Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (osmo vijeće)

12. listopada 2016.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Direktiva 96/75/EZ – Sustavi iznajmljivanja plovila i određivanja cijena u prijevozu robe unutarnjim vodnim putovima – Doseg – Članak 1. točka (b) – Pojam ‚prijevoznik' – Članak 2. – Sloboda ugovaranja i pregovaranja o cijenama"

U predmetu C-92/15,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio hof van beroep te Antwerpen (Žalbeni sud u Antwerpenu, Belgija), odlukom od 15. prosinca 2014., koju je Sud zaprimio 25. veljače 2015., u postupku

Sven Mathys

protiv

De Grave Antverpia NV,

SUD (osmo vijeće),

u sastavu: M. Vilaras, predsjednik vijeća, J. Malenovský i D. Šváby (izvjestitelj), suci,

nezavisni odvjetnik: M. Bobek,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

— za De Grave Antverpia NV, T. Kegels, *advocaat*,

— za Europsku komisiju, L. Nicolae i F. Wilman, u svojstvu agenata,

odlučivši, nakon što je saslušao nezavisnog odvjetnika, da u predmetu odluči bez mišljenja,

donosi sljedeću

* Jezik postupka: nizozemski

Presudu

1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 1. točke (b) i članka 2. Direktive Vijeća 96/75/EZ od 19. studenoga 1996. o sustavima iznajmljivanja plovila i određivanja cijena u domaćem i međunarodnom prijevozu unutarnjim vodnim putovima u Zajednici (SL 1996., L 304, str. 12.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 2., str. 52.).

2 Zahtjev je upućen u okviru spora između Svena Mathysa i De Grave Antverpia NV (u daljnjem tekstu: DGA) u vezi s valjanošću i izvršavanjem ugovora kojim je DGA povjerio S. Mathysu prijevoz pijeska plovilom na unutarnjim vodnim putovima između dvaju određenih mjesta na belgijskom državnom području od 1. ožujka 2005. do 31. prosinca 2006.

Pravni okvir

Pravo Unije

3 U prvoj, trećoj i petoj uvodnoj izjavi Direktive 96/75 navodi se kako slijedi:

„budući da rastući problemi cestovnog i željezničkog zasićenja, sigurnosti prometa, okoliša, štednje energije i kvalitete života građana pozivaju, u javnom interesu, na ubrzani razvoj i bolje korištenje prijevoznog kapaciteta koje nude unutarnji vodni putovi, osobito poboljšanjem njegove konkurentnosti;

[...]

budući da neometano djelovanje unutarnjeg tržišta zahtijeva prilagođavanje prijevoza unutarnjim vodnim putovima organizaciji iznajmljivanja plovila po načelu rotacije, radi približavanja većoj tržišnoj prilagodljivosti i sustavu slobodnog iznajmljivanja plovila i određivanja cijena;

[...]

budući da je, u skladu s načelom supsidijarnosti, potrebno utvrditi jedinstven raspored za postupnu liberalizaciju tržišta na razini Zajednice, prepuštajući državama članicama odgovornost za njegovo provođenje.”

4 U skladu s definicijom iz članka 1. točke (a) Direktive 96/75, „sustav iznajmljivanja plovila po načelu rotacije” u biti se sastoji od raspodjele zahtjeva za prijevoz upraviteljima plovila prema određenom redoslijedu i po ranije utvrđenim cijenama, u sklopu posebne burze.

5 Prema članku 1. točki (b) „prijevoznik” je vlasnik ili brodar jednoga ili više plovila na unutarnjim vodnim putovima.

6 U članku 2. navedene direktive određeno je:

„U području domaćeg i međunarodnog prijevoza unutarnjim vodnim putovima u Zajednici, zainteresirane strane slobodno zaključuju ugovore i pregovaraju o cijenama.”

7 Člancima 3. do 6. Direktive 96/75 uređen je prijelazni režim koji je prestao vrijediti 1. siječnja 2000. Osim u definiciji pojma „sustav iznajmljivanja plovila po načelu rotacije” iz članka 1. točke (a) te direktive, izraz „prijevoznik” upotrijebljen je isključivo u odredbama koje se tiču tog režima, i to u članku 3. drugoj alineji i članku 6. prvoj i drugoj alineji navedene direktive.

8 Usto, člancima 7. i 8. iste direktive predviđen je i uređen mehanizam kojim u slučaju ozbiljnog poremećaja na tržištu prijevoza unutarnjim vodnim putovima Europska komisija može poduzeti odgovarajuće mjere, a posebice mjere namijenjene sprečavanju svakog novog povećanja prijevoznih mogućnosti, ponuđenih na tom tržištu, neovisno o Uredbi Vijeća (EEZ) br. 1101/89 od 27. travnja 1989. o strukturnim poboljšanjima u prijevozu unutarnjim vodnim putovima (SL 1989., L 116, str. 25.) koja je tada bila na snazi i kojoj cilj bio boriti se protiv prekomjernih strukturnih kapaciteta utvrđenih u određenim dijelovima tog tržišta uništavanjem brodova.

9 Na kraju, člancima 9. do 11. Direktive 96/75 propisani su načini prenošenja njezinih odredbi, datum stupanja na snagu i činjenica da je upućena državama članicama.

Belgijsko pravo

10 Za spor u glavnom postupku mjerodavni su u biti sljedeći nacionalni propisi, i to, s jedne strane, wet op de binnenbevrachting (Zakon o najmu u riječnoj plovidbi) od 5. svibnja 1936. (*Belgisch Staatsblad* od 10. lipnja 1936., str. 4190.) i, s druge strane, wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (Zakon o statusu posrednika u prijevozu robe) od 26. lipnja 1967. (*Belgisch Staatsblad* od 27. rujna 1967., str. 10121.).

11 Iz odluke o upućivanju zahtjeva proizlazi da je člankom 1. Zakona od 5. svibnja 1936. o najmu u riječnoj plovidbi propisano da se odredbe tog zakona primjenjuju na svaki ugovor o korištenju plovila na unutarnjim vodnim putovima za prijevoz ili držanje robe, osim ako nije drukčije ugovoreno.

12 Prema članku 3. navedenog zakona, za potrebe njegove primjene, među ostalim, „najmoprimac plovila" znači osoba koja ima ulogu posrednika prilikom sklapanja ugovora o najmu plovila (u daljnjem tekstu također: posrednik u iznajmljivanju plovila), „krcatelj" znači osoba koja ukrcava teret na plovilo u luci ukrcaja, a „upravitelj plovila" znači vlasnik plovila ili njegov poslovođa.

13 Iz Zakona od 5. svibnja 1936. o najmu u riječnoj plovidbi proizlazi da proviziju posrednika u iznajmljivanju plovila plaća upravitelj plovila odmah nakon što mu se po završetku ukrcaja predoči teretnica na potpis, neovisno o vozarini koja će mu biti stvarno plaćena na kraju prijevoza. Sukladno tom istom zakonu, provizija ne smije biti veća od 10 % vozarine, inače posrednik u iznajmljivanju plovila gubi pravo na proviziju.

14 S druge strane, iz odluke o upućivanju prethodnog zahtjeva također proizlazi da se u glavnom postupku pozivalo i na primjenu Zakona od 26. lipnja 1967. o statusu posrednika u prijevozu robe. U skladu s člankom 1. stavcima 1. i 2. tog zakona smatra se, s jedne strane, da je „otpremnik" svaka osoba koja se za naknadu obvezuje obaviti prijevoz robe i koja taj prijevoz povjerava trećim osobama da ga izvrše u njezino ime i, s druge strane, da je „posrednik u prijevozu" svaka osoba koja uz naknadu dovodi u vezu dvije ili više osoba kako bi sklopile ugovor o prijevozu robe i koja prilikom sklapanja tog ugovora može nastupati samo kao zastupnik svojih nalogodavaca.

Glavni postupak i prethodno pitanje

15 DGA je u svojstvu „prijevoznika" 1. prosinca 2004. sklopio ugovor o prijevozu s nalogodavcem, društvom SCR Sibelco NV (u daljnjem tekstu: Sibelco), kojim se DGA obvezao prevoziti pijesak unutarnjim vodnim putovima između dvaju određenih mjesta na belgijskom državnom području od 1. ožujka 2005. do 31. prosinca 2006. Pred sudom koji je uputio zahtjev stranke nisu navele iznos ugovorene vozarine, to jest cijene prijevoza.

16 Iz odluke o upućivanju zahtjeva proizlazi da DGA nije imao plovilo za plovidbu na unutarnjim vodnim putovima.

17 Početkom 2005. DGA je sa S. Mathysom, vlasnikom plovila za plovidbu na unutarnjim vodnim putovima, pregovarao o vozarini koju će mu plaćati za prijevoze u sklopu izvršavanja navedenog ugovora, a koja bi varirala ovisno o tome hoće li S. Mathys pristati sklopiti okvirni ugovor s DGA-om.

18 Nakon probnog roka DGA je kao nalogodavac 1. ožujka 2005. sklopio takav okvirni ugovor sa S. Mathysom, kao prijevoznikom, a radi obavljanja prijevoza koji je zapravo odgovarao obvezama koje je DGA preuzeo prema Sibelcu.

19 Vozarina je bila određena u iznosu od 3,37 eura po toni prevezenog pijeska, što je uključivalo sve naknade, uz iznimku primjene odredbe o izmjeni vozarine ovisno o promjenama cijene goriva, s tim da je DGA-u trebalo plaćati proviziju od 4 %. U tom okvirnom ugovoru bilo je nadalje određeno da se on temelji na količinama robe koje prijavljuje krcatelj, to jest Sibelco, i da se S. Mathys obvezuje koristiti svojim plovilom isključivo za izvršavanje navedenog okvirnog ugovora.

20 Nakon jednostranog prestanka s izvršavanjem gore navedenog okvirnog ugovora S. Mathys je tužio DGA-a radi isplate različitih novčanih iznosa, uključujući neodređen iznos – zbog nepoznavanja svih potrebnih podataka, a ponajprije iznosa vozarine koju su ugovorili Sibelco i DGA – koji odgovara razlici između vozarine koju je Sibelco plaćao DGA-u i vozarine koju je DGA plaćao S. Mathysu, ovisno o količinama pijeska koje je potonji prevozio, povrh provizija koje je možda neosnovano platio DGA-u (u daljnjem tekstu: naknada razlike u visini vozarine). DGA je protutužbom zahtijevao da se S. Mathysu naloži plaćanje naknade zbog nevaljanog istupanja iz tog okvirnog ugovora.

21 Prvostupanjskom presudom djelomično je usvojen zahtjev S. Mathysa, ali mu nije dodijeljena naknada razlike u visini vozarine dok je, s druge strane, utvrđeno da je DGA-ov protutužbeni zahtjev osnovan pa je naloženo provođenje vještačenja radi utvrđivanja visine štete koju je potonji pretrpio zbog raskida okvirnog ugovora koji je izjavio S. Mathys.

22 U žalbenom postupku koji je pokrenuo S. Mathys je ponovno istaknuo zahtjev za naknadu razlike u visini vozarine.

23 U tom pogledu, tvrdio je, među ostalim, da prema članku 1. točki (b) Direktive 96/75 samo vlasnik ili brodar plovila na unutarnjim vodnim putovima može sklopiti ugovor o prijevozu u svojstvu prijevoznika. Slijedom toga, osoba koja nije vlasnik ili brodar ne može sklopiti takav ugovor u tom svojstvu i nacionalni zakon, u konkretnom slučaju Zakon od 26. lipnja 1967. o statusu posrednika u prijevozu robe, ne može ovlastiti neku drugu osobu koja nije vlasnik ili brodar da sklopi ugovor o prijevozu u svojstvu prijevoznika.

24 Nadalje je tvrdio da je članku 2. Direktive 96/75 protivna praksa prema kojoj ugovor o prijevozu s krcateljem sklapa osoba koja nije vlasnik ili brodar plovila na unutarnjim vodnim putovima, a zatim radnje za izvršenje tog ugovora povjerava vlasniku ili brodaru plovila na unutarnjim vodnim putovima uz primjenu drukčijih uvjeta i nižu vozarinu od one koja je određena u navedenom ugovoru, pri čemu taj vlasnik ili brodar i ne zna kolika je.

25 Prema mišljenju S. Mathysa, DGA-a ne treba smatrati prijevoznikom, nego posrednikom u iznajmljivanju plovila, to jest „najmoprimcem plovila” u smislu članka 3. Zakona od 5. svibnja 1936. o najmu u riječnoj plovidbi, tako da bi trebalo smatrati da je ugovor o prijevozu sklopljen izravno između njega i Sibelca. DGA je prema Sibelcu protupropisno nastupao u svojstvu prijevoznika samo kako bi zaobišao odredbe javnog poretka koje ograničavaju iznos provizije posrednika u iznajmljivanju plovila.

26 Uzimajući u obzir argumentaciju koju je izložio S. Mathys, sud koji je uputio zahtjev smatra da ishod spora koji se pred njim vodi potencijalno može ovisiti o usklađenosti članka 3. Zakona od 5. svibnja 1936. o najmu u riječnoj plovidbi s Direktivom 96/75.

27 U tim je okolnostima hof van beroep te Antwerpen (Žalbeni sud u Antwerpenu, Belgija) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Je li članak 3. belgijskog Zakona od 5. svibnja 1936. o najmu u riječnoj plovidbi u skladu s člancima 1. i 2. Direktive 96/75/EZ u slučaju kada osoba koja nije ni vlasnik ni brodar plovila na unutarnjim vodnim putovima sklopi ugovor o prijevozu robe unutarnjim vodnim putovima kao prijevoznik, a ne pojavljuje se kao posrednik „najmoprimac plovila" u smislu članka 3. Zakona o najmu u riječnoj plovidbi?"

O prethodnom pitanju

28 Svojim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li, u sklopu djelatnosti prijevoza robe unutarnjim vodnim putovima, članak 1. točku (b) Direktive 96/75, kojim se „prijevoznik" definira kao vlasnik ili brodar jednoga ili više plovila na unutarnjim vodnim putovima, i članak 2. te direktive, prema kojem zainteresirane strane slobodno zaključuju ugovore u tom području, tumačiti na način da im se protivi nacionalni propis poput onoga koji je mjerodavan u glavnom postupku i prema kojem osoba koja nije obuhvaćena tom definicijom smije sklapati ugovor o prijevozu u svojstvu prijevoznika.

29 Prije svega, iz prve, treće i pete uvodne izjave kao i iz članka 2. Direktive 96/75 proizlazi da je njezin glavni cilj dokinuti poseban sustav burze za iznajmljivanje plovila koji je nametanjem određenog redoslijeda među upraviteljima plovila i prethodno utvrđenih cijena ograničavao njihovo pravo da sklapaju ugovor s korisnicima. Budući da se taj sustav smatrao kočnicom u razvoju i konkurentnosti djelatnosti prijevoza robe unutarnjim vodnim putovima u Europskoj uniji, navedenom direktivom željelo se liberalizirati unutarnje tržište u tom području propisujući od 1. siječnja 2000. primjenu sustava slobodnog iznajmljivanja plovila, uz ukidanje sustava iznajmljivanja plovila po načelu rotacije i, s druge strane, primjenu sustava slobodnog određivanja cijena prijevoza, uz uklanjanje svih sustava prethodnog određivanja obveznih cijena prijevoza.

30 Slijedom toga, u članku 2. Direktive 96/75 izraženo je načelno pravilo te direktive prema kojem u sklopu djelatnosti prijevoza robe unutarnjim vodnim putovima „zainteresirane strane slobodno zaključuju ugovore i pregovaraju o cijenama". Međutim, mora se utvrditi da iz teksta te odredbe uopće ne proizlazi da u krug stranaka koje smiju sklapati takve ugovore ulaze samo osobe obuhvaćene definicijom „prijevoznika" iz članka 1. točke (b) navedene direktive. Budući da je izraz „zainteresirane stranke" upotrijebljen bez dodatne definicije, navedenim člankom 2. nije isključeno da osoba koja nema svojstvo „prijevoznika" u smislu članka 1. točke (b) može sklopiti ugovor o prijevozu u tom području.

31 Što se tiče članka 1. točke (b) Direktive 96/75, u kojem je pojam „prijevoznik" za potrebe te direktive definiran kao „vlasnik ili brodar jednoga ili više plovila na unutarnjim vodnim putovima", mora se istaknuti da iz teksta te odredbe uopće ne proizlazi da je za sklapanje ugovora o prijevozu u području prijevoza robe unutarnjim vodnim putovima bitno imati svojstvo „prijevoznika" u smislu navedene odredbe.

32 Usto, valja utvrditi da se u Direktivi 96/75 izraz „prijevoznik" rabi samo u člancima 3. i 6. koji se odnose na prijelazno razdoblje u kojem se odstupa od načela izraženog u članku 2. te direktive, a koje je završilo 1. siječnja 2000. Stoga je nakon tog datuma definicija iz članka 1. točke (b) navedene direktive izgubila svoj pravni doseg i ne može imati nikakvu normativnu vrijednost koja bi bila značajna za kontekst poput onoga o kojemu je riječ u glavnom postupku.

33 Slijedom toga, Direktivom 96/75 zabranjuju se samo dva specifična elementa funkcioniranja burzi za iznajmljivanje plovila po načelu rotacije, i to sustav raspoređivanja prema redoslijedu raspoloživosti plovila i sustav prethodnog određivanja cijena. Prema tome, ona ne uređuje općenito ugovore o prijevozu robe unutarnjim vodnim putovima.

34 Slijedom toga, iako se u Direktivi 96/75 nigdje ne spominje sudjelovanje stranke u ugovorima u području prijevoza robe unutarnjim vodnim putovima u svojstvu „posrednika u iznajmljivanju plovila” ili „najmoprimca plovila”, tom se direktivom uopće ne uređuje sudjelovanje posrednika u iznajmljivanju plovila ili osoba koje se, premda same nemaju vlastita sredstva za obavljanje djelatnosti prijevoza unutarnjim vodnim putovima, ipak osobno obvezuju izvršiti takav prijevoz, tako što će angažirati upravitelja broda. To što se u nacionalnom pravu neka stranka u takvim ugovorima smatra „posrednikom u iznajmljivanju plovila” ili „najmoprimcem plovila” nema, prema tome, nikakve veze s tumačenjem navedene direktive.

35 Iz mjerodavnih uvodnih izjava i odredbi Direktive 96/75 stoga proizlazi da se njome ne uređuje i da je ona, prema tome, potpuno neutralna u pogledu svih elemenata prethodnog pitanja, to jest toga treba li netko imati plovilo kako bi mogao zakonito sklopiti ugovor o prijevozu robe unutarnjim vodnim putovima u svojstvu prijevoznika.

36 Uzimajući u obzir prethodna razmatranja, na upućeno pitanje valja odgovoriti tako da, u sklopu djelatnosti prijevoza robe unutarnjim vodnim putovima, članak 1. točku (b) Direktive 96/75, kojim se „prijevoznik” definira kao vlasnik ili brodar jednoga ili više plovila na unutarnjim vodnim putovima, i članak 2. te direktive, prema kojem zainteresirane strane slobodno zaključuju ugovore u tom području, treba tumačiti na način da im se ne protivi nacionalni propis poput onoga koji je mjerodavan u glavnom postupku i prema kojem osoba koja nije obuhvaćena tom definicijom smije sklapati ugovor o prijevozu u svojstvu prijevoznika.

Troškovi

37 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenoga, Sud (osmo vijeće) odlučuje:

U sklopu djelatnosti prijevoza robe unutarnjim vodnim putovima, članak 1. točku (b) Direktive Vijeća 96/75/EZ od 19. studenoga 1996. o sustavima iznajmljivanja plovila i određivanja cijena u domaćem i međunarodnom prijevozu unutarnjim vodnim putovima u Zajednici, kojim se „prijevoznik” definira kao vlasnik ili brodar jednoga ili više plovila na unutarnjim vodnim putovima, i članak 2. te direktive, prema kojem zainteresirane strane slobodno zaključuju ugovore u tom području, treba tumačiti na način da im se ne protivi nacionalni propis poput onoga koji je mjerodavan u glavnom postupku i prema kojem osoba koja nije obuhvaćena tom definicijom smije sklapati ugovor o prijevozu u svojstvu prijevoznika.

Potpisi