Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Achte Kammer)

12. Oktober 2016*

„Vorlage zur Vorabentscheidung — Richtlinie 96/75/EG — Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im Binnenschiffsgüterverkehr — Bedeutung — Art. 1 Buchst. b — Begriff ‚Verkehrsunternehmen' — Art. 2 — Freiheit des Vertragsschlusses und der Aushandlung von Frachtraten"

In der Rechtssache C-92/15

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Hof van beroep te Antwerpen (Berufungsgericht Antwerpen, Belgien) mit Entscheidung vom 15. Dezember 2014, beim Gerichtshof eingegangen am 25. Februar 2015, in dem Verfahren

Sven Mathys

gegen

De Grave Antverpia NV

erlässt

DER GERICHTSHOF (Achte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten M. Vilaras sowie der Richter J. Malenovský und D. Šváby (Berichterstatter),

Generalanwalt: M. Bobek,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— der De Grave Antverpia NV, vertreten durch T. Kegels, advocaat,

— der Europäischen Kommission, vertreten durch L. Nicolae und F. Wilman als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

* Verfahrenssprache: Niederländisch.

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 1 Buchst. b und Art. 2 der Richtlinie 96/75/EG des Rates vom 19. November 1996 über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft (ABl. 1996, L 304, S. 12).

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Herrn Sven Mathys und der De Grave Antverpia NV (im Folgenden: DGA) über die Gültigkeit und die Durchführung eines Vertrags, durch den DGA Herrn Mathys für die Zeit vom 1. März 2005 bis 31. Dezember 2006 mit dem Binnenschiffstransport von Sand zwischen zwei bestimmten Orten im belgischen Hoheitsgebiet betraute.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

3 Die Erwägungsgründe 1, 3 und 5 der Richtlinie 96/75 lauten:

„Die zunehmenden Probleme im Zusammenhang mit der Überlastung des Straßen- und Schienennetzes, der Sicherheit im Verkehr, der Umwelt, dem Einsparen von Energie und der Lebensqualität des Bürgers erfordern im Interesse der Allgemeinheit einen forcierteren Ausbau und eine bessere Nutzung des Potenzials der Binnenschifffahrt, indem insbesondere deren Wettbewerbsfähigkeit verbessert wird.

…

Das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes erfordert im Binnenschiffsgüterverkehr eine kommerziell flexiblere Gestaltung der Rotations-Befrachtungssysteme, die später einem System weichen sollen, bei dem die Befrachtung und die Bildung der Frachtraten völlig frei sind.

…

Unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips ist es erforderlich und ausreichend, auf Gemeinschaftsebene einen einheitlichen Zeitplan für die schrittweise Liberalisierung des Marktes festzulegen, den Mitgliedstaaten jedoch die Verantwortung für die Durchführung dieser Liberalisierung zu überlassen."

4 Nach der Definition in Art. 1 Buchst. a der Richtlinie 96/75 ist ein „Rotations-Befrachtungssystem" im Wesentlichen ein System, bei dem die Transportaufträge unter den Binnenschiffern im Rahmen einer Börse gemäß einem Rotationsverzeichnis und zu im Voraus festgesetzten Preisen vergeben werden.

5 Nach Art. 1 Buchst. b der Richtlinie bezeichnet der Ausdruck „Verkehrsunternehmen" einen Schiffseigner oder Ausrüster eines oder mehrerer Binnenschiffe.

6 Art. 2 der Richtlinie bestimmt:

„Im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft werden die Verträge zwischen den betroffenen Parteien frei geschlossen und die Frachtraten frei ausgehandelt."

7 In den Art. 3 bis 6 der Richtlinie 96/75 ist ein Übergangssystem geregelt, das am 1. Januar 2000 auslief. Außer bei der Definition des Begriffs „Rotations-Befrachtungssystem“ in Art. 1 Buchst. a der Richtlinie wird der Begriff „Verkehrsunternehmen“ ausschließlich in den dieses System betreffenden Bestimmungen verwendet, und zwar in Art. 3 zweiter Gedankenstrich und in Art. 6 erster und zweiter Gedankenstrich der Richtlinie.

8 Ferner ist in den Art. 7 und 8 der Richtlinie ein Mechanismus vorgesehen und geregelt, wonach die Europäische Kommission bei einer schweren Störung des Binnenschiffsgüterverkehrsmarkts geeignete Maßnahmen treffen kann, insbesondere Maßnahmen, mit denen jede weitere Erhöhung der Transportkapazität auf diesem Markt verhindert wird; der Mechanismus ist unabhängig von der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt (ABl. 1989, L 116, S. 25), die zu dieser Zeit galt und in bestimmten Bereichen dieses Marktes festgestellte strukturelle Kapazitätsüberhänge durch die Verschrottung von Schiffen bereinigen sollte.

9 Schließlich betreffen die Art. 9 bis 11 der Richtlinie 96/75 Einzelheiten der Umsetzung ihrer Vorschriften, den Tag ihres Inkrafttretens und die Tatsache, dass sie an die Mitgliedstaaten gerichtet ist.

Belgisches Recht

10 Die für das Ausgangsverfahren maßgebende nationale Regelung besteht im Wesentlichen aus der Wet op de binnenbevrachting (Gesetz über die Vercharterung im Binnenschiffsverkehr) vom 5. Mai 1936 (*Belgisches Staatsblatt* vom 10. Juni 1936, S. 4190) und der Wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (Gesetz über das Statut der Hilfsgewerbetreibenden im Güterverkehr) vom 26. Juni 1967 (*Belgisches Staatsblatt* vom 27. September 1967, S. 10121).

11 Aus der Vorlageentscheidung geht hervor, dass das Gesetz vom 5. Mai 1936 über die Vercharterung im Binnenschiffsverkehr nach seinem Art. 1 vorbehaltlich anderslautender Bestimmung für alle Vereinbarungen mit dem Zweck gilt, ein Binnenschiff für die Beförderung oder Lagerung von Gütern zu verwenden.

12 Nach Art. 3 dieses Gesetzes ist für dessen Anwendung unter „Charterer“ die Person zu verstehen, die als Zwischenperson für den Abschluss eines Chartervertrags auftritt (im Folgenden auch: Frachtenmakler), unter „Absender“ die Person, die das Schiff im Verschiffungshafen lädt, und unter „Binnenschiffer“ der Schiffer-Schiffseigner oder der Setzschiffer.

13 Aus dem Gesetz vom 5. Mai 1936 über die Vercharterung im Binnenschiffsverkehr ergibt sich, dass die Provision des Frachtenmaklers vom Binnenschiffer geschuldet wird, sobald ihm das Konnossement nach Ende des Ladens zur Unterschrift vorgelegt wird, ungeachtet des Betrags der Fracht, die ihm am Ende des Transports tatsächlich gezahlt wird. Nach diesem Gesetz darf die Provision 10 % der Fracht nicht überschreiten; andernfalls verliert der Frachtenmakler den Anspruch auf die Provision.

14 Überdies ergibt sich aus der Vorlageentscheidung, dass das Gesetz vom 26. Juni 1967 über das Statut der Hilfsgewerbetreibenden im Güterverkehr im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeführt wurde. Nach Art. 1 Nrn. 1 und 2 dieses Gesetzes gilt als „Spediteur“ jede Person, die sich gegen Vergütung dazu verpflichtet, eine Güterbeförderung vorzunehmen, und diese Beförderung in ihrem eigenen Namen durch Dritte ausführen lässt, und als „Transportmakler“ jede Person, die gegen Vergütung zwei oder mehrere Personen miteinander in Verbindung setzt im Hinblick darauf, dass sie unter sich einen Güterbeförderungsvertrag abschließen, und die, wenn sie beim Abschluss dieses Vertrags auftritt, dies lediglich als Vertreter ihrer Auftraggeber tut.

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefrage

15 Am 1. Dezember 2004 schloss DGA als „Verkehrsunternehmen“ einen Frachtvertrag mit der SCR Sibelco NV (im Folgenden: Sibelco) als Auftraggeber, in dem sich DGA verpflichtete, in der Zeit vom 1. Dezember 2004 bis 31. Dezember 2006 auf Binnenwasserstraßen Sand zwischen zwei bestimmten Orten im belgischen Hoheitsgebiet zu befördern. Die vereinbarte Fracht, d. h. das Beförderungsentgelt, wurde vor dem vorlegenden Gericht nicht offengelegt.

16 Aus der Vorlageentscheidung geht hervor, dass DGA kein Binnenschiff besaß.

17 Zu Beginn des Jahres 2005 verhandelte DGA mit Herrn Mathys, dem Eigentümer eines Binnenschiffs, über die ihm für die Durchführung von Transporten in Erfüllung des genannten Vertrags zu zahlende Fracht, deren Höhe davon abhängen sollte, ob Herr Mathys damit einverstanden war, sich durch eine Rahmenvereinbarung an DGA zu binden.

18 Nach einer Probezeit schloss DGA als Auftraggeber am 1. März 2005 mit Herrn Mathys als Verkehrsunternehmen eine solche Rahmenvereinbarung im Hinblick auf die Durchführung von Transporten durch Letzteren, die genau den Verpflichtungen von DGA gegenüber Sibelco entsprachen.

19 Der Frachtpreis wurde darin, vorbehaltlich einer Klausel über die Anpassung nach Maßgabe der Entwicklung der Dieselpreise, auf 3,37 Euro pro transportierte Tonne Sand einschließlich sonstiger Vergütungen festgelegt, wobei DGA eine Provision von 4 % zu zahlen war. In der Rahmenvereinbarung hieß es ferner, dass sie auf den vom Verlader, nämlich Sibelco, angegebenen Gütermengen beruhe und dass Herr Mathys sich verpflichte, sein Schiff ausschließlich für die Durchführung der Rahmenvereinbarung zu verwenden.

20 Nachdem Herr Mathys die Durchführung der Rahmenvereinbarung einseitig beendet hatte, erhob er gegen DGA Klage auf Zahlung verschiedener Beträge; zu ihnen gehört ein mangels Kenntnis der erforderlichen Angaben – insbesondere des zwischen DGA und Sibelco vereinbarten Frachtpreises – nicht bezifferter Betrag in Höhe der Differenz zwischen der von Sibelco an DGA und der von DGA an Herrn Mathys gezahlten Fracht für die von ihm transportierten Sandmengen nebst etwaiger von ihm zu Unrecht an DGA gezahlter Provisionen (im Folgenden: Schadensersatz wegen der Frachtdifferenz). DGA verlangte ihrerseits mit ihrer Widerklage, Herrn Mathys zur Zahlung von Schadensersatz wegen ordnungswidriger Beendigung der Rahmenvereinbarung zu verurteilen.

21 Im ersten Rechtszug wurde der Klage von Herrn Mathys teilweise stattgegeben, ohne ihm Schadensersatz wegen der Frachtdifferenz zuzuerkennen. Die Widerklage von DGA wurde für zulässig erklärt, und es wurde die Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Bezifferung des ihr aufgrund des Bruchs der Rahmenvereinbarung durch Herrn Mathys entstandenen Schadens angeordnet.

22 Im Rahmen der von Herrn Mathys gegen dieses Urteil eingelegten Berufung wiederholte er seinen Antrag auf Schadensersatz wegen der Frachtdifferenz.

23 Insoweit hat er insbesondere geltend gemacht, nach Art. 1 Buchst. b der Richtlinie 96/75 dürfe nur der Schiffseigner oder Ausrüster eines Binnenschiffs in der Eigenschaft als Verkehrsunternehmen eine Transportvereinbarung schließen. Eine andere Person als ein solcher Schiffseigner oder Ausrüster könne daher keinen derartigen Vertrag in dieser Eigenschaft schließen, und ein nationales Gesetz, im vorliegenden Fall das Gesetz vom 26. Juni 1967 über das Statut der Hilfsgewerbetreibenden im Güterverkehr, könne eine andere Person als den Schiffseigner oder Ausrüster nicht dazu berechtigen, einen Frachtvertrag als Verkehrsunternehmen zu schließen.

24 Er hat weiter vorgetragen, die Praxis, dass eine andere Person als der Schiffseigner oder Ausrüster eines Binnenschiffs einen Frachtvertrag mit einem Verlader abschließe, um danach die erforderlichen Leistungen zur Durchführung dieses Vertrags durch den Schiffseigner oder Ausrüster eines Binnenschiffs zu anderen Bedingungen und zu einem niedrigeren als dem darin vereinbarten, dem Schiffseigner oder Ausrüster unbekannten Frachtpreis erbringen zu lassen, verstoße gegen Art. 2 der Richtlinie 96/75.

25 Daraus folge, dass DGA nicht als Verkehrsunternehmen, sondern als Frachtenmakler, d. h. als „Charterer“ im Sinne von Art. 3 des Gesetzes vom 5. Mai 1936 über die Vercharterung im Binnenschiffsverkehr, anzusehen sei, so dass der Frachtvertrag als unmittelbar zwischen Sibelco und ihm zustande gekommen betrachtet werden müsse. DGA habe sich gegenüber Sibelco allein deshalb als Verkehrsunternehmen ausgegeben, um zwingende Rechtsvorschriften zu umgehen, die die einem Frachtenmakler zustehende Provision beschränkten.

26 In Anbetracht des Vorbringens von Herrn Mathys ist das vorlegende Gericht der Ansicht, dass der Ausgang des bei ihm anhängigen Rechtsstreits von der Vereinbarkeit von Art. 3 des Gesetzes vom 5. Mai 1936 über die Vercharterung im Binnenschiffsverkehr mit der Richtlinie 96/75 abhängen könnte.

27 Unter diesen Umständen hat der Hof van beroep te Antwerpen (Berufungsgericht Antwerpen, Belgien) das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist Art. 3 des belgischen Gesetzes vom 5. Mai 1936 über die Vercharterung im Binnenschiffsverkehr mit den Art. 1 und 2 der Richtlinie 96/75 vereinbar, soweit eine Person, die weder Schiffseigner noch Ausrüster eines Binnenschiffs ist, einen Frachtvertrag über Gütertransporte auf Binnenwasserstraßen als Verkehrsunternehmen schließt und nicht als Zwischenperson „Charterer“ im Sinne von Art. 3 dieses Gesetzes auftritt?

Zur Vorlagefrage

28 Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob im Rahmen des Binnenschiffsgüterverkehrs Art. 1 Buchst. b der Richtlinie 96/75, soweit darin ein „Verkehrsunternehmen“ als Schiffseigner oder Ausrüster eines oder mehrerer Binnenschiffe definiert wird, und Art. 2 dieser Richtlinie, soweit er bestimmt, dass die Verträge zwischen den betroffenen Parteien in diesem Bereich frei geschlossen werden, so auszulegen sind, dass sie einer nationalen Regelung wie der im Ausgangsverfahren anwendbaren entgegenstehen, die es einer nicht unter diese Definition fallenden Person gestattet, einen Frachtvertrag als Verkehrsunternehmen zu schließen.

29 Zunächst ergibt sich aus den Erwägungsgründen 1, 3 und 5 sowie aus Art. 1 Buchst. a und Art. 2 der Richtlinie 96/75, dass deren Hauptzweck darin besteht, das besondere System der Frachtbörse zu beenden, das durch die Auferlegung einer Rotation unter den Binnenschiffern und durch vorab festgelegte Frachtraten deren Recht beschränkte, Verträge mit den Kunden zu schließen. Da dieses System als Hemmnis für die Entwicklung und die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffsgüterverkehrs in der Europäischen Union angesehen wird, soll durch die Richtlinie der Binnenmarkt in diesem Bereich liberalisiert werden, indem ab dem 1. Januar 2000 ein System eingeführt wird, bei dem die Befrachtung – unter Wegfall des Rotations-Befrachtungssystems – und die Bildung der Frachtraten – unter Beseitigung jedes Systems vorab festgelegter zwingender Frachtraten – völlig frei sind.

30 Deshalb wird in Art. 2 der Richtlinie 96/75 deren Grundregel aufgestellt, wonach im Rahmen des Binnenschiffsgüterverkehrs „die Verträge zwischen den betroffenen Parteien frei geschlossen und die Frachtraten frei ausgehandelt [werden]“. Durch den Wortlaut dieser Bestimmung wird aber der Kreis derer, die solche Verträge abschließen können, nicht auf Personen beschränkt, die unter die Definition

des Begriffs „Verkehrsunternehmen“ in Art. 1 Buchst. b der Richtlinie fallen. Durch die Verwendung des nicht näher definierten Begriffs „betroffene Parteien“ wird in Art. 2 nicht ausgeschlossen, dass eine Person, die kein „Verkehrsunternehmen“ im Sinne von Art. 1 Buchst. b ist, einen Frachtvertrag in diesem Bereich abschließen kann.

31 Dem Wortlaut von Art. 1 Buchst. b der Richtlinie 96/75, worin der Begriff „Verkehrsunternehmen“ im Sinne dieser Richtlinie als „Schiffseigner oder Ausrüster eines oder mehrerer Binnenschiffe“ definiert wird, lässt sich nicht entnehmen, dass nur ein „Verkehrsunternehmen“ im Sinne dieser Bestimmung einen Frachtvertrag im Bereich des Binnenschiffsgüterverkehrs schließen kann.

32 Ferner ist festzustellen, dass der Begriff „Verkehrsunternehmen“ nur in den Art. 3 und 6 der Richtlinie 96/75 verwendet wird, die den am 1. Januar 2000 abgelaufenen Übergangszeitraum für die Abweichung von dem in Art. 2 der Richtlinie aufgestellten Grundsatz betreffen. Daher kommt der in Art. 1 Buchst. b der Richtlinie enthaltenen Definition seitdem keine rechtliche Bedeutung mehr zu, so dass sie in einem Kontext wie dem des Ausgangsverfahrens keinen relevanten normativen Wert haben kann.

33 Daraus folgt, dass sich die Richtlinie 96/75 speziell darauf beschränkt, die beiden für die Funktionsweise von Rotations-Frachtbörsen charakteristischen Merkmale zu verbieten, nämlich das System der Zuteilung in der Reihenfolge, in der die Schiffe verfügbar werden, und das System der im Voraus festgesetzten Preise.

34 In Anbetracht dessen, dass das Tätigwerden eines „Frachtenmaklers“ oder „Charterers“ bei Verträgen im Bereich des Binnenschiffsgüterverkehrs in der Richtlinie 96/75 nicht erwähnt wird, regelt sie folglich in keiner Weise das Tätigwerden von Frachtenmaklern oder von Personen, die sich, ohne selbst über die Mittel zur Wahrnehmung einer Binnenschiffsverkehrstätigkeit zu verfügen, gleichwohl persönlich verpflichten, einen solchen Transport durchzuführen, wobei sie vorhaben, auf die Dienste eines Binnenschiffers zurückzugreifen. Die Qualifikation einer Partei solcher Verträge als „Frachtenmakler“ oder „Charterer“ im nationalen Recht steht daher in keinem Zusammenhang mit der Auslegung der Richtlinie.

35 Aus den einschlägigen Erwägungsgründen und Bestimmungen der Richtlinie 96/75 ergibt sich somit, dass die Richtlinie die in der Vorlagefrage angesprochenen Gesichtspunkte – dahin gehend, ob der rechtmäßige Abschluss eines Frachtvertrags über Gütertransporte auf Binnenwasserstraßen als Verkehrsunternehmen die Verfügungsmacht über ein Schiff voraussetzt – nicht regelt und daher in Bezug auf diese Gesichtspunkte vollkommen neutral ist.

36 Nach alledem ist auf die vorgelegte Frage zu antworten, dass im Rahmen des Binnenschiffsgüterverkehrs Art. 1 Buchst. b der Richtlinie 96/75, soweit darin ein „Verkehrsunternehmen“ als Schiffseigner oder Ausrüster eines oder mehrerer Binnenschiffe definiert wird, und Art. 2 dieser Richtlinie, soweit er bestimmt, dass die Verträge zwischen den betroffenen Parteien in diesem Bereich frei geschlossen werden, so auszulegen sind, dass sie einer nationalen Regelung wie der im Ausgangsverfahren anwendbaren nicht entgegenstehen, die es einer nicht unter diese Definition fallenden Person gestattet, einen Frachtvertrag als Verkehrsunternehmen zu schließen.

Kosten

37 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Achte Kammer) für Recht erkannt:

Im Rahmen des Binnenschiffsgüterverkehrs sind Art. 1 Buchst. b der Richtlinie 96/75/EG des Rates vom 19. November 1996 über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft, soweit darin ein „Verkehrsunternehmen“ als Schiffseigner oder Ausrüster eines oder mehrerer Binnenschiffe definiert wird, und Art. 2 dieser Richtlinie, soweit er bestimmt, dass die Verträge zwischen den betroffenen Parteien in diesem Bereich frei geschlossen werden, so auszulegen, dass sie einer nationalen Regelung wie der im Ausgangsverfahren anwendbaren nicht entgegenstehen, die es einer nicht unter diese Definition fallenden Person gestattet, einen Frachtvertrag als Verkehrsunternehmen zu schließen.

Unterschriften