Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

12 октомври 2016 година*

„Преюдициално запитване — Директива 96/75/ЕО — Системи за чартиране и ценообразуване във вътрешния воден транспорт — Обхват — Член 1, буква б) — Понятие „превозвач“ — Член 2 — Свобода на сключване на договори и на договаряне на цените“

По дело C-92/15

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Hof van beroep te Antwerpen (Апелативен съд, Антверпен, Белгия) с акт от 15 декември 2014 г., постъпил в Съда на 25 февруари 2015 г., в рамките на производство по дело

Sven Mathys

срещу

De Grave Antverpia NV

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: M. Vilaras, председател на състав, J. Malenovský и D. Šváby (докладчик), съдии,

генерален адвокат: M. Bobek,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за De Grave Antverpia NV, от T. Kegels, advocaat,

— за Европейската комисия, от L. Nicolae и F. Wilman, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

* Език на производството: нидерландски.

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 1, буква б) и член 2 от Директива 96/75/ЕО на Съвета от 19 ноември 1996 година относно системите за чартиране и ценообразуване в националния и международния вътрешен воден транспорт в Общността (ОВ L 304, 1996 г., стр. 12; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 4, стр. 110).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между Sven Mathys и De Grave Antverpia NV (наричано по-нататък „DGA“) по повод на действителността и изпълнението на договор, с който DGA поверява на г-н Mathys превоза на пясък между две определени точки на белгийска територия между 1 март 2005 г. и 31 декември 2006 г. с плавателен съд, плаващ по вътрешните водни пътища.

Правна уредба

Правото на Съюза

3 Съображения първо, трето и пето от Директива 96/75 имат следното съдържание:

„като има предвид, че растящите проблеми на насищането [на] пътища и железопътни линии, транспортната безопасност, околната среда, икономията на енергия и качеството на живота на гражданите изискват в името на обществените интереси по-голямо развитие и по-пълноценно използване на транспортния потенциал на вътрешните водни пътища, по-конкретно чрез подобряване на конкурентоспособността;

[…]

като има предвид, че безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар изисква приспособяване на речния транспорт към организацията на чартирането чрез ротация, за да се осигури по-голяма търговска гъвкавост и система на свободно чартиране и ценообразуване;

[…]

като има предвид, че в съответствие с принципа на субсидиарността е необходимо и адекватно да се установи еднакъв график на равнището на Общността за постепенната либерализация на пазара, като същевременно държавите членки продължат да отговарят за практическото осъществяване на либерализацията“.

4 В съответствие със съдържащото се в член 1, буква а) от Директива 96/75 определение „система[та] на чартиране чрез ротация“ се състои по същество в разпределяне чрез ротация в рамките на борса на заявките за транспортни операции между операторите на речни плавателни съдове при предварително установени цени.

5 Съгласно член 1, буква б) от тази директива „превозвач“ означава собственик или оператор на един или повече речни плавателни съдове.

6 Член 2 от посочената директива гласи:

„В областта на вътрешния и международния речен транспорт в рамките на Общността договорите се сключват свободно между заинтересованите страни и цените се договарят свободно“.

7 В членове 3—6 от Директива 96/75 е предвиден преходен режим, чието действие изтича на 1 януари 2000 г. Освен в съдържащото се в член 1, буква а) от тази директива определение на понятието „система на чартиране чрез ротация“, терминът „превозвач“ се използва изключително в разпоредбите относно този режим, и по-точно в член 3, второ тире и в член 6, първо и второ тире от тази директива.

8 Освен това в членове 7 и 8 от същата директива се предвижда и организира механизъм, чрез който при сериозни сътресения на пазара на вътрешния воден транспорт Европейската комисия може да вземе подходящи мерки, и по-конкретно мерки за предотвратяване на по-нататъшното нарастване на транспортния капацитет, който се предлага на този пазар, независимо от Регламент (ЕИО) № 1101/89 на Съвета от 27 април 1989 година относно структурното подобряване на речния транспорт (ОВ L 116, 1989 г., стр. 25), който е в сила по това време и е насочен към борба срещу установения в някои части на този пазар структурен свръхкапацитет чрез разрушаването на плавателни съдове.

9 На последно място, членове 9—11 от Директива 96/75 съответно уточняват реда за транспониране на нейните разпоредби, датата на влизането ѝ в сила и обстоятелството, че нейни адресати са държавите членки.

Белгийското право

10 Националната правна уредба, приложима към спора по главното производство, по същество се състои, от една страна, от wet op de binnenbevrachting (Закон за речното чартиране) от 5 май 1936 г. (*Belgisch Staatsblad* от 10 юни1936 г., стр. 4190) и от друга страна, от wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (Закон относно статута на лицата, подпомагащи транспорта на стоки) от 26 юли 1967 г. (*Belgisch Staatsblad* от 27 септември 1967 г., стр. 10121).

11 От акта за преюдициално запитване следва, че съгласно член 1 от Закона от 5 май 1936 г. за речното чартиране този закон се прилага за всички договори, които имат за предмет използването на плавателен съд по вътрешните водни пътища за превоз или складиране на товари, освен ако не е предвидено друго.

12 Съгласно член 3 от посочения закон за целите на неговото прилагане „чартьор“ означава лицето, което действа като посредник за сключването на договор за чартиране (наричан по-нататък също „брокер по чартиране“), „товародател“ — лицето, което натоварва кораба в пристанището на товарене, а „оператор на речен плавателен съд“ — операторът, който е и собственик на кораба или само оператор на кораба.

13 От Закона от 5 май 1936 г. за речното чартиране следва, че комисионата на брокера по чартиране се дължи от оператора на речния плавателен съд от момента, в който след приключване на товаренето коносаментът му се представи за подпис, независимо от размера на навлото, което ще му бъде действително платено след приключване на превоза. В съответствие с този закон посочената комисиона не може да надхвърля 10 % от навлото, в противен случай брокерът по чартиране губи правото си на комисиона.

14 От друга страна, от акта за преюдициално запитване следва също, че в рамките на главното производство е направено позоваване на Закона от 26 юни 1967 г. относно статута на лицата, подпомагащи транспорта на стоки. Съгласно член 1, параграфи 1 и 2 от този закон „спедитор“ е всяко лице, което срещу възнаграждение поема задължение да извърши превоз на стоки и възлага извършването на този превоз от негово име на трето лице, а „транспортен брокер“ е

всяко лице, което срещу възнаграждение посредничи между две или повече лица за сключване на договор за превоз на стоки и който евентуално участва в сключването на този договор единствено в качеството на представител на своите доверители.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

15 На 1 декември 2004 г. DGA сключва договор за превоз в качеството на „превозвач“ със SCR Sibelco NV (наричано по-нататък „Sibelco“) в качеството на възложител, по силата на който DGA се задължава да превозва пясък по вътрешните водни пътища между две определени точки от белгийската територия за периода от 1 декември 2004 г. до 31 декември 2006 г. Договореното навло, т.е. превозната цена, не е било разкрито на запитващата юрисдикция.

16 От акта за преюдициално запитване следва, че DGA не притежава плавателен съд по вътрешните водни пътища.

17 В началото на 2005 г. DGA договаря с г-н Mathys, собственик на плавателен съд по вътрешните водни пътища, навлото, което следва да плати на последния за превозите, които трябва да се извършат в изпълнение на посочения договор, и което би било различно в зависимост от това дали г-н Mathys приеме или не да се обвърже с DGA въз основа на рамков договор.

18 На 1 март 2005 г., след пробен период, DGA сключва в качеството на възложител подобен рамков договор с г-н Mathys в качеството на превозвач, с цел последният да извърши превозите, които по-конкретно съответстват на поетите от DGA задължения към Sibelco.

19 Навлото е определено на 3,37 EUR на тон превозен пясък, като тази цена включва всички разноски и е предвидена клауза за адаптирането ѝ в зависимост от промените в цената на мазута, а на DGA се дължи комисиона от 4 %. В този рамков договор е уточнено също, че той е изготвен въз основа на заявените от товародателя, а именно Sibelco, количества стоки и че г-н Mathys се задължава да използва своя плавателен съд изключително за изпълнението на посочения рамков договор.

20 След като едностранно прекратява изпълнението на споменатия рамков договор, г-н Mathys предявява иск срещу DGA за плащане на различни суми, сред които сума, която не може да бъде изчислена, тъй като не са известни всички необходими данни, а именно по същество размерът на договореното между DGA и Sibelco навло, която сума съответства на разликата между навлото, платено от DGA на Sibelco, и навлото, платено от DGA на г-н Mathys във връзка с транспортираните от последния количества пясък, както и евентуално недължимо платените от него на DGA комисиони (наричана по-нататък „обезщетение за разликата в размера на навлото“). От своя страна DGA предявява насрещен иск, с който иска г-н Mathys да бъде осъден да му заплати обезщетение за незаконосъобразното прекратяване на рамковия договор.

21 Решението на първоинстанционния съд уважава отчасти иска на г-н Mathys, но не му присъжда обезщетение за разликата в размера на навлото, и обявява за основателен по принцип насрещния иск на DGA, като разпорежда извършването на експертиза, за да се определи цифровото изражение на претърпените от последното вреди вследствие на прекратяването на този договор от г-н Mathys.

22 В рамките на подадената срещу това решение жалба г-н Mathys отново прави искане за обезщетение за разликата в размера на навлото.

23 В това отношение той посочва по-специално, че по смисъла на член 1, буква б) от Директива 96/75 само собственикът или операторът на речен плавателен съд може да сключва договор за превоз в качеството на превозвач. Следователно лице, различно от собственика или оператора,

не можело да сключва подобен договор в това качество и национален закон, в случая Закона от 26 юни 1967 г. относно статута на лицата, подпомагащи транспорта на стоки, не можел да овластява лице, различно от собственика или оператора, да сключва договор за превоз в качеството на превозвач.

24 Той посочва също, че практиката лице, различно от собственика или оператора на речен плавателен съд, да сключва договор за превоз с товародател, като след това възложи извършването на необходимите действия за изпълнението на този договор на собственика или оператора на речен плавателен съд при различни условия и при навло, което е по-ниско от уговореното в този договор, които условия и навло впрочем не са известни на посочения собственик или оператор, противоречала на член 2 от Директива 96/75.

25 Поради това според г-н Mathys DGA трябва да се счита не за превозвач, а за брокер по чартиране, т.е. „чартьор“ по смисъла на член 3 от Закона от 5 май 1936 г. за речното чартиране, така че договорът за превоз би следвало да се счита за директно сключен между него и Sibelco. DGA неправомерно се представяло пред Sibelco в качеството на превозвач с единствената цел да заобиколи императивните разпоредби, ограничаващи комисионата, която може да получи брокерът по чартиране.

26 Предвид изложените от г-н Mathys доводи запитващата юрисдикция счита, че разрешаването на спора, с който е сезирана, би могло евентуално да зависи от съвместимостта на член 3 от Закона от 5 май 1936 г. за речното чартиране с Директива 96/75.

27 При тези обстоятелства Hof van beroep te Antwerpen (Апелативен съд, Антверпен, Белгия) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Съвместим ли е член 3 от белгийския Закон от 5 май 1936 г. за речното чартиране с членове 1 и 2 от Директива 96/75/ЕО в хипотезата, при която лице, което не е нито собственик, нито оператор на речен плавателен съд, сключва договор за превоз на товари по вътрешните водни пътища в качеството на превозвач и не извършва действия като посредник — „чартьор“ по смисъла на член 3 от Закона за речното чартиране?“.

По преюдициалния въпрос

28 С преюдициалния си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали в областта на превоза на товари по вътрешните водни пътища член 1, буква б) от Директива 96/75, доколкото в него се съдържа определение на понятието „превозвач“ като собственик или оператор на един или повече речни плавателни съдове, и член 2 от същата директива, доколкото в него се посочва, че в тази област договорите се сключват свободно между заинтересованите страни, следва да се тълкуват в смисъл, че не допускат национална правна уредба като приложимата в спора по главното производство, която позволява на лице, неотговарящо на това определение, да сключва договор за превоз в качеството на превозвач.

29 На първо място, от съображения първо, трето и пето, както и от член 1, буква а) и член 2 от Директива 96/75 следва, че основната цел на последната е да сложи край на специфичната система на чартърната борса, която, като налага ротация на операторите на речните плавателни съдове и предварително фиксирани превозни цени, ограничава правото на последните да сключват договори с клиентите. Тъй като тази система се счита за спирачка за развитието и конкурентоспособността на вътрешния воден транспорт в Европейския съюз, посочената директива цели либерализирането на вътрешния пазар в тази област, като, считано от 1 януари 2000 г., налага, от една страна, режим на свобода на чартирането, премахвайки системата на чартиране чрез ротация, и от друга страна, режим на свободно формиране на превозните цени, премахвайки всякакви системи на предварително фиксиране на задължителни превозни цени.

30 Така в член 2 от Директива 96/75 е предвидено принципното правило на тази директива, според което в областта на превоза на товари по вътрешните водни пътища „договорите се сключват свободно между заинтересованите страни и цените се договарят свободно“. Трябва да се посочи обаче, че текстът на тази разпоредба по никакъв начин не ограничава кръга на страните, които имат право да сключват подобни договори, до лицата, отговарящи на определението за „превозвач“ в член 1, буква б) от посочената директива. Като използва термина „заинтересованите страни“, без да го определя по-подробно, посоченият член 2 не изключва възможността лице, което няма качеството „превозвач“ по смисъла на член 1, буква б), да сключи договор за превоз в тази област.

31 Що се отнася до член 1, буква б) от Директива 96/75, в който за целите на тази директива понятието „превозвач“ се определя като „собственик или оператор на един или повече речни плавателни съдове“, следва да се изтъкне, че в текста на тази разпоредба по никакъв начин не се посочва, че дадено лице трябва да има качеството „превозвач“ по смисъл на тази разпоредба, за да може да сключи договор за превоз в областта на вътрешния воден транспорт.

32 Освен това следва да се посочи, че в Директива 96/75 терминът „превозвач“ се използва само в членове 3 и 6, които са свързани с преходния период, който е предвиден в отклонение от уредения в член 2 от тази директива принцип и е приключил на 1 януари 2000 г. Следователно посоченото в член 1, буква б) от Директивата определение е останало без правно значение от тази дата и то не може да има каквато и да е релевантна нормативна стойност в контекст като разглеждания по делото в главното производство.

33 Оттук следва, че Директива 96/75 се ограничава по-специално до забрана на двата елемента, които характеризират функционирането на борсите за чартиране чрез ротация, а именно системата на разпределение според реда на предоставяне на плавателните съдове и системата на предварително фиксираните цени. Поради това тя няма за цел обща уредба на договорите за превоз на товари по вътрешните водни пътища.

34 Ето защо, след като бе установено, че Директива 96/75 по никакъв начин не споменава участието на страна в качеството на „брокер по чартиране“ или на „чартьор“ в договорите за превоз на товари по вътрешните водни пътища, тази директива по никакъв начин не урежда участието на брокерите по чартиране или на лицата, които, без самите те да притежават средствата за извършване на дейност по превоз по вътрешните водни пътища, поемат задължение лично да извършват такъв превоз, възнамерявайки да използват услугите на оператор на речен плавателен съд. Поради това националноправната квалификация на страна по такива договори като „брокер по чартиране“ или на „чартьор“ не е свързана с тълкуването на посочената директива.

35 При това положение от релевантните съображения и разпоредби на Директива 96/75 следва, че последната не урежда и поради това е напълно неутрална по отношение на всички посочени в преюдициалния въпрос елементи, а именно дали дадено лице трябва да разполага с плавателен съд, за да може законосъобразно да сключи договор за превоз на товари по вътрешните водни пътища в качеството на превозвач.

36 С оглед на всички посочени съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че в рамките на превоза на товари по вътрешните водни пътища член 1, буква б) от Директива 96/75, доколкото в него се съдържа определение на понятието „превозвач“ като собственик или оператор на един или повече речни плавателни съдове, и член 2 от същата директива, доколкото в него се посочва, че в тази област договорите се сключват свободно между заинтересованите страни, следва да се тълкуват в смисъл, че допускат национална правна уредба като приложимата в спора по главното производство, която позволява на лице, неотговарящо на това определение, да сключва договор за превоз в качеството на превозвач.

По съдебните разноски

37 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

В рамките на превоза на товари по вътрешните водни пътища член 1, буква б) от Директива 96/75/ЕО на Съвета от 19 ноември 1996 година относно системите за чартиране и ценообразуване в националния и международния вътрешен воден транспорт в Общността, доколкото в него се съдържа определение на понятието „превозвач“ като собственик или оператор на един или повече речни плавателни съдове, и член 2 от същата директива, доколкото в него се посочва, че в тази област договорите се сключват свободно между заинтересованите страни, следва да се тълкуват в смисъл, че допускат национална правна уредба като приложимата в спора по главното производство, която позволява на лице, неотговарящо на това определение, да сключва договор за превоз в качеството на превозвач.

Подписи