad muud liidu õigusaktid või liikmesriigi õigusnormid.

17 Sellega seoses leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et kuigi põhikohtuasjas käsitletav leping ei puuduta otseselt reisijateveoteenust, vaid kujutab endast „raamlepingut“, mis võimaldab tarbijal saada edaspidi reisijateveolepingute sõlmimisel hinnaalandust, kuulub see siiski mõiste „lepingud reisijateveo teenuse osutamiseks“ alla direktiivi 2011/83 artikli 3 lõike 3 punkti k tähenduses. Nimelt on Euroopa Kohus 10. märtsi 2005. aasta otsuses easyCar (C-336/03, EU:C:2005:150; edaspidi „kohtuotsus easyCar“) andnud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. mai 1997. aasta direktiivi 97/7/EÜ tarbijate

kaitse kohta sidevahendi abil sõlmitud lepingute korral (EÜT 1997, L 144, lk 19; ELT eriväljaanne 15/03, lk 319) (kehtetuks tunnistatud direktiiviga 2011/83) artikli 3 lõikes 2 sisalduvale mõistele „lepingud […], mille alusel osutatakse […] transpordi[…]teenuseid“ laia tõlgenduse.

18 Eelotsusetaotluse esitanud kohus möönab, et direktiivi 2011/83 kohaldamisala on kitsam, kuna selles viidatakse mõistele „lepingud reisijateveo teenuse osutamiseks“. Siiski ei osuta miski sellele, et liidu seadusandja oleks soovinud piirata selle direktiivi artikli 3 lõike 3 punkti k kohaldamisala võrreldes direktiivi 97/7 artikli 3 lõike 2 kohaldamisalaga, nagu seda on tõlgendanud Euroopa Kohus kohtuotsuses easyCar.

19 Lõpuks toob eelotsusetaotluse esitanud kohus esile, et kuna põhikohtuasjas kõne all oleva sooduskaardi tingimused on tariifinimekirja ese ja neid kontrollib üldise raudteeseaduse (Allgemeines Eisenbahngesetz) § 12 lõike 2 esimesele lause alusel pädev järelevalveasutus kui üldiste veotingimuste lahutamatut osa, siis toetab see asjaolu seisukohta, et põhikohtuasjas kõne all olev leping on direktiivi 2011/83 artikli 3 lõike 3 punkti k kohaselt selle direktiivi kohaldamisalast välja jäetud. Seda liiki lepingut reguleerib seega liikmesriigi õigus. Direktiivi 2011/83 põhjenduse 27 kohaselt tuleb reisijatevedu direktiivi kohaldamisalast välja jätta, kuna ühistranspordi valdkonnas reguleerivad seda juba riigisisesed õigusnormid.

20 Neil asjaoludel otsustas Oberlandesgericht Frankfurt am Main (liidumaa kõrgeim üldkohus Frankfurdis) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1) Kas [direktiivi 2011/83] artikli 2 punkti 6 tuleb tõlgendada nii, et see hõlmab ka lepinguid, mis ei pane ettevõtjale otseselt kohustust teenust osutada, vaid mis annavad tarbijale õiguse osta edaspidi teenuseid hinnaalandusega?

Juhul kui esimesele küsimusele vastatakse jaatavalt:

2) Kas valdkondlikku erandit, mida kohaldatakse „lepingutele reisijateveo teenuse osutamiseks“ ja mis on sätestatud [direktiivi 2011/83] artikli 3 lõike 3 punktis k, tuleb tõlgendada nii, et seda kohaldatakse ka olukordades, kus tarbijale ei osutata vastutasuna otseselt veoteenuseid, vaid ta saab õiguse sõlmida edaspidi veolepinguid hinnaalandusega?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

21 Esimese küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas direktiivi 2011/83 artikli 2 punkti 6 tuleb tõlgendada nii, et mõiste „teenusleping“ hõlmab lepinguid, mille eesmärk on võimaldada tarbijal saada edaspidi reisijateveolepingute sõlmimisel hinnaalandust.

22 Sellega seoses tuleb korrata, et selle direktiivi artikli 2 punktis 6 kasutatud mõiste „teenusleping“ on määratletud laialt kui „leping, välja arvatud müügileping, mille kohaselt kaupleja osutab või kohustub osutama tarbijale teenust ning tarbija maksab või kohustub maksma selle hinna“. Selle sätte sõnastusest lähtudes tuleb seda mõistet tõlgendada nii, et see hõlmab kõiki lepinguid, mis ei kuulu mõiste „müügileping“ alla.

23 Põhikohtuasjas käsitletav leping, mille eesmärk on anda tarbijale võimalus saada edaspidi sõidupileti ostmisel hinnaalandust, ei puuduta omandiõiguse üleminekut direktiivi 2011/83 artikli 2 punkti 5 tähenduses. Seega kuulub see mõiste automaatselt „teenuslepingute“ hulka selle direktiivi artikli 2 punkti 6 tähenduses.

24 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et direktiivi 2011/83 artikli 2 punkti 6 tuleb tõlgendada nii, et mõiste „teenusleping“ hõlmab lepinguid, mille eesmärk on võimaldada tarbijal saada edaspidi reisijateveolepingute sõlmimisel hinnaalandust.

Teine küsimus

25 Teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 2011/83 artikli 3 lõike 3 punkti k tuleb tõlgendada nii, et mõiste „leping reisijateveo teenuse osutamiseks“ hõlmab lepingut, mille eesmärk on võimaldada tarbijal saada edaspidi reisijateveolepingute sõlmimisel hinnaalandust.

26 Sellele küsimusele vastamiseks tuleb esiteks meelde tuletada, et direktiivi 2011/83 artikli 3 lõike 3 punkti k kohaselt kohaldatakse seda direktiivi reisijateveoteenuse osutamise lepingutele vaid osaliselt, mistõttu puudub nende lepingute pooleks olevatel tarbijatel eelkõige taganemisõigus.

27 Euroopa Kohtu praktikast tuleneb aga, et kui tõlgendatavad mõisted esinevad sättes, mis kujutab endast erandit üldreeglist, või täpsemalt liidu tarbijakaitsealastest õigusnormidest, siis tuleb neid tõlgendada kitsalt (kohtuotsus easyCar, punkt 21 ja seal viidatud kohtupraktika).

28 Seega tuleb direktiivi 2011/83 artikli 3 lõike 3 punkti k tõlgendada kitsalt, kuna sellega jäetakse selle direktiivi kohaldamisalast osaliselt välja reisijateveoteenuse osutamise lepingud.

29 Teiseks on oluline korrata, et Euroopa Kohus on otsustanud, et direktiivi 97/7 artikli 3 lõikes 2 esitatud mõiste „lepingud […], mille alusel osutatakse […] transpordi[…]teenuseid“ on laiem kui liikmesriikide õigussüsteemides tavaliselt kasutatav mõiste „veolepingud“. Nimelt, kui viimati nimetatud mõiste puudutab üksnes vedaja teostatavat reisijate- ja kaubavedu, siis mõiste „lepingud […], mille alusel osutatakse […] transpordi[…]teenuseid“ võib hõlmata kõiki veoteenuseid reguleerivaid lepinguid, sealhulgas neid, mis käsitlevad tegevust, mis iseenesest ei ole kliendi või tema asjade vedu, kuid mille eesmärk on võimaldada kliendil seda vedu korraldada (vt selle kohta kohtuotsus easyCar, punkt 23).

30 Sellega seoses on leitud, et kuigi sõiduki üürilepingu täitmiseks osutatud teenus ei seisne inimeste ühest kohast teise viimises, on selle eesmärk siiski teha tarbijale kättesaadavaks teatud transpordiliik. Sellest tuleneb, et selline leping võimaldab teatud reisijateveovahendi kasutamist ja kuulub mõiste alla „lepingud […], mille alusel osutatakse […] transpordi[…] teenuseid“ (vt selle kohta kohtuotsus easyCar, punktid 26 ja 27).

31 Euroopa Kohus on samuti otsustanud, et direktiivi 97/7 artikli 3 lõike 2 selline tõlgendus on kooskõlas selle direktiivi eesmärgiga, mis on nii kaugsidevahendeid kasutavate tarbijate huvide kaitse kui ka teatud teenuste osutajate kaitse, et viimased ei peaks kannatama ebaproportsionaalsete tagajärgede tõttu, mis tulenevad eelnevalt tellitud teenuste tasuta ja põhjuseta tühistamisest juhul, kui tarbija kasutab taganemisõigust vahetult enne teenuse osutamise kuupäeva (vt selle kohta kohtuotsus easyCar, punkt 28).

32 Kuna direktiivi 2011/83 artikli 3 lõike 3 punkti k sätteid võib pidada samatähenduslikeks direktiivi 97/7 artikli 3 lõike 2 sätetega, võib Euroopa Kohtu poolt viimati nimetatud sätetele antud tõlgendust laiendada ka esimesena nimetatud sätetele (vt analoogia alusel 9. märtsi 2017. aasta kohtuotsus Pula Parking, C-551/15, EU:C:2017:193, punkt 31, ja 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Darie, C-592/18, EU:C:2019:1140, punkt 29).

33 Seega tuleb tõdeda, et direktiivi 2011/83 artikli 3 lõike 3 punktis k kasutatud mõiste „leping reisijateveo teenuse osutamiseks“ ei hõlma lepingut, mille eesmärk on võimaldada tarbijal saada edaspidi reisijateveolepingute sõlmimisel hinnaalandust.

34 Nimelt tuleb esiteks märkida, et vastupidi kohtuotsusele easyCar aluseks olnud kohtuasjas kõne all olnud sõiduki üürilepingule ei ole selle lepingu eesmärk, mis annab tarbijale üksnes õiguse saada edaspidi sõidupiletite ostmiseks lepingute sõlmimisel hinnaalandust, iseenesest otseselt reisijateveo võimaldamine.

35 Teiseks, nagu märkisid kõik menetluse raames oma seisukohad esitanud huvitatud isikud, on leping, mille eesmärk on võimaldada tarbijal saada edaspidi reisijateveolepingute sõlmimisel hinnaalandust, ja sõidupileti müügileping, kaks teineteisest õiguslikult eraldiseisvat lepingut, mistõttu ei saa esimest pidada teisega lahutamatult seotud lepinguks. Sellise kaardi ostmine, mis võimaldab selle omanikul saada sõidupiletite ostmisel hinnaalandusi, ei tähenda tingimata, et edaspidi sõlmitakse leping, mille ese on reisijatevedu kui selline.

36 Kolmandaks, nagu märkis Euroopa Komisjon, ei tekita direktiivi 2011/83 artikli 9 kohase taganemisõiguse olemasolu pärast sellise kaardi omandamist, mis võimaldab saada edaspidi sõidupiletite ostmisel hinnaalandust, reisijateveoga tegelevale ettevõtjale selliseid ebaproportsionaalselt suuri ebamugavusi nagu taganemisõiguse kasutamine sõiduki üürilepingu raames, mis tuvastati kohtuotsuses easyCar.

37 Nimelt, kui ühtegi sõidupiletit soodushinnaga ei osteta, siis saab tarbija lepingust taganemise korral tagasi makstud summa, mis vastab selle kaardi hinnale, ning kaotab õiguse osta edaspidi sõidupiletiteid soodushinnaga. Lisaks nähtub Euroopa Kohtu menetluse suulises osas esitatud märkustest, et kui soodushinnaga sõidupilet on ostetud taganemisaja jooksul, siis on võimalik tarbijalt nõuda sooduskaardi kasutamisest tuleneva soodushinnaga sõidupileti ja täishinnaga sõidupileti hinnavahe tasumist.

38 Järelikult ei kuulu leping, mille eesmärk on võimaldada tarbijal saada edaspidi reisijateveolepingute sõlmimisel hinnaalandust, direktiivi 2011/83 põhjenduses 49 nimetatud erandi alla, mille kohaselt taganemisõigust ei ole „teatavate teenuste puhul, kui lepingu sõlmimine tähendab teatud vahendite reserveerimist, millele oleks taganemisõiguse kasutamise korral raske uut tarbijat leida“.

39 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb teisele küsimusele vastata, et direktiivi 2011/83 artikli 3 lõike 3 punkti k tuleb tõlgendada nii, et leping, mille eesmärk on võimaldada tarbijal saada edaspidi reisijateveolepingute sõlmimisel hinnaalandust, ei kuulu mõiste „leping reisijateveo teenuse osutamiseks“ alla ja järelikult kuulub see selle direktiivi kohaldamisalasse, kaasa arvatud taganemisõigust käsitlevad sätted.

Kohtukulud

40 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (üheksas koda) otsustab:

1. **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2011. aasta direktiivi 2011/83/EL tarbija õiguste kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 93/13/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/44/EÜ ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 85/577/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 97/7/EÜ, artikli 2 punkti 6 tuleb tõlgendada nii, et mõiste „teenusleping“ hõlmab lepinguid, mille eesmärk on võimaldada tarbijal saada edaspidi reisijateveolepingute sõlmimisel hinnaalandust.**

2. Direktiivi 2011/83 artikli 3 lõike 3 punkti k tuleb tõlgendada nii, et leping, mille eesmärk on võimaldada tarbijal saada edaspidi reisijateveolepingute sõlmimisel hinnaalandust, ei kuulu mõiste „leping reisijateveo teenuse osutamiseks“ alla ja järelikult kuulub see selle direktiivi kohaldamisalasse, kaasa arvatud taganemisõigust käsitlevad sätted.

Allkirjad