Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Ottende Afdeling)

12. oktober 2016*

»Præjudiciel forelæggelse — direktiv 96/75/EF — befragtningssystemer og prisdannelse inden for varetransport ad indre vandveje — rækkevidde — artikel 1, litra b) — begrebet »fragtfører« — artikel 2 — frihed til at indgå aftaler og forhandle priser«

I sag C-92/15,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af hof van beroep te Antwerpen (appeldomstolen i Antwerp, Belgien) ved afgørelse af 15. december 2014, indgået til Domstolen den 25. februar 2015, i sagen:

Sven Mathys

mod

De Grave Antverpia NV,

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, M. Vilaras, og dommerne J. Malenovský og D. Šváby (refererende dommer),

generaladvokat: M. Bobek

justitssekretær: A Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

— De Grave Antverpia NV ved advocaat T. Kegels

— Europa-Kommissionen ved L. Nicolae og F. Wilman, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

* Processprog: nederlandsk.

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 1, litra b), og artikel 2 i Rådets direktiv 96/75/EF af 19. november 1996 om befragtningssystemer og prisdannelse inden for national og international varetransport ad indre vandveje i Fællesskabet (EFT 1996, L 304, s. 12).

2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Sven Mathys og De Grave Antverpia NV (herefter »DGA«) vedrørende gyldigheden og opfyldelsen af en aftale, hvorved DGA har givet Sven Mathys til opgave med indlandsfartøj at transportere sand mellem to bestemte punkter på belgisk område i perioden fra den 1. marts 2005 til den 31. december 2006.

Retsforskrifter

EU-retten

3 Første, tredje og femte betragtning til direktiv 96/75 har følgende ordlyd:

»De stigende problemer med trængsel på vej- og jernbanenettets hovedstrækninger, med transportsikkerhed, med miljøet, med energibesparelser og med borgernes livskvalitet kræver, at der af hensyn til almeninteressen satses på en kraftigere udvikling og bedre udnyttelse af de muligheder, der ligger i vandvejstransport, hvilket især forudsætter, at denne transportforms konkurrenceevne forbedres.

[...]

[F]or at det indre marked kan fungere tilfredsstillende, er det på området transport af varer ad indre vandveje nødvendigt, at turnusbefragtningssystemerne ændres, så der bliver større forretningsmæssig smidighed, med henblik på at nå frem til en ordning med fri befragtning og fri prisdannelse på transporterne.

[...]

[U]nder overholdelse af nærhedsprincippet er det både nødvendigt og tilstrækkeligt at fastlægge en fælles tidsplan for den gradvise liberalisering af markedet på fællesskabsplan, medens det overlades til medlemsstaterne at gennemføre liberaliseringen.«

4 I henhold til definitionen i artikel 1, litra a), i direktiv 96/75 består et »turnusbefragtningssystem« hovedsageligt i et system, hvorefter anmodninger om transport fordeles mellem skipperne efter en turnusordning og til forud fastsatte priser inden for rammerne af en befragtningsbørs.

5 I henhold til dette direktivs artikel 1, litra b), forstås ved »fragtfører« en ejer eller befragter af et eller flere indlandsfartøjer.

6 Direktivets artikel 2 bestemmer:

»Inden for den nationale og internationale varetransport ad indre vandveje i Fællesskabet indgås aftaler frit mellem de berørte parter, og priserne forhandles frit.«

7 Artikel 3-6 i direktiv 96/75 fastsætter en overgangsordning, som udløb den 1. januar 2000. Bortset fra i definitionen af begrebet »turnusbefragtningssystem« i dette direktivs artikel 1, litra a), er det udelukkende i bestemmelserne vedrørende denne ordning, at udtrykket »fragtfører« anvendes i direktivet, nærmere bestemt i nævnte direktivs artikel 3, andet led, og artikel 6, første og andet led.

8 Endvidere foreskriver og fastsætter samme direktivs artikel 7 og 8 en mekanisme, hvorved Europa-Kommissionen i tilfælde af alvorlig markedsforstyrrelse kan træffe passende foranstaltninger, herunder især foranstaltninger, der sigter mod at hindre enhver yderligere forøgelse af udbuddet af transportkapacitet på dette marked, uafhængigt af Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89 af 27. april 1989 om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten (EFT 1989, L 116, s. 25), som var i kraft på dette tidspunkt og havde til formål at bekæmpe overkapacitet konstateret på visse dele af markedet ved destruktion af skibe.

9 Endelig præciseres i artikel 9-11 i direktiv 96/75 henholdsvis fremgangsmåden for gennemførelse af direktivets bestemmelser, dets ikrafttrædelsesdato og den omstændighed, at direktivet er rettet mod medlemsstaterne.

Belgisk ret

10 De nationale bestemmelser, som regulerer tvisten i hovedsagen, består hovedsageligt af dels wet op de binnenbevrachting (lov om varetransport ad indre vandveje) af 5. maj 1936 (*Belgisch Staatsblad* af 10.6.1936, s. 4190), dels wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (lov om hjælpeerhverv i forbindelse med godstransportvirksomhed) af 26. juni 1967 (*Belgisch Staatsblad* af 27.9.1967, s. 10121).

11 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at lov af 5. maj 1936 om varetransport ad indre vandveje bestemmer, at alle aftaler, der har til formål at bruge et indlandsfartøj til transport eller oplægning af varer, for så vidt som ikke andet er vedtaget, er reguleret af bestemmelserne i denne lov.

12 Det følger af nævnte lovs artikel 3, at der med henblik på denne lov ved »befragter« forstås den, der optræder som mellemmand ved indgåelse af en fragtaftale (herefter også »befragtningsmægler«), ved »afsender« den, der indlader skibet i afgangshavnen, og ved »skipper« skipper-ejeren eller en ansat skipper.

13 Det følger af lov af 5. maj 1936 om varetransport ad indre vandveje, at provisionen til befragtningsmægleren påhviler skipperen, når lastningen er afsluttet, og konnossementet forelægges skipperen til underskrift, uanset det fragthonorar, der faktisk betales ved transportens afslutning. I henhold til samme lov kan denne provision ikke overstige 10% af fragthonoraret, idet befragtningsmægleren ellers mister retten til provision.

14 Endvidere fremgår det også af forelæggelsesafgørelsen, at lov af 26. juni 1967 om hjælpeerhverv i forbindelse med godstransportvirksomhed er blevet påberåbt i forbindelse med hovedsagen. I henhold til denne lovs artikel 1, stk. 1 og 2, forstås ved »speditør« enhver person, som mod vederlag påtager sig at gennemføre en transport af varer og foranstalter denne transport i eget navn ved tredjemand, og ved »transportmægler« enhver person, som mod vederlag sætter to eller flere personer i forbindelse med hinanden med henblik på disses indgåelse af en aftale om transport af varer, og som kun eventuelt intervenerer i indgåelsen af denne aftale i egenskab af repræsentant for sine mandanter.

Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

15 Den 1. december 2004 indgik DGA, som betegnes som »fragtfører«, en transportaftale med SCR Sibelco NV (herefter »Sibelco«) som opdraggiver, hvorved DGA forpligtede sig til at transportere sand mellem to bestemte punkter på belgisk område i perioden fra den 1. december 2004 til den 31. december 2006. Det aftalte fragthonorar, dvs. prisen for transporten, er ikke blevet oplyst den forelæggende ret.

16 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at DGA ikke var i besiddelse af noget indlandsfartøj.

17 I begyndelsen af 2005 forhandlede DGA med Sven Mathys, som var ejer af et indlandsfartøj, om det fragthonorar, som skulle betales til sidstnævnte for gennemførelse af transporten til opfyldelse af nævnte aftale, hvilket honorar varierede alt afhængig af, om Sven Mathys accepterede at indgå en rammeaftale med DGA.

18 Efter en prøveperiode indgik DGA den 1. marts 2005 som opdraggiver en sådan rammeaftale med Sven Mathys som fragtfører med henblik på sidstnævntes gennemførelse af de transporter, som konkret svarede til de forpligtelser, som DGA havde påtaget sig over for Sibelco.

19 Fragthonoraret var i aftalen fastsat til 3,37 EUR pr. ton transporteret sand, alle godtgørelser inklusive, med forbehold af en klausul om tilpasning afhængig af udviklingen i olieprisen, mens DGA skulle have en provision på 4%. Det præciseredes endvidere i denne rammeaftale, at den var baseret på de varemængder, som afsenderen, dvs. Sibelco, havde opgivet, og at Sven Mathys forpligtede sig til udelukkende at anvende sit skib til opfyldelse af den nævnte rammeaftale.

20 Efter ensidigt at have indstillet opfyldelsen af den ovennævnte rammeaftale anlagde Sven Mathys sag mod DGA med påstand om betaling af diverse beløb, herunder et beløb, som ikke er opgjort i mangel af alle de nødvendige oplysninger, nemlig hovedsageligt det fragthonorar, som DGA og Sibelco har aftalt, og som svarer til forskellen mellem fragthonoraret betalt af Sibelco til DGA og fragthonoraret betalt af DGA til Sven Mathys, i forbindelse med de mængder sand, som sidstnævnte havde transporteret, såvel som andre provisioner, som Sven Mathys med urette eventuelt måtte have betalt til DGA (herefter »erstatning vedrørende forskellen i fragthonorar«). DGA fremsatte et modkrav med påstand om, at Sven Mathys skulle tilpligtes at betale erstatning for uberettiget opsigelse af denne rammeaftale.

21 Ved dommen afsagt i første instans fik Sven Mathys delvis medhold i sin påstand, men han blev ikke tilkendt nogen erstatning vedrørende forskellen i fragthonorar, og retten i første instans fastslog, at der var grundlag for det af DGA fremsatte modkrav og traf afgørelse om udmeldelse af en sagkyndig med henblik på opgørelse af det tab, som sidstnævnte havde lidt på grund af Sven Mathys' ophævelse af nævnte rammeaftale.

22 I forbindelse med sin appel anlagt til prøvelse af denne dom har Sven Mathys på ny nedlagt påstand om erstatning vedrørende forskellen i fragthonorar.

23 Han har i denne forbindelse bl.a. gjort gældende, at artikel 1, litra b), i direktiv 96/75 indebærer, at kun ejeren eller befragteren af et indlandsfartøj kan indgå en aftale om transport i egenskab af fragtfører. En anden person end en sådan ejer eller befragter kan derfor ikke indgå en sådan aftale i denne egenskab, og en national lov, i det foreliggende tilfælde lov af 26. juni 1967 om hjælpeerhverv i forbindelse med godstransportvirksomhed, kan ikke bemyndige en anden person end en sådan ejer eller befragter til at indgå en aftale om transport i egenskab af fragtfører.

24 Han har også gjort gældende, at en praksis, hvorefter en anden person end ejeren eller befragteren af et indlandsfartøj kan indgå en transportaftale med en afsender for derefter at udføre de til opfyldelse af denne aftale nødvendige tjenester ved ejeren eller befragteren af et indlandsfartøj på andre vilkår og til et fragthonorar, der er lavere end det, der er fastsat i nævnte aftale, og som i øvrigt er denne ejer eller befragter ubekendt, er i strid med direktiv 96/75.

25 Ifølge Sven Mathys følger det heraf, at DGA ikke skal anses for fragtfører, men for befragtningsmægler, dvs. »befragter« som omhandlet i artikel 3 i lov af 5. maj 1936 om varetransport ad indre vandveje, således at en transportaftale skal anses for at være blevet indgået direkte mellem Sibelco og Sven Mathys. DGA har med urette påstået at handle i forhold til Sibelco i egenskab af fragtfører alene med det formål at omgå de bindende regler, som begrænser den provision, som en befragtningsmægler har krav på.

26 Den forelæggende ret er på baggrund af den af Sven Mathys fremførte argumentation af den opfattelse, at afgørelsen af den tvist, som er indbragt for den, eventuelt kan afhænge af, om artikel 3 i lov af 5. maj 1936 om varetransport ad indre vandveje er forenelig med direktiv 96/75.

27 På denne baggrund har hof van beroep te Antwerpen (appeldomstolen i Antwerpen, Belgien) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Er artikel 3 i den belgiske lov af 5. maj 1936 om varetransport ad indre vandveje forenelig med artikel 1 og 2 i direktiv 96/75/EF, for så vidt som en person, der hverken er ejer eller befragter [»exploitant«] af et skib til sejlads ad indre vandveje, som fragtfører indgår en aftale om varetransport ad indre vandveje og ikke optræder som »mellemmand«, befragter [»bevrachter«], i den i denne lovs artikel 3 omhandlede forstand?«

Om det præjudicielle spørgsmål

28 Med sit spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 1, litra b), i direktiv 96/75, for så vidt som en »fragtfører« heri defineres som en ejer eller befragter af et eller flere indlandsfartøjer, og dette direktivs artikel 2, for så vidt som denne bestemmer, at aftaler på dette område indgås frit mellem de berørte parter, inden for transport af varer ad indre vandveje skal fortolkes således, at de er til hinder for nationale bestemmelser som dem, der finder anvendelse i tvisten i hovedsagen, som tillader en person, som ikke opfylder denne definition, at indgå en transportaftale i egenskab af fragtfører.

29 Det fremgår først og fremmest af første, tredje og femte betragtning til samt artikel 1, litra a), og artikel 2 i direktiv 96/75, at direktivet har til formål at bringe et specifikt system med en befragtningsbørs, der ved at pålægge en turnusordning blandt skipperne og på forhånd fastsatte transportpriser begrænsede disses ret til at indgå en aftale med kunderne, til ophør. Eftersom dette system blev anset for at være til hinder for udviklingen af og konkurrenceevnen i forbindelse med transporten af varer ad indre vandveje i EU, havde det nævnte direktiv til formål at liberalisere det indre marked på dette område ved fra den 1. januar 2000 at indføre dels en ordning med fri befragtning, som ophæver turnusbefragtningssystemet, dels en ordning med fri prisdannelse på transporterne, der fjerner ethvert system med forudgående fastsættelse af bindende transportpriser.

30 Artikel 2 i direktiv 96/75 indeholder således direktivets principielle regel om, at inden for den nationale og internationale varetransport ad indre vandveje »indgås aftaler frit mellem de berørte parter, og priserne forhandles frit«. Det må imidlertid konstateres, at ordlyden af denne bestemmelse på ingen måde begrænser den kreds af de parter, som har bemyndigelse til at indgå sådanne aftaler, til kun at omfatte personer, der opfylder definitionen på »fragtfører« i det nævnte direktivs artikel 1, litra b). Ved at anvende udtrykket »de berørte parter« uden at definere disse yderligere udelukker nævnte artikel 2 ikke, at en person, der ikke er »fragtfører« som omhandlet i denne artikel 1, litra b), kan indgå en transportaftale på dette område.

31 Hvad angår artikel 1, litra b), i direktiv 96/75, som med henblik på dette direktiv definerer begrebet »fragtfører« som »ejer eller befragter af et eller flere indlandsfartøjer«, skal det fastslås, at ordlyden af denne bestemmelse på ingen måde angiver, at en person skal have egenskab af »fragtfører« som omhandlet i den nævnte bestemmelse for at kunne indgå en transportaftale inden for transport af varer ad indre vandveje.

32 Det skal endvidere fastslås, at direktiv 96/75 kun anvender udtrykket »fragtfører« i artikel 3 og 6, som vedrører den overgangsperiode, som fraviger det i dette direktivs artikel 2 fastsatte princip, og som udløb den 1. januar 2000. Definitionen i det nævnte direktivs artikel 1, litra b), er derfor blevet uden juridisk rækkevidde fra denne dato, og kan ikke have nogen relevant normativ værdi i en sammenhæng som den i hovedsagen omhandlede.

33 Heraf følger, at direktiv 96/75 specifikt begrænser sig til at forbyde de to elementer, som er kendetegnende for befragtningsbørser efter en turnusordning, nemlig systemet for fordeling efter den rækkefølge, hvori bådene bliver ledige, og systemet med forud fastsatte priser. Direktivet har derfor ikke til formål generelt at regulere aftaler om transport af varer ad indre vandveje.

34 Heraf følger, at alt imens det må fastslås, at direktiv 96/75 på ingen måde nævner en intervention ved en part i egenskab af »befragtningsmægler« eller »befragter« i aftaler på området for national og international varetransport ad indre vandveje, regulerer dette direktiv på ingen måde en intervention ved befragtningsmæglere eller ved personer, der uden at være i besiddelse af midlerne til udøvelse af en aktivitet i form af transport ad indre vandveje ikke desto mindre personligt forpligter sig til at gennemføre en sådan transport ved anvendelse af en skippers tjenester. Kvalificeringen i national ret af en part i disse aftaler som »befragtningsmægler« eller »befragter« er derfor uden betydning for fortolkningen af dette direktiv.

35 Det følger således af de relevante betragtninger til og bestemmelser i direktiv 96/75, at sidstnævnte ikke regulerer og derfor er fuldstændigt neutralt i forhold til samtlige elementer i det præjudicielle spørgsmål, nemlig om det er nødvendigt at råde over et skib for lovligt at kunne indgå en aftale om transport af varer ad indre vandveje i egenskab af fragtfører.

36 Henset til samtlige de ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at inden for transport af varer ad indre vandveje skal artikel 1, litra b), i direktiv 96/75, for så vidt som »fragtfører« heri defineres som en ejer eller befragter af et eller flere indlandsfartøjer, og dette direktivs artikel 2, for så vidt som denne bestemmer, at aftaler på dette område indgås frit mellem de berørte parter, fortolkes således, at de ikke er til hinder for nationale bestemmelser som dem, der finder anvendelse i tvisten i hovedsagen, som tillader en person, som ikke opfylder denne definition, at indgå en transportaftale i egenskab af fragtfører.

Sagens omkostninger

37 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Ottende Afdeling) for ret:

Inden for transport af varer ad indre vandveje skal artikel 1, litra b), i Rådets direktiv 96/75/EF af 19. november 1996 om befragtningssystemer og prisdannelse inden for national og international varetransport ad indre vandveje i Fællesskabet, for så vidt som »fragtfører« heri defineres som en ejer eller befragter af et eller flere indlandsfartøjer, og dette direktivs artikel 2, for så vidt som denne bestemmer, at aftaler på dette område indgås frit mellem de berørte parter, fortolkes således, at de ikke er til hinder for nationale bestemmelser som dem, der finder anvendelse i tvisten i hovedsagen, som tillader en person, som ikke opfylder denne definition, at indgå en transportaftale i egenskab af fragtfører.

Underskrifter