Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
GIOVANNI PITRUZZELLA
esitatud 11. juunil 2019[1]

Liidetud kohtuasjad C-349/18–C-351/18

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

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Vredegerecht te Antwerpen (Antwerpeni rahukohus, Belgia))

Eelotsusetaotlus – Raudteetransport – Reisijate õigused ja kohustused – Määrus (EÜ) nr 1371/2007 – Artikli 9 lõige 4 – Sõidupiletita reisija – Reguleerimatus – Õigussuhte laad – Ebaõiglased tingimused tarbijalepingutes – Direktiiv 93/13/EMÜ – Artiklid 2 ja 3 ning artikli 6 lõige 1 – Kohaldamisala – Üldised veotingimused – Piletita reisijate suhtes kohaldatav lisamaks

1. Kas õigussuhe, mis seob isikut, kes otsustab sõita rongiga ilma piletita ja nii, et ta ei lahenda kontrolli järel olukorda, on liidu õiguse kohaselt leping? Ja igal juhul, kas sellise õigussuhte suhtes võib kohaldada ebaõiglasi tingimusi käsitlevat regulatsiooni, mille tagajärg on see, et kohus võib tingimusi, mille järgi küsib veoettevõtja pileti ostmata jätmise korral lisamaksu, pidada reisijale kui tarbijale mittesiduvaks?

2. Niisugused on sisulised küsimused käesolevas kohtuasjas, milleni viis Vredegerecht te Antwerpeni (Antwerpeni rahukohus, Belgia) eelotsusetaotlus põhikohtuasjas, milles Belgia raudteeveoettevõtja nõuab reisijatelt, kes leiti sõitvat ilma piletita, üldistes veotingimustes ette nähtud summa tasumist, kui piletita reisija keeldus tasumast pileti hinda koos lisatasudega, mis on nähtud ette juhul, kui ta oma olukorda hiljem ei lahendata.

I. Õiguslik raamistik

A. Euroopa Liidu õigus

3. Direktiivi 93/13/EMÜ[2] põhjenduses 12 on märgitud:

„[…]

1 Algkeel: itaalia.

2 Nõukogu 5. aprilli 1993. aasta direktiiv 93/13/EMÜ ebaõiglaste tingimuste kohta tarbijalepingutes (EÜT 1993, L 95, lk 29; ELT eriväljaanne 15/02, lk 288).

praegused siseriiklikud õigusaktid võimaldavad ette näha üksnes osalist ühtlustamist; käesolev direktiiv hõlmab eelkõige ainult neid lepingutingimusi, mille suhtes ei ole eraldi kokku lepitud; liikmesriikidel peaks olema võimalus asutamislepingu sätteid arvesse võttes kindlustada tarbijatele kõrgem kaitstuse tase siseriiklike õigusnormide abil, mis on käesoleva direktiiviga ettenähtud õigusnormidest rangemad“.

4. Direktiivi 93/13 artiklis 1 on sätestatud:

„1. Käesoleva direktiivi eesmärk on ühtlustada liikmesriikide õigus- ja haldusnormid, mis käsitlevad ebaõiglasi tingimusi müüja või teenuste osutaja ning tarbija vahel sõlmitud lepingutes.

2. Lepingutingimused, mis põhinevad kohustuslikel põhikirjasätetel või õigusnormidel ning nende rahvusvaheliste konventsioonide sätetel või põhimõtetel, millega liikmesriigid või ühendus on ühinenud, eelkõige transpordi valdkonnas, ei kuulu käesoleva direktiivi reguleerimisalasse.“

5. Selle direktiivi artiklis 3 on nähtud ette:

„1. Lepingutingimus, mille suhtes ei ole eraldi kokku lepitud, loetakse ebaõiglaseks, kui see on vastuolus heausksuse tingimusega ning kutsub esile lepinguosaliste lepingust tulenevate õiguste ja kohustuste olulise tasakaalustamatuse, mis kahjustab tarbijat.

2. Tingimust ei loeta kunagi eraldi kokkulepituks, kui see on eelnevalt koostatud ning tarbija ei ole seetõttu saanud tingimust sisuliselt mõjutada, eriti eelnevalt koostatud tüüplepingute puhul.

Asjaolu, et tingimuse teatavad aspektid või üks konkreetne tingimus on eraldi kokku lepitud, ei välista käesoleva artikli kohaldamist lepingu ülejäänud osa suhtes, kui lepingu üldhinnangu põhjal selgub, et leping on ikkagi eelnevalt koostatud tüüpleping.

Kui müüja või teenuste osutaja väidab, et tüüptingimus on eraldi kokku lepitud, langeb selle tõendamiskohustus temale.

3. Lisa sisaldab soovituslikku ja mittetäielikku loetelu tingimustest, mida võib pidada ebaõiglasteks.“

6. Artikli 6 lõikes 1 on sätestatud:

„Liikmesriigid sätestavad, et ebaõiglased tingimused lepingus, mille müüja või teenuste osutaja on oma siseriiklike õigusaktide alusel tarbijaga sõlminud, ei ole tarbijale siduvad ning leping on kõnealustel tingimustel lepinguosalistele jätkuvalt siduv ainult juhul, kui seda on võimalik jätkata nii, et see sisaldab ebaõiglasi tingimusi.“

7. Direktiivi 93/13 artiklis 8 on nähtud ette:

„Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi reguleerimisalas vastu võtta või säilitada asutamislepingule vastavad rangemad sätted, et tagada tarbijate kaitstuse kõrgem tase.“

8. Määruse (EÜ) nr 1371/2007 [3] artiklis 4 on sätestatud:

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

3 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT 2007, L 315, lk 14).

9. Määruse (EÜ) nr 1371/2007 artikli 9 lõikes 4 on nähtud ette:

„Raudtee-ettevõtjad pakuvad võimalust osta vastavaks veoteenuseks pileteid ka rongis, juhul kui see ei ole piiratud ega keelatud turvalisuse või pettustevastase poliitika, kohustusliku broneeringu või mõistlike äriliste motiividega seonduvatel põhjustel.“

10. Määruse (EÜ) nr 1371/2007 I lisa „Väljavõte reisijate ja pagasi rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsetest eeskirjadest (CIV)“ II jaotise artiklis 6 on sätestatud:

„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.“

11. Määruse (EÜ) nr 1371/2007 I lisa II jaotise artiklis 9 on nähtud ette:

„1. 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.“

B. Belgia õigus

12. Majandusseadustiku (Wetboek van Economisch Recht)[4] artiklis I.8.39 on toodud mõiste „ettevõtja“ järgmine määratlus:

„ettevõtja: füüsiline või juriidiline isik, kes tegutseb pidevalt majanduslikul eesmärgil koos oma tütarettevõtjatega“.

13. Majandusseadustiku artikli VI.83 lõikes 24 on sätestatud:

„Ettevõtja ja tarbija vahel sõlmitud lepingutes on ebaõiglased igal juhul niisugused tingimused või tingimuste kombinatsioonid, millega:

[…]

24) juhuks, kui tarbija ei täida oma kohustusi või täidab need viivitusega, määratakse kindaks hüvitise summa ja viivis, mis ületavad ilmselgelt tegeliku kahju, mida ettevõtja võis kanda.“

4 28. veebruari 2013. aasta seadus, millega kehtestatakse majandusseadustik (Wet van 28 februari 2013 tot invoering van het Wetboek van Economisch Recht), *Moniteur Belge*, 29.3.2013, lk 19975.

14. Majandusseadustiku artikli VI.84 lõikes 1 on sätestatud:

„Kõik ebaõiglased tingimused on keelatud ja tühised. Leping jääb osaliselt siduvaks, kui see võib eksisteerida ilma ebaõiglaste tingimusteta. Tarbija ei saa loobuda õigustest, mille käesolev jagu talle annab.“

15. Nationale Maastschappij van de Belgische Spoorwegeni (Belgia riiklik raudtee-ettevõtja, edaspidi „NMBS“) veotingimuste üld- ja eriosa (Algemene en bijzondere vervoersvoorwaarden van de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen) artiklis 2 „Veotingimuste üld- ja eriosa järgimine reisija poolt“ on sätestatud:

„Kasutades NMBSi veoteenuseid, kinnitate, et olete tutvunud käesoleva dokumendi ja eritingimustega (mis on kättesaadavad meie veebisaidil snbc.be), ning nõustute neid järgima ühegi tingimuseta. NMBS võib käesolevat dokumenti igal hetkel muuta niisugustel õiguspärastel põhjustel nagu avaliku teenuse osutamise ülesannetega seotud kohustused, ametiasutuste otsuste järgimine, infrastruktuuride, võrkude ja vahenditega seotud tegevuspiirangud. NMBS hoiab teid käesolevates üldistes veotingimustes tehtavate kõikide muudatustega kursis NMBS-i kanalite (eelkõige veebisaidil snbc.be) ja *Moniteur Belge*'i kaudu. Need muudatused on teie suhtes siduvad alates nende avaldamisest.“

16. Veotingimuste üld- ja eriosa artikli 4 lõikes 3 on nähtud ette:

„Kui tuvastatakse rikkumine, mis seisneb sõidudokumendiga seotud kohustuste järgimata jätmises, toob see kaasa I lisas „Rikkumised ja ebaviisakus“ ette nähtud meetmete kohaldamise; see ei kujuta endast mingil juhul veolepingut. Seega ei ole teil mingit õigust nõuda hüvitist või kahju hüvitamist.“

17. Veotingimuste üld- ja eriosa artiklis 5.4 „Sõidudokumendi omandamine „sõiduki peal ostmise tariifiga“ on sätestatud:

„1. Välja arvatud I lisa punktis 1 „Rikkumised ja ebaviisakus“ nimetatud juhtumite korral, mille puhul koostatakse rikkumiste kohta otsekohe protokoll, teeb kontrolör teile järgmistel juhtudel ettepaneku omandada sõidudokument toodete hulgast, mida müüakse rongis „sõiduki peal ostmise tariifiga“:

a) te ei suuda mingil põhjusel sõidudokumenti kontrolörile esitada;

[…]

3. „Sõiduki peal ostmise tariif“ koosneb piletihinnast, millele lisandub lisamaks, mille summa on määratud kindlaks veotingimuste eriosas. See on osa sõidudokumendi hinnast.“

18. Veotingimuste eriosa I lisa punktis 2.1.2 „„Keskmise raskusastmega“ rikkumiste tuvastamine“ on nähtud ette:

„„Keskmise raskusastmega“ rikkumine tuvastatakse, kui reisija puhul esineb üks üldiste veotingimuste artiklis 5.4 kirjeldatud juhtumitest ning ta keeldub omandamast sõidudokumenti „sõiduki peal ostmise tariifiga“.“

19. Veotingimuste eriosa I lisa punkt 4 reguleerib lisamaksu summat sõidudokumendi mittenõuetekohasuse korral järgmiselt:

„Kindel summa (sisaldab 6-protsendilist käibemaksu)

– Sõidudokumendi mittenõuetekohasuse tuvastamine.

Makse 14 kalendripäeva jooksul (faktiliste asjaolude asetleidmise kuupäev kaasa arvatud): 75,00 eurot.

Makse tegemata jätmine 14 kalendripäeva jooksul (faktiliste asjaolude asetleidmise kuupäev kaasa arvatud): 225,00 eurot“.

II. Faktilised asjaolud, põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

20. Käesoleva kohtuasjani viisid kolm kohtuasja, mis on pooleli Vredegerecht te Antwerpenis (Antwerpeni rahukohus, Belgia) ja milles on esitatud Euroopa Kohtule eelotsuse küsimused.

21. NMBS tuvastas 2015. aastal neljal korral, et M. Kanyeba on rikkunud tema veotingimusi, kuna nimetatud isik oli jätnud rongiga sõites sõidutasu maksmata. Seejuures ei nõustunud M. Kanyeba ühelgi korral neist neljast NMBS-i pakutud võimalustega „lahendada olukord“ nii, et osta rongis sõidupilet, millele lisandub 7,50 euro suurune lisamaks, või tasuda 75 euro suurune lisamaks 14 päeva jooksul pärast rikkumise tuvastamist või tasuda 225 euro suurune lisamaks pärast seda, kui rikkumise tuvastamisest on möödunud 14 päeva.

22. 2013. ja 2015. aastal tuvastati sama L. Nijsi suhtes viiel korral ning 2014. ja 2015. aastal J.-L. A. Dedroogi suhtes üheteistkümnel korral.

23. NMBS pakkus kõigile neile võimalust lahendada olukord punktis 21 kirjeldatud viisil. Ükski neist ei kasutanud siiski seda võimalust.

24. Seepärast pöördus NMBS kohtusse, paludes mõista M. Kanyebalt välja 880,20 eurot, L. Nijsilt 1103,90 ja J.-L. A. Dedroogilt 2394 eurot. Põhikohtuasja hageja kinnitab, et tema ja nende kolme isiku vaheline suhe on oma olemuselt haldussuhe, mitte lepinguline suhe, sest nad ei ostnud sõidudokumenti.

25. Eelotsusetaotluse esitanud kohus arvab, et Euroopa Kohtu praktika kohaselt on ta kohustatud analüüsima omal algatusel, kas ebaõiglasi tingimusi käsitlevad õigusnormid on kohaldatavad iga kord, kui tarbijale osutatakse teenust nagu käsitletaval juhul. Tal tekib sellega seoses esiteks küsimus, missugune on NMBSi ja tarbijate õigussuhte laad, ning teiseks küsimus, kas võib öelda, et on sõlmitud leping, hoolimata sellest, et nad sõitsid sõidudokumenti ostmata.

26. Konkreetselt märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et NMBSi üldiste veotingimuste õiguslik alus ei ole selge. Ühe seisukoha järgi on üldtingimused, milles on kindlaks määratud poolte õigused ja kohustused, puhtakujulised lepingutingimused. Teise kohaselt on need vastupidi määrused haldusõiguse tähenduses.

27. Lisaks viitab eelotsusetaotluse esitanud kohus arutelule Belgia kohtupraktikas, mis käsitleb NMBSi ja reisijate õigussuhte laadi. Mõned arvavad, et niisugust suhet tuleb pidada lepinguliseks – isegi juhul, kui reisija ei osta sõidudokumenti –, sest ainuüksi asjaolu, et ta siseneb alasse, kus on vaja kehtivat sõidudokumenti, kätkeb endas veolepingu sõlmimist sellega ühinemise läbi. On aga ka neid, kes väidavad, et see suhe oleks lepinguline ainult juhul, kui reisija ostaks sõidudokumendi, vastasel korral tuleb asuda seisukohale, et suhe tuleneb määrusest.

28. Eelotsusetaotluse esitanud kohus meenutab lõpuks, et Grondwettelijk (Belgia konstitutsioonikohus) ja Hof van cassatie (Belgia kassatsioonikohus) on täpsustanud, et „ebaõiglaste tingimuste teooria“ Belgia õiguses on kohaldatav ka õigussuhete suhtes, mis tulenevad määrusest.

29. Selles olukorras peatas Vredegerecht te Antwerpen (Antwerpeni rahukohus) menetluse ja esitas Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas 23. oktoobri 2007. aasta [määruse nr 1371/200[7]] rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta artikli 9 lõiget 4 koostoimes direktiivi 93/13 artikli 2 punktiga a ja artikliga 3 tuleb tõlgendada nii, et veoettevõtja ja reisija vahel esineb alati lepinguline õigussuhe, seda isegi juhul, kui reisija kasutab vedaja asjaomast teenust ilma piletita?

2. Kui eelmisele küsimusele tuleb vastata eitavalt, siis kas kaitse kehtib ebaõiglaste tingimuste doktriini kaudu ka reisija suhtes, kes sõidab ühissõidukis ilma piletita ja on selle toimimisviisi tõttu kohustatud vastavalt vedaja üldtingimustele, mida peetakse nende normatiivse laadi või selle tõttu, et need avaldatakse riigi ametlikes teadaannetes, üldiselt siduvaks, tasuma lisaks sõiduhinnale lisamaksu?

3. Kas ebaõiglaseid tingimusi tarbijalepingutes käsitleva direktiivi 93/13 artikliga 6 – mis on sõnastatud järgmiselt: „Liikmesriigid sätestavad, et ebaõiglased tingimused lepingus, mille müüja või teenuste osutaja on oma siseriiklike õigusaktide alusel tarbijaga sõlminud, ei ole tarbijale siduvad ning leping on kõnealustel tingimustel lepinguosalistele jätkuvalt siduv ainult juhul, kui seda on võimalik jätkata nii, et see sisaldab ebaõiglasi tingimusi“ – on kõigil juhtudel vastuolus, et kohus leevendab ebaõiglaseks peetavat tingimust või kohaldab selle asemel üldnorme?

4. Kui eelmisele küsimusele tuleb vastata eitavalt, siis millistel tingimustel saab liikmesriigi kohus ebaõiglaseks peetavat tingimust leevendada või asendada selle üldkohaldatava õigusnormiga?

5. Kui eelnevatele küsimustele ei ole võimalik vastata abstraktselt, kerkib küsimus, kas juhul, kui liikmesriigi raudtee-ettevõtja nõuab pärast piletita reisija tabamist sellelt tsiviilõigusnormide alusel karistuseks lisamaksu, mis lisandub piletihinnale või mitte, ning kohus otsustab, et sissenõutud lisamaks on ebaõiglane direktiivi 93/13 artikli 2 punkti a tähenduses koostoimes direktiivi 93/13 artikliga 3, on direktiivi 93/13 artikliga 6 vastuolus, et kohus tunnistab asjaomase tingimuse kehtetuks ja kohaldab tsiviilvastutust käsitlevaid üldnorme, et hüvitada liikmesriigi raudtee-ettevõtjale tekkinud kahju?“

III. Õiguslik analüüs

30. Vastavalt Euroopa Kohtu palvetele on käesolev ettepanek keskendatud teise eelotsuse küsimuse analüüsile, mida ma tiheda seose tõttu esimese eelotsuse küsimusega käsitlen siiski koos selle viimasega. Kolmandat kuni viiendat eelotsuse küsimust on analüüsitud koos ja nendega seoses esitan üksnes lühikesed märkused Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohta.

1. Esimene ja teine eelotsuse küsimus

a. Sissejuhatavad märkused

31. Esimeses ja teises eelotsuse küsimuses küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtult sisuliselt, kas määrusest (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta ning direktiivist 93/13 ebaõiglaste tingimuste kohta tarbijalepingutes võib tuleneda, et veoettevõtja ja reisija vahel on alati lepinguline suhe, isegi juhul, kui viimane kasutab veoteenust ilma piletit ostmata. Ta küsib, kas eitava vastuse korral võib niisuguse juhtumi suhtes igal juhul kohaldada direktiivis 93/13 sätestatud ebaõiglasi tingimusi käsitlevat regulatsiooni nii, et kohus võib võimaliku tingimuse, mis kohustab kehtiva sõidudokumendita reisijat tasuma lisamaksu, tunnistada ebaõiglaseks ja seega tarbija suhtes mittesiduvaks.

32. Seoses järgnevate kaalutlustega tuleb teha kaks sissejuhatavat märkust.

33. Esiteks ei ole määruses (EÜ) nr 1371/2007 ja direktiivis 93/13 midagi öeldud selle suhte õigusliku laadi kohta, mis seob omavahel rongi astuvat tarbijat ja veoettevõtjat.

34. Määruse (EÜ) nr 1371/2007 artiklis 4 on sätestatud: „Kui käesoleva peatüki sätetest ei tulene teisiti, reguleeritakse veolepingu sõlmimist ja täitmist, teabe andmist ja piletite väljastamist I lisa II ja III jaotise sätetega.“

35. Määruse nr 1371/2007 I lisa II jaotise artikli 6 lõikes 2 on ainult kinnitatud: „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 […]“.

36. Määruse (EÜ) nr 1371/2007 I lisa II jaotise artiklis 9 on täpsustatud: „1. 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 […].“

37. Need sätted lihtsalt eeldavad seega – nagu Euroopa Kohus on juba selgelt märkinud – eelnevalt sõlmitud veolepingu olemasolu.[5]

38. Direktiivis 93/13 ei ole mingit viidet mõistele „leping“ ega hetkele, mil see tekib, ebaõiglasi tingimusi käsitleva regulatsiooni kohaldamisel on ainult eeldatud lepingulise kokkuleppe olemasolu.[6]

39. Seepärast ei ole üheski liidu õigusnormis, millele eelotsusetaotluse esitanud kohus viitab, kindlaks määratud, millal saab õigussuhte kvalifitseerida veolepinguks, ega hetke, millal võib veolepingut lugeda sõlmituks.

40. Seega kvalifitseerivad liikmesriigid õigussuhte, mis eespool kirjeldatud olukordades tekib, täielikult ise.[7]

41. Järelikult ei ole liidu õigusega vastuolus niisugused riigisisesed õigusnormid, mis näevad ette, et isikut, kes sõidab rongis ilma kehtiva sõidudokumendita ega lahenda olukorda pärast kontrolli, ei seo raudtee-ettevõtjaga leping.[8]

42. Sellepärast leian, et määruse (EÜ) nr 1371/2007 artikli 9 punkti 4 ning direktiivi 93/13 artikli 2 punkti a ja artiklit 3 ei saa tõlgendada nii, et veoettevõtja ja reisija vahel on alati lepinguline suhe.

43. Seega kontrollib seda, kas lepinguline suhe on olemas või mitte, riigisisene kohus riigisisese õiguse põhjal.

5 21. septembri 2016. aasta kohtuotsus Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, C-261/15, EU:C:2016:709, punkt 26.

6 Artiklis 1 on sätestatud: „Käesoleva direktiivi eesmärk on ühtlustada liikmesriikide õigus- ja haldusnormid, mis käsitlevad ebaõiglasi tingimusi müüja või teenuste osutaja ning tarbija vahel sõlmitud lepingutes.“

7 Euroopa Kohus märgib – sellessamas viidatud kohtuotsuses Demey –, et veolepingu sõlmimise tingimusi on reguleeritud vastavates riigisisese õiguse sätetes (21. septembri 2016. aasta kohtuotsus Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, C-261/15, EU:C:2016:709, punkt 34).

8 Määruse (EÜ) nr 1371/2007 I lisa II jaotise artikli 6 kohta vt 21. septembri 2016. aasta kohtuotsus Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, C-261/15, EU:C:2016:709, punkt 35.

44. Teine eelnev märkus on niisugune, et kirjeldatud käitumine on ühiskondlikult ebaväärikas ning see võib olla erinevates õiguskordades õiguslikult kvalifitseeritud lihtsalt lepingu rikkumiseks, haldusõigusrikkumiseks või lausa kriminaalkorras karistatavaks teoks [9] ka avalik-õiguslike huvide tõttu, mis on reisijateveo puhul mängus.

45. Meil on nimelt – niipalju kui kohtutoimikust ilmneb – tegemist juhtumiga, mil reisija siseneb rongi, olles ise teadlik, et tal ei ole piletit, ja ilma igasuguse soovita täita oma kasutatava teenuse hinna tasumise kohustus, ja seda hoolimata erinevatest võimalustest, mida teenuste osutaja talle selle teenuse kasutamise ajal või pärast seda pakub.

b. Ebaõiglasi tingimusi käsitleva regulatsiooni kohaldamine piletita reisija juhtumi suhtes

46. Võttes arvesse eespool esitatud sissejuhatavaid märkusi teise eelotsuse küsimuse sisu kohta, tuleb märkida, et eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib sisuliselt Euroopa Kohtult, kas direktiiviga 93/13 kehtestatud ebaõiglasi tingimusi käsitlevat regulatsiooni saab kohaldada ka juhtumi suhtes, mil reisija siseneb rongi ilma piletita ja pärast seda, kui ta on keeldunud olukorda mitu korda lahendamast nii, nagu on sätestatud raudtee-ettevõtja üldistes veotingimustes, nõuab see ettevõtja temalt kohtu kaudu peale piletihinna veel ka lisamaksu tasumist.

47. Kehtiva sõidudokumendi puudumise korral (ning seejärel olukorra lahendamata jätmise korral, kui talle on korduvalt esitatud järjest kasvavad nõuded) on lisamaksu tasumise õiguslikuks aluseks raudtee-ettevõtja üldised veotingimused.

48. Eelotsusetaotluse esitanud kohus arvab, et need üldtingimused on kohaldatavad kõikide reisijate suhtes, sest nende puhul on tegemist üldkohaldatava õigusaktiga, mis on teatavaks tehtud ametliku avaldamise teel.

49. Põhimõtteliselt ei saa välistada, et tegemist on vastupidi lepingulise suhtega. [10]

50. Seda, kas vedaja ja piletita tarbija vaheline õigussuhe on lepinguline, peab riigisisese õiguse põhjal kontrollima liikmesriigi kohus, nagu öeldud.

51. Ehkki kirjeldatud õigusliku olukorra peab riigisisese õiguse põhjal tõesti kvalifitseerima liikmesriigi kohus, sest eespool viidatud liidu õiguse allikates puuduvad täpsed juhised, mis hetkel leping tekib, on õige ka see – nagu märgib komisjon kohtutoimikus olevates kirjalikes seisukohtades [11] –, et liikmesriikide õiguskordade ühine joon õigussuhte lepinguliseks kvalifitseerimisel on vastastikuse tahte väljendamine.

52. Niisugusel juhul, nagu eespool kirjeldatud, võib tõesti tekkida kahtlus, kas selline vastastikune tahteavaldus on olemas. Reisija mitte üksnes otsustab jätta pileti üldsusele pakkumise puhul ostmata, vaid lisaks keeldub ka hiljem rongis lepingulise pakkumise puhul avaldamast tahet pilet osta.

53. Seega võib kahelda, kas niisuguse õigusvastase käitumise puhul, nagu eespool kirjeldatud, võib olla tegemist sobiva vastastikuse tahteavaldusega, mis võib kujutada endast lepingut. Reisija ei anna oma nõusolekut lepingu olulise elemendi kohta, st teenuse hinna ja selle tasumise kohta.

9 30. mai 2018. aasta kohtumäärus SNCB, C-190/18, ei avaldata, EU:C:2018:355, punkt 7, ning 21. septembri 2016. aasta kohtuotsus Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, C-261/15, EU:C:2016:709, punktid 12 ja 13.

10 Euroopa Kohus kinnitab viidatud kohtuotsuse Demey (21. septembri 2016. aasta kohtuotsus Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, C-261/15, EU:C:2016:709) punktis 27 määruse (EÜ) nr 1371/2007 I lisa II jaotise artikli 6 kohta, et sõidudokumendi puudumist saab tõlgendada ainult nii, et see tähendab, et veoleping oli eelnevalt sõlmitud ja et reisijal ei ole võimalik esitada tõendit selle kohta, et ta on pileti ostnud.

11 Tema kirjalikud seisukohad, punkt 19.

54. Kui asuda seisukohale, et veoettevõtja ja pileti ostmisest keeldunud tarbija suhe on lepinguline, tuleb põhimõtteliselt kohaldada ebaõiglasi tingimusi käsitlevat regulatsiooni. Direktiivi 93/13 artikli 1 lõike 2 kohaselt ei kuulu lepingutingimused, mis põhinevad kohustuslikel õigusnormidel, siiski selle direktiivi kohaldamisalasse.

55. Kui üldised veotingimused on teatavas riigisiseses õiguskorras kvalifitseeritud üldkohaldatavateks õigusnormideks, tuleb seega kohaldada eespool viidatud artikli 1 lõiget 2 ja järelikult välistada ebaõiglasi tingimusi käsitleva regulatsiooni kohaldamise.

56. Ja vastupidi, kui üldised veotingimused, mis sisaldavad tingimust, mille järgi tuleb pileti ostmata jätmise korral tasuda lisamaksu, kvalifitseerida lepingulist laadi säteteks, ei kohaldata direktiivi 93/13 artikli 1 lõiget 2 ja seda tingimust ise võib hinnata ebaõiglasi tingimusi käsitlevast regulatsioonist lähtudes.

57. Mis puudutab konkreetselt Belgia õiguskorra juhtumit, siis komisjon rõhutab oma kirjalikes seisukohtades, et Belgia Kuningriik ei ole võtnud direktiivi 93/13 artikli 1 lõiget 2 oma riigisisesesse õiguskorda üle, kasutades talle selle direktiivi artikliga 8 jäetud võimalust. [12]

58. Kui niisugune peaks olema Belgia õiguskorras tegelikult valitsev olukord ja kui asuda seisukohale, et direktiivi 93/13 artikli 1 lõikes 2 sätestatu ei ole liikmesriikide õiguskordades vahetult kohaldatav, peab kohus igal juhul eraldi hindama, kas tingimus on ebaõiglane või mitte.

59. Teistsugusel juhul, mil veoettevõtja ja piletit ostma keeldunud tarbija suhe ei ole konkreetses riigisiseses õiguskorras lepinguline, jääb olukord väljapoole liidu õiguse kohaldamisala.

60. Direktiivi 93/13 artikli 1 lõikes 1 on selle direktiivi kohaldamisala selgelt piiratud nii, et seda kohaldatakse müüja või teenuste osutaja ja tarbija vahel sõlmitud lepingute suhtes.

61. Eelotsusetaotluse esitanud kohus selgitab siiski eelotsusetaotluses selles küsimuses, mis ei ole väga selge, et Belgia õiguskorras on konstitutsioonikohtu ja kassatsioonikohtu praktikaga „ebaõiglaste tingimuste teooriat“ laiendatud ka „üldkohaldatavatest aktidest tulenevale õigussuhtele“. [13]

62. Kui Belgia õiguses on kaitset ebaõiglaste tingimuste vastu laiendatud kõikidele suhetele tarbija ja müüja või teenuste osutaja vahel, isegi üldkohaldatavatest aktidest tulenevatele – mida saab kontrollida ainult liikmesriigi kohus –, tuleb tingimust, mille kohaselt peab piletit ostma keeldunud tarbija tasuma lisamaksu, hinnata ebaõiglasi tingimusi käsitlevast regulatsioonist lähtudes.

63. Hoolimata eespool märgitud subjektiivsetest aspektidest, mis on seotud sellega, et tarbija käitumine on sotsiaalselt vääritu, tuleb siiski pidada igal juhul meeles, et tegemist on täiesti eripärase olukorraga, kus põrkuvad era- ja avalikud huvid: isikuteveo teenuse osutamine; asjaolu, et lisamaks on korduva pileti ostmisest keeldumise korral „koormav“ – mille eesmärk on samal ajal niisugust õigusvastast käitumist ära hoida ja hüvitada ettevõtjale võlgnetavate summade sissenõudmise katse halduskulud; niisuguse isiku käitumine, kes teadlikult keeldub tasumast kasutatava teenuse hinda, rikkudes kohustust osta eelnevalt sõidudokument ja keeldudes hiljem oma viga rongi peal maksmisega parandamist.

12 Tema kirjalikud seisukohad, punkt 12.

13 Eelotsusetaotlus, lk 12. Komisjon täpsustab selles küsimuses, et konstitutsioonikohus leidis oma 26. oktoobri 2005. aasta otsuses nr 159, et see, kui kaitse ebaõiglaste tingimuste vastu on välistatud avalik-õiguslike asutuste või äriühingute puhul, milles avalik-õiguslikel asutustel on osalus, mis võimaldab neil äriühingut kontrollida, ning mis tegelevad kaubandus-, rahandus- või tööstustegevusega või müüvad kaupu või teenuseid, on vastuolus Belgia põhiseaduse artiklites 10 ja 11 sätestatud võrdse kohtlemise ja diskrimineerimiskeelu põhimõtetega (kohtutomikusse esitatud kirjalikud seisukohad, punkt 12).

64. Mis puudutab viisi, kuidas võiks liikmesriigi kohus konkreetselt hinnata, kas tingimus on ebaõiglane, siis kohus peaks võtma nõuetekohaselt arvesse eespool kirjeldatud konteksti, kui ta kontrollib, kas nimetatud tingimus tekitab või mitte poolte õiguste ja kohustuste olulise tasakaalustamatuse, nagu on nõutud direktiivi 93/13 artikli 3 lõikes 1.

65. Selles küsimuses võib põhjendatult kahelda, kas on olemas õiguste ja kohustuste oluline tasakaalustamatus, mis on nõutav, et tuvastada, et tingimus on ebaõiglane, kui üksikuid tingimusi, mis näevad küll ette eelised nende sätestajale, on dikteerinud ettevõtja põhjendatud korralduslikud ja juhtimisalased nõudmised, ilma milleta ei saaks ta oma tegevusega tõhusalt ja tulusalt tegelda.

2. Kolmas, neljas ja viies eelotsuse küsimus

66. Kolmanda, neljanda ja viienda eelotsuse küsimusega küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt, missugune ulatus on liikmesriigi kohtu kohustusel tuvastada, et tingimus, mida ta peab ebaõiglaseks, on tühine, ning kas direktiivi 93/13 artikli 6 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et see keelab liikmesriigi kohtul muuta tingimust, mis näeb piletita reisijatele ette lisamaksu ja mis leitakse olevat ebaõiglane, ning nii, et see keelab kohtul asendada seda tingimust üldregulatsiooniga, mis käsitleb vastutust ettevõtjale kantud kahju hüvitamiseks.

67. Nagu eespool märgitud, siis pean vajalikuks neid küsimusi koos analüüsida ja ma piirdun ainult asjakohase, seda valdkonda käsitleva Euroopa Kohtu praktika meenutamisega.

68. Leian, et kõigepealt on vaja käsitleda nende küsimuste vastuvõetavust.

69. Eelotsusetaotlusest ei selgu nimelt ei põhjused, miks tekkisid liikmesriigi kohtul küsimused nende aspektide kohta, ega ammugi riigisisene õiguslik raamistik, millesse need küsimused asetuvad.

70. Nõued eelotsusetaotluse sisule on toodud Euroopa Kohtu kodukorra artiklis 94, mida eelotsusetaotluse esitanud kohus on kohustatud ELTL artikliga 267 loodud kohtute koostöö raames tundma ja rangelt järgima. [14]

71. Kuigi ei ole kahtlust, et kolmas, neljas ja viies eelotsuse küsimus puudutavad direktiivi 93/13 artikli 6 tõlgendamist, ei ilmne eelotsusetaotlusest ka selgelt, missuguste sätete ebaõiglust hinnatakse, ja ammugi ei ole selles täpsustatud, missuguseid „üldõigusnorme“ peaks eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates ebaõiglaseks tunnistatud tingimuse asemel kasutama.

72. Igal juhul piisab, kui meenutada Euroopa Kohtu praktikat, mis käsitleb direktiivi 93/13 artikli 6 lõike 1 tõlgendamist, ning mille kohaselt tuleb seda sätet tõlgendada nii, et sellega on vastuolus niisugune liikmesriigi õigusnorm, mis võimaldab liikmesriigi kohtul, kui see tunnistab müüja või teenuste osutaja ja tarbija vahel sõlmitud lepingu ühe ebaõiglase tingimuse tühisust, täiendada seda lepingut nimetatud tingimuse sisu muutes. [15]

73. Nagu selles kohtupraktikas selgitatud, võib kohtu niisugune sekkumine kahjustada selle direktiivi pikaajalist eesmärki, milleks on hoida ära, et müüja või teenuste osutaja lisab lepingusse ebaõiglasi tingimusi. [16]

14 Vt teiste hulgas 7. septembri 2017. aasta kohtumäärus Alandžak, C-187/17, ei avaldata, EU:C:2017:662, punkt 13 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 30. mai 2018. aasta kohtumäärus SNCB, C-190/18, ei avaldata, EU:C:2018:355, punkt 19 ja seal viidatud kohtupraktika.

15 26. märtsi 2019. aasta kohtuotsus Abanca Corporación Bancaria, C-70/17, EU:C:2019:250, punkt 53; 14. juuni 2012. aasta kohtuotsus Banco Español de Crédito, C-618/10, EU:C:2012:349, punkt 73; 30. mai 2013. aasta kohtuotsus Asbeek Brusse ja de Man Garabito, C-488/11, EU:C:2013:341, punkt 60; 30. aprilli 2014. aasta kohtuotsus Kásler ja Káslerné Rábai, C-26/13, EU:C:2014:282, punkt 77, ning kohtujurist Pitruzzella 14. mai 2019. aasta ettepanek kohtuasjas Dziubak, C-260/18, punkt 31.

16 26. märtsi 2019. aasta kohtuotsus Abanca Corporación Bancaria, C-70/17, EU:C:2019:250, punkt 54; 14. juuni 2012. aasta kohtuotsus Banco Español de Crédito, C-618/10, EU:C:2012:349, punktid 69 ja 70, ning 16. novembri 2010. aasta kohtumäärus Pohotovosť, C-76/10, EU:C:2010:685, punkt 41 ja seal viidatud kohtupraktika.

74. Artikli 6 lõikes 1 sätestatu on lisaks selge, st selles on täpsustatud, et ebaõiglaseks tunnistatud tingimus tuleb lepingust eemaldada, et see ei oleks tarbija suhtes kuidagi siduv. Seega on ilmne, et kohtu sekkumine, mille käigus ta pehmendab või leevendab niisuguse ebaõiglase tingimuse mõju, on selges vastuolus eelkõige kõnesoleva õigusnormi sõnasõnalise sisuga ja alles siis teleoloogilisega.

75. Mis puudutab aga liikmesriigi kohtu võimalust ebaõiglane tingimus asendada, siis tuleb meenutada, et ainus selline erand on Euroopa Kohtu praktika kohtuasjas Kásler[17], mille kohaselt peetakse kohtu sekkumist õiguspäraseks üksnes juhul, kui on täidetud kaks tingimust: esiteks asjaolu, et ebaõiglaseks tunnistatud tingimuse kohaldamata jätmine toob riigisisese õiguse kohaselt kaasa terve lepingu tühistamise, ning teiseks asjaolu, et selle lepingu tühistamisega kaasnevad tarbijale eriti kahjulikud[18] ja koormavad tagajärjed.

76. Lisaks on kohtupraktikas peale mainitud tingimuste täpsustatud ka, et lepingut võib täiendada ainult klauslitega, mis on asendavad, st millega ebaõiglane tingimus asendatakse tingimusega, milles on toodud ära üldkohaldatav õigusnorm, ilma et kohtul oleks mingit „loovat“ tõlgendamisruumi.

77. Käsitletaval juhul, mis on tarbija mitu korda mainitud õigusvastase käitumise tõttu täiesti eripärane, on ilmne, et eelotsusetaotluse esitanud kohus esitab kolmanda, neljanda ja viienda küsimuse Euroopa Kohtule õiguslikus raamistikus, milles näib esiteks, et riigisiseste õigusnormide tõlgendamine kõige kõrgemal kohtupraktika tasandil laiendab ebaõiglasi tingimusi käsitleva regulatsiooni kohaldamisala ka mittelepingulistele juhtumitele, teiseks ei võimalda Euroopa Kohtu praktika tingimust tarbijale soodsamaks kohandada.

78. Teiste sõnadega kahtlustab eelotsusetaotluse esitanud kohus – kes on täiesti teadlik, et tarbija käitumine on õigusvastane – siiski, et pileti ostmata jätmise puhuks üldistes veotingimustes ette nähtud lisamaks on liiga koormav.

79. Eelnevate kaalutluste põhjal, mis kohustavad liikmesriigi kohut kohtuasja hindama kehtiva riigisisese õiguse põhjal eespool kirjeldatud liidu õiguse tõlgendamise raamistikus, arvan, et Euroopa Kohus võiks hinnata võimalust laiendada piiratud ulatuses kohtu õigust sekkuda niisugusete tingimuste puhul ja muuta neid riigisisestes õiguslikes raamistikes, milles ebaõiglasi tingimusi käsitlevat regulatsiooni võib teatavatel juhtudel kohaldada ka niisuguse juhtumi suhtes nagu kirjeldatud.

IV. Ettepanek

80. Eelnevate kaalutluste põhjal teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Vredegerecht te Antwerpeni (Antwerpeni rahukohus, Belgia) eelotsusetaotlusele ainult teise küsimusega piirdudes järgmiselt:

Direktiiv 93/13/EMÜ ei reguleeri lepingu tekkimise tingimusi ning selles sätestatud ebaõiglasi tingimusi käsitlevat regulatsiooni kohaldatakse põhimõtteliselt ainult lepinguliste õigussuhete suhtes, mille kvalifitseerib liikmesriigi kohus riigisisese õiguse põhjal. Reisija korral, kes kasutab veoteenust, ilma et oleks ostnud piletit, ning on selle käitumise tõttu kohustatud tasuma peale piletihinna veel lisamaksu, peab liikmesriigi kohus riigisisese õiguse põhjal suhte kvalifitseerima kas lepinguliseks või mitte ning hindama, kas ebaõiglasi tingimusi käsitlevat regulatsiooni kohaldatakse ükskõik missuguste müüja või teenuste osutaja ja tarbija suhete, ka mittelepinguliste suhete suhtes. Lisaks tuleb selle hindamisel, kas ebaõiglane on üldistes veotingimustes sätestatud tingimus, mis kohustab tasuma lisaks piletihinnale lisamaksu, kui piletit eelnevalt ei ostetud ja olukorda hiljem ei lahendatud, kontrollida direktiivi 93/13

17 30. aprilli 2014. aasta kohtuotsus Kásler ja Káslerné Rábai, C-26/13, EU:C:2014:282.

18 30. aprilli 2014. aasta kohtuotsus Kásler ja Káslerné Rábai, C-26/13, EU:C:2014:282, punkt 83.

artiklit 3 järgides, kas tekkis poolte olukordade oluline tasakaalustamatus, võttes arvesse ka asjaolu, et niisugusel juhul põrkuvad era- ja avalikud huvid, ning konkreetse juhtumi asjaolusid ja eelkõige asjaolu, et tarbija käitumine on õigusvastane.