Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

12. října 2016 *

„Řízení o předběžné otázce — Směrnice 96/75/ES — Systémy pronájmu plavidel a tvorby cen ve vnitrozemské vodní dopravě — Působnost — Článek 1 písm. b) — Pojem ‚dopravce' — Článek 2 — Svoboda uzavírat smlouvy a sjednávat ceny"

Ve věci C-92/15,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím hof van beroep te Antwerpen (odvolací soud v Antverpách, Belgie) ze dne 15. prosince 2014, došlým Soudnímu dvoru dne 25. února 2015, v řízení

Sven Mathys

proti

De Grave Antverpia NV,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení M. Vilaras, předseda senátu, J. Malenovský a D. Šváby (zpravodaj), soudci,

generální advokát: M. Bobek,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za De Grave Antverpia NV T. Kegelsem, advocaat,

— za Evropskou komisi L. Nicolae a F. Wilmanem, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

* Jednací jazyk: nizozemština.

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 1 písm. b) a článku 2 směrnice Rady 96/75/ES ze dne 19. listopadu 1996 o systémech pronájmu plavidel a tvorby cen ve vnitrostátní a mezinárodní vnitrozemské vodní dopravě ve Společenství (Úř. věst. 1996, L 304, s. 12; Zvl. vyd. 07/02, s. 508).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Svenem Mathysem a společností De Grave Antverpia NV (dále jen „DGA“), jehož předmětem je platnost a plnění smlouvy, kterou společnost DGA pověřila Svena Mathyse, aby od 1. března 2005 do 31. prosince 2006 přepravoval písek plavidlem vnitrozemské plavby mezi dvěma určenými místy na belgickém území.

Právní rámec

Unijní právo

3 První, třetí a pátý bod odůvodnění směrnice 96/75 znějí následovně:

„vzhledem k tomu, že rostoucí problémy zatížení silnic a železnic, dopravní bezpečnosti, životního prostředí, úspory energie a životní úrovně občanů si ve veřejném zájmu žádají větší rozvoj a lepší využití dopravního potenciálu vnitrozemské vodní dopravy, zejména zlepšení její konkurenceschopnosti;

[...]

vzhledem k tomu, že řádné fungování vnitřního trhu ve vnitrozemské vodní dopravě vyžaduje uzpůsobení organizace pronájmu na základě rotace směrem k větší obchodní pružnosti s cílem dosáhnout systému volného pronájmu a tvorby cen;

[...]

vzhledem k tomu, že v souladu se zásadou subsidiarity je jak nezbytné, tak dostatečné stanovit na úrovni Společenství jednotný časový plán postupné liberalizace trhu při ponechání odpovědnosti za provedení této liberalizace na členských státech.“

4 Podle definice uvedené v čl. 1 písm. a) směrnice 96/75 se „systémem pronájmu na základě rotace“ rozumí systém přidělování poptávky na přepravu jednotlivým vůdcům plavidel na burze na základě rotace a za předem stanovené ceny.

5 Podle čl. 1 písm. b) této směrnice se „dopravcem“ rozumí vlastník nebo provozovatel jednoho nebo více plavidel vnitrozemské plavby.

6 Článek 2 uvedené směrnice stanoví:

„V oblasti vnitrostátní a mezinárodní vnitrozemské vodní dopravy ve Společenství se smlouvy mezi dotyčnými partnery volně uzavírají a ceny se volně dojednávají.“

7 Články 3 až 6 směrnice 96/75 upravují přechodný režim, který skončil dne 1. ledna 2000. Pojem „dopravce“ je kromě definice pojmu „systém pronájmu na základě rotace“, která je uvedena v čl. 1 písm. a) této směrnice, použit pouze v ustanoveních týkajících se tohoto režimu, konkrétně v čl. 3 druhé odrážce a v čl. 6 první a druhé odrážce uvedené směrnice.

8 Kromě toho články 7 a 8 téže směrnice stanoví a upravují mechanismus, kterým v případě vážného narušení trhu vnitrozemské vodní dopravy může Evropská komise přijmout vhodná opatření, zejména opatření určená k zabránění jakéhokoli nového nárůstu dopravní kapacity nabízené na tomto trhu, a to nezávisle na nařízení Rady (EHS) č. 1101/89 ze dne 27. dubna 1989 o strukturálních zlepšeních ve vnitrozemské vodní dopravě (Úř. věst. 1989, L 116, s. 25), které tehdy platilo a jehož cílem bylo bojovat proti nadměrným strukturálním kapacitám zjištěným v některých částech tohoto trhu prostřednictvím zničení plavidel.

9 A konečně články 9 až 11 směrnice 96/75 upřesňují způsob jejího provedení, datum jejího vstupu v platnost a skutečnost, že je určena členským státům.

Belgické právo

10 Vnitrostátní právní úpravu, která se vztahuje na spor v původním řízení, tvoří v podstatě jednak wet op de binnenbevrachting (zákon o pronájmech ve vnitrozemské vodní dopravě) ze dne 5. května 1936 (*Belgisch Staatsblad* ze dne 10. června 1936, s. 4190) a dále wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (zákon o statusu pomocných pracovníků v odvětví přepravy zboží) ze dne 26. června 1967 (*Belgisch Staatsblad* ze dne 27. září 1967, s. 10121).

11 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že zákon ze dne 5. května 1936 o pronájmech ve vnitrozemské vodní dopravě v článku 1 stanoví, že všechny dohody uzavřené za účelem používání plavidla vnitrozemské plavby k přepravě nebo skladování zboží se řídí, není-li stanoveno jinak, ustanoveními tohoto zákona.

12 Podle článku 3 uvedeného zákona se pro účely použití tohoto zákona rozumí „nájemcem“ osoba, která vystupuje jako zprostředkovatel při uzavírání smlouvy o pronájmu (plavidla) (dále také jen „makléř pronájmu“), „odesílatelem“ osoba, která provádí nakládku plavidla v přístavu nalodění, a „vůdcem plavidla“ kapitán, který je vlastníkem lodi, nebo kapitán pověřený vlastníkem.

13 Ze zákona ze dne 5. května 1936 o pronájmech ve vnitrozemské vodní dopravě vyplývá, že vůdce plavidla dluží makléři pronájmu provizi, jakmile je po ukončení nakládky předložen konosament k podpisu, nezávisle na dovozném, které mu bude za tuto přepravu skutečně zaplaceno. Podle téhož zákona nesmí tato provize překročit 10 % dovozného, jinak makléř pronájmu ztrácí nárok na provizi.

14 Dále z předkládacího rozhodnutí rovněž vyplývá, že v rámci původního řízení bylo odkazováno na zákon ze dne 26. června 1967 o statusu pomocných pracovníků v odvětví přepravy zboží. Podle čl. 1 odst. 1 a 2 tohoto zákona se za „zasilatele“ považuje každá osoba, která se za úplatu zavázala provést přepravu zboží a tuto přepravu provedla vlastním jménem prostřednictvím třetí osoby, a za „přepravního makléře“ se dále považuje každá osoba, která za úplatu naváže spojení mezi dvěma nebo více osobami za účelem uzavření smlouvy o přepravě zboží mezi těmito osobami a která při případném uzavření této smlouvy vystupuje jen jako zástupce svých mandantů.

Spor v původním řízení a předběžná otázka

15 Dne 1. prosince 2004 uzavřela společnost DGA, označená jako „dopravce“, smlouvu o přepravě se společností SCR Sibelco NV (dále jen „Sibelco“), jako zadavatelem, kterou se společnost DGA zavázala přepravovat pomocí vodní dopravy písek mezi dvěma určenými místy na belgickém území po dobu od 1. prosince 2004 do 31. prosince 2006. Dohodnuté dovozné, to znamená cena za přepravu, nebyla u předkládajícího soudu zveřejněna.

16 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že společnost DGA nevlastnila žádná plavidla vnitrozemské plavby.

17 Na začátku roku 2005 sjednala společnost DGA se Svenem Mathysem, vlastníkem plavidla vnitrozemské plavby, dovozné, které má být placeno posledně uvedenému za přepravu, kterou je nutno provést, aby byla splněna uvedená smlouva; toto dovozné má různou výši v závislosti na tom, zda Sven Mathys bude či nebude souhlasit s tím, že se společnosti DGA zaváže na základě rámcové dohody.

18 Dne 1. března 2005, po zkušební době, uzavřela společnost DGA jakožto zadavatel se Svenem Mathysem jakožto dopravcem takovouto rámcovou dohodu za účelem, aby posledně uvedený provedl přepravu, která konkrétně odpovídala závazkům, které se společnost DGA zavázala splnit vůči společnosti Sibelco.

19 Dovozné v ní bylo stanoveno na 3,37 eura za tunu přepraveného písku, včetně všech příplatků, s výhradou ustanovení o úpravě ceny v závislosti na vývoji cen paliva; společnost DGA měla přitom nárok na provizi ve výši 4 %. Dále bylo v této rámcové dohodě upřesněno, že byla uzavřena na základě množství nákladu, které deklaroval odesílatel, to znamená společnost Sibelco, a že se Sven Mathys zavazuje používat k provedení uvedené rámcové dohody pouze své plavidlo.

20 Sven Mathys poté, co jednostranně ukončil plnění výše uvedené rámcové dohody, podal žalobu proti společnosti DGA na zaplacení různých částek, mezi nimi částky, jež nebyla vyčíslena z důvodu neznalosti všech nezbytných údajů, zejména výše dovozného, jež bylo dohodnuto mezi společnostmi DGA a Sibelco, a která odpovídá rozdílu mezi dovozným zaplaceným společností Sibelco společnosti DGA a dovozným zaplaceným společností DGA Svenu Mathysovi, ve vztahu k množství písku, které bylo přepraveno posledně uvedeným, kromě provizí, které případně neoprávněně zaplatil společnosti DGA (dále jen „náhrada škody týkající se rozdílu na dovozném“). Společnost DGA za sebe podala vzájemný návrh, aby bylo Svenu Mathysovi uloženo zaplacení náhrady škody za neoprávněné ukončení této rámcové dohody.

21 Rozsudek vydaný v prvním stupni částečně vyhověl návrhu Svena Mathyse, nepřiznal mu však náhradu škody týkající se rozdílu na dovozném, a vzájemný návrh podaný společností DGA prohlásil v zásadě za opodstatněný a nařídil vypracování posudku za účelem vyčíslení škody, kterou posledně uvedená utrpěla z důvodu vypovězení uvedené rámcové dohody Svenem Mathysem.

22 V rámci odvolání podaného proti uvedenému rozsudku Sven Mathys zopakoval svůj návrh na náhradu škody týkající se rozdílu na dovozném.

23 V této souvislosti zejména tvrdil, že čl. 1 písm. b) směrnice 96/75 předpokládá, že pouze vlastník nebo provozovatel plavidla vnitrozemské plavby může uzavřít přepravní smlouvu v postavení dopravce. Jiná osoba než takovýto vlastník nebo provozovatel proto nemůže takovouto smlouvu v tomto postavení uzavřít a vnitrostátní zákon, v projednávaném případě zákon ze dne 26. června 1967 o statusu pomocných pracovníků v odvětví přepravy zboží, nemůže jinou osobu než takovéhoto vlastníka nebo provozovatele opravňovat k uzavření přepravní smlouvy v postavení přepravce.

24 Rovněž tvrdil, že praxe spočívající v tom, že jiná osoba než vlastník nebo provozovatel plavidla vnitrozemské vodní plavby uzavře přepravní smlouvu s odesílatelem, aby se poté plnění, která jsou nezbytná pro plnění této smlouvy, nechala provést vlastníkem nebo provozovatelem plavidla vnitrozemské vodní plavby za jiných podmínek a za nižší dovozné, než jaké bylo dojednáno v uvedené smlouvě, přičemž tyto změny nejsou vlastníkovi nebo provozovateli známy, je v rozporu s článkem 2 směrnice 96/75.

25 Podle Svena Mathyse z toho vyplývá, že společnost DGA nemůže být považována za dopravce, nýbrž za makléře pronájmu, to znamená „nájemce“ ve smyslu článku 3 zákona ze dne 5. května 1936 o pronájmech ve vnitrozemské vodní dopravě, a dohoda o přepravě tedy musí být považována za uzavřenou přímo mezi společností Sibelco a jím. Společnost DGA v rozporu s právem předstírala, že vůči společnosti Sibelco jedná jako dopravce, pouze aby obešla kogentní ustanovení, která omezují provizi, kterou může získat makléř pronájmu.

26 S ohledem na argumentaci Svena Mathyse má předkládající soud za to, že řešení sporu, který mu byl předložen, může případně záviset na slučitelnosti článku 3 zákona ze dne 5. května 1936 o pronájmech ve vnitrozemské vodní dopravě se směrnicí 96/75.

27 Za těchto okolností se hof van beroep te Antwerpen (odvolací soud v Antverpách, Belgie) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Je článek 3 belgického zákona ze dne 5. května 1936 o pronájmech ve vnitrozemské vodní dopravě v souladu s články 1 a 2 směrnice 96/75/ES, pokud osoba, jež není ani vlastníkem, ani provozovatelem plavidla vnitrozemské plavby, uzavře smlouvu o vnitrozemské vodní přepravě zboží jakožto dopravce, a nikoli jakožto zprostředkovatel, tj. „nájemce“ ve smyslu článku 3 zákona o pronájmech ve vnitrozemské vodní dopravě?“

K předběžné otázce

28 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda v rámci činností vnitrozemské vodní přepravy zboží musí být čl. 1 písm. b) směrnice 96/75, který definuje „dopravce“ jako vlastníka nebo provozovatele jednoho nebo více plavidel vnitrozemské plavby, a článek 2 této směrnice, který uvádí, že v této oblasti se smlouvy mezi dotyčnými partnery uzavírají volně, vykládány v tom smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava použitelná ve sporu v původním řízení, která osobě, jež neodpovídá této definici, umožňuje uzavřít přepravní smlouvu v postavení dopravce.

29 Nejprve je třeba uvést, že z prvního, třetího a pátého bodu odůvodnění, jakož i z čl. 1 písm. a) a článku 2 směrnice 96/75 vyplývá, že hlavním účelem posledně uvedené směrnice je ukončit zvláštní systém burzy pronájmů, který tím, že ukládal rotaci mezi vůdci plavidel a předem stanovené ceny přepravy, omezoval právo vůdců plavidel uzavírat smlouvy se zákazníky. Vzhledem k tomu, že tento systém byl považován za brzdu rozvoje a konkurenceschopnosti vnitrozemské vodní dopravy v Evropské unii, má uvedená směrnice za cíl liberalizovat vnitřní trh v této oblasti tím, že od 1. ledna 2000 jednak stanoví systém volného pronájmu, kterým byl zrušen systém pronájmu na základě rotace, a dále systém volné tvorby cen za dopravu, kterým byly zrušeny všechny systémy stanovení závazných cen za dopravu předem.

30 V souladu s tím stanoví článek 2 směrnice 96/75 základní pravidlo této směrnice, že v rámci činností vnitrozemské vodní dopravy se „smlouvy mezi dotyčnými partnery volně uzavírají a ceny se volně dojednávají“. Přitom je nutno konstatovat, že znění tohoto ustanovení nijak neomezuje okruh partnerů, kteří jsou oprávněni takovéto smlouvy uzavřít, pouze na osoby odpovídající definici „dopravce“ stanovené v čl. 1 písm. b) uvedené směrnice. Použitím výrazů „dotyčnými partnery“, aniž by tito byli dále definováni, uvedený článek 2 nevylučuje, že by osoba, která nemá postavení „dopravce“ ve smyslu tohoto čl. 1 písm. b), mohla uzavřít přepravní smlouvu v této oblasti.

31 Pokud jde o čl. 1 písm. b) směrnice 96/75, který definuje, že pro účely této směrnice se pojmem „dopravce“ rozumí „vlastník nebo provozovatel jednoho nebo více plavidel vnitrozemské plavby“, je nutno uvést, že znění tohoto ustanovení nijak nenaznačuje, že pro možnost uzavření přepravní smlouvy v oblasti vnitrozemské vodní dopravy je důležité mít postavení „dopravce“ ve smyslu uvedeného ustanovení.

32 Kromě toho je třeba konstatovat, že směrnice 96/75 používá výraz „dopravce“ pouze v článcích 3 a 6 týkajících se přechodného období, které představuje výjimku ze zásady uvedené v článku 2 této směrnice a které uplynulo dne 1. ledna 2000. Definice stanovená v čl. 1 písm. b) uvedené směrnice proto od tohoto data ztratila svůj právní dopad a v takovém kontextu, jako je kontext věci v původním řízení, nemůže mít jakýkoli relevantní normativní význam.

33 Z toho vyplývá, že směrnice 96/75 se specificky omezuje na zákaz dvou charakteristických prvků fungování burz pronájmu na základě rotace, a sice systému přidělování na základě pořadí uvolnění plavidel a systému předem stanovených cen. Účelem směrnice tedy není obecná úprava smluv v oblasti vnitrozemské vodní dopravy.

34 V důsledku toho je třeba konstatovat, že směrnice 96/75 vůbec nezmiňuje účastníka smluv v oblasti vnitrozemské vodní dopravy, který by měl postavení „makléře pronájmu“ nebo „nájemce“, a tato směrnice ani neupravuje činnost makléřů pronájmu nebo osob, které – aniž by samy disponovaly prostředky vhodnými k uskutečňování činnosti vnitrozemské vodní dopravy – se přesto osobně zaváží uskutečnit takovouto dopravu s tím, že využijí služeb vůdce plavidla. Kvalifikace – ve vnitrostátním právu – účastníka takovýchto smluv jako „makléře pronájmu“ nebo „nájemce“ proto nemá žádnou spojitost s výkladem uvedené směrnice.

35 Z relevantních bodů odůvodnění a ustanovení směrnice 96/75 tedy vyplývá, že posledně uvedená neupravuje a je proto naprosto neutrální, pokud jde o soubor prvků, jichž se týká předběžná otázka, a sice zda je nutno disponovat plavidlem, aby bylo možné legálně uzavřít smlouvu o vnitrozemské vodní přepravě v postavení dopravce.

36 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na položenou otázku odpovědět, že v rámci činností vnitrozemské vodní přepravy zboží musí být čl. 1 písm. b) směrnice 96/75, který definuje „dopravce“ jako vlastníka nebo provozovatele jednoho nebo více plavidel vnitrozemské plavby, a článek 2 této směrnice, který uvádí, že v této oblasti se smlouvy mezi dotyčnými partnery uzavírají volně, vykládány v tom smyslu, že nebrání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava použitelná ve sporu v původním řízení, která osobě, jež neodpovídá této definici, umožňuje uzavřít přepravní smlouvu v postavení dopravce.

K nákladům řízení

37 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (osmý senát) rozhodl takto:

V rámci činností vnitrozemské vodní přepravy zboží musí být čl. 1 písm. b) směrnice Rady 96/75/ES ze dne 19. listopadu 1996 o systémech pronájmu plavidel a tvorby cen ve vnitrostátní a mezinárodní vnitrozemské vodní dopravě ve Společenství, který definuje „dopravce“ jako vlastníka nebo provozovatele jednoho nebo více plavidel vnitrozemské plavby, a článek 2 této směrnice, který uvádí, že v této oblasti se smlouvy mezi dotyčnými partnery uzavírají volně, vykládány v tom smyslu, že nebrání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava použitelná ve sporu v původním řízení, která osobě, jež neodpovídá této definici, umožňuje uzavřít přepravní smlouvu v postavení dopravce.

Podpisy.