A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2016. október 12.*

„Előzetes döntéshozatal — 96/75/EK irányelv — A belvízi szállításra vonatkozó hajóbérleti szerződések és árképzések rendszere — Hatály — Az 1. cikk b) pontja — A »hajófuvarozó« fogalma — 2. cikk — A szerződéskötés és az áralku szabadsága”

A C-92/15. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a hof van beroep te Antwerpen (antwerpeni fellebbviteli bíróság, Belgium) a Bírósághoz 2015. február 25-én érkezett, 2014. december 15-i határozatával terjesztett elő az előtte

Sven Mathys

és

a **De Grave Antverpia NV** között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: M. Vilaras tanácselnök, J. Malenovský és D. Šváby (előadó) bírák,

főtanácsnok: M. Bobek,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a De Grave Antverpia NV képviseletében T. Kegels advocaat,

– az Európai Bizottság képviseletében L. Nicolae és F. Wilman, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: holland.

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a Közösségen belüli nemzeti és nemzetközi belvízi szállításra vonatkozó hajóbérleti szerződések és árképzések rendszeréről szóló, 1996. november 19-i 96/75/EK tanácsi irányelv (HL 1996. L 304., 12. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 508. o.) 1. cikke b) pontjának és 2. cikkének az értelmezésére vonatkozik.

2 Ezt a kérelmet a Sven Mathys és a De Grave Antverpia NV (a továbbiakban: DGA) között fennálló jogvita keretében terjesztették elő, amelynek tárgya azon szerződés érvényessége és teljesítése, amellyel a DGA S. Mathyst bízta meg azzal, hogy 2005. március 1-je és 2006. december 31. között a belga terület két meghatározott pontja között belvízi hajózással homokot szállítson.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 A 96/75 irányelv első, harmadik és ötödik preambulumbekezdésének szövege az alábbi:

„mivel közérdekből az utak és vasutak telítettségének, a közlekedésbiztonságnak, a környezetnek, az energiatakarékosságnak és a polgárok életminőségének növekvő problémái a belvízi utak által kínált szállítási lehetőség fokozott fejlesztését és jobb kihasználását teszi lehetővé, különösen annak versenyképességének javításával;

[...]

mivel a belső piac zökkenőmentes működése igényli a belvízi szállításban a rotációs hajóbérlet megszervezéséhez való alkalmazkodást a nagyobb kereskedelmi rugalmasság, valamint a szabad hajóbérleti és árképzési rendszer felé való elmozdulás érdekében;

[...]

mivel a szubszidiaritás elvének megfelelően egyaránt szükséges és megfelelő, hogy közösségi szinten egy egységes ütemterv kerüljön megállapításra a piac fokozatos liberalizálása érdekében, miközben a tagállamokra hárul e liberalizálás megvalósításának a felelőssége”.

4 A 96/75 irányelv 1. cikke a) pontjának értelmében „a rotációs hajóbérleti rendszer” lényegében olyan rendszer, amelynek során a szállítási műveletekre vonatkozó igényeket előzetesen rögzített árak és ismertetett feltételek mellett osztják szét hajóbérleti csere keretében.

5 Ezen irányelv 1. cikkének b) pontja értelmében a „hajófuvarozó” egy vagy több belvízi hajó tulajdonosa vagy üzemeltetője.

6 Az említett irányelv 2. cikke így rendelkezik:

„A Közösségben a nemzeti és nemzetközi belvízi szállítás területén az érintett felek szabadon kötik meg a szerződéseket, és szabadon egyeznek meg az árakban.”

7 A 96/75 irányelv 3–6. cikke átmeneti rendszert alakít ki, amely 2000. január 1-jéig volt hatályban. Az ezen irányelv 1. cikkének a) pontjában szereplő „rotációs hajóbérleti rendszer” fogalmának meghatározásán kívül kizárólag az e rendszerre vonatkozó rendelkezésekben szerepel a „hajófuvarozó” kifejezés, közelebbről az említett irányelv 3. cikkének második bekezdésében és 6. cikkének első és második bekezdésében.

8 Ezenkívül ugyanezen irányelv 7. és 8. cikke olyan mechanizmust ír elő és hoz létre, amely által, a belvízi szállítási piac súlyos zavara esetén az Európai Bizottság, az akkoriban hatályban lévő, a belvízi hajózás szerkezetének javításáról szóló, 1989. április 27-i 1101/89/EGK tanácsi rendelettől (HL 1989, L 116., 25. o.) függetlenül – amely az e piac bizonyos részein a hajók megsemmisítése miatt fennálló strukturális kapacitástöbblet elleni küzdelmet célozta – megfelelő intézkedéseket hozhat, különösen olyanokat, amelyek célja e piacon a kínálat szállítási kapacitásában való növekedésének a megakadályozása.

9 Végül a 96/75 irányelv 9–11. cikkei pontosítják e rendelkezések átültetésének módjait, hatálybalépésének időpontját, és azt, hogy e rendelkezéseknek a tagállamok a címzettjei.

A belga jog

10 Az alapjogvita tekintetében irányadó nemzeti szabályozást egyrészt az 1936. május 5-i wet op de binnenbevrachting (a belvízi közlekedés keretében történő bérbeadásról szóló törvény, *Belgisch Staatsblad*, 1936. június 10., 4190. o.), másrészt az 1967. június 26-i wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (az áruszállításban közvetítő személyek jogállásáról szóló törvény) (*Belgisch Staatsblad*, 1967. szeptember 27, 10121. o.) alkotja.

11 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kitűnik, hogy a belvízi közlekedés keretében történő bérbeadásról szóló 1936. május 5-i törvény 1. cikkében akként rendelkezik, hogy az említett törvény – eltérő rendelkezés hiányában – minden olyan megállapodásra alkalmazandó, amelynek célja belvízi hajó árfuvarozásra vagy -raktározásra történő felhasználása.

12 Az említett törvény 3. cikke értelmében e törvény alkalmazásában „hajóbérlő” az a személy, aki a bérleti szerződés megkötése érdekében közvetítőként eljár (a továbbiakban még: fuvarozási ügynök), „feladó” az a személy, aki a hajót a berakodás kikötőjében berakodja, „belvízi hajós” pedig a hajós/hajótulajdonos vagy az alkalmazott hajós.

13 A belvízi közlekedés keretében történő bérbeadásról szóló 1936. május 5-i törvényből következik, hogy a fuvarozási ügynök jutalékát a belvízi hajósnak kell megfizetnie, amikor a berakodás befejeztével a fuvarlevelet aláírásra átadják, a belvízi hajós részére az út végén ténylegesen megfizetett fuvardíj összegétől függetlenül. Ugyanezen törvény alkalmazásában e jutalék összege nem haladhatja meg a fuvardíj tíz százalékát, ellenkező esetben a fuvarozási ügynök elveszíti a fuvardíjra való jogosultságát.

14 Másrészt ugyancsak kitűnik az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból, hogy az alapeljárás keretében hivatkoztak az áruszállításban közvetítő személyek jogállásáról szóló 1967. június 26-i törvényre. E törvény 1. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében egyrészt „szállítmányozónak” kell tekinteni minden olyan személyt, aki díjazás ellenében árufuvarozást vállal, és e fuvarozást a saját nevében harmadik személyek által végzi, másrészt „fuvarozási ügynök” minden olyan személy, aki díjazás ellenében kapcsolatba közvetít két vagy több személy között annak érdekében, hogy e személyek között fuvarozási szerződés jöjjön létre, és aki a szerződés megkötésében esetlegesen csak e megbízók képviselőjének minőségében vesz részt.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

15 2004. december 1-jén a DGA „hajófuvarozó” minőségben az S. C. R. SIBELCO NV-vel (a továbbiakban: Sibelco) mint megbízóval fuvarozási szerződést kötött, amellyel a DGA vállalta homoknak belvízi utakon a belga terület két meghatározott pontja között történő szállítását a 2004. december 1-jétől 2006. december 31-ig terjedő időszakban. A fuvardíjat, vagyis a szállítás díjának összegét nem hozták a kérdést előterjesztő bíróság tudomására.

16 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a DGA nem rendelkezett belvízi hajóval.

17 2005 elején a DGA tárgyalásokat folytatott S. Mathysszal, aki belvízi hajó tulajdonosa, az említett szerződés teljesítése céljából végrehajtandó fuvarozásokért számára fizetendő fuvardíjról, amely a szerint változott volna, hogy S. Mathys elfogadja-e, vagy sem, keretmegállapodás kötését a DGA-val.

18 Próbaidőszakot követően, 2005. március 1-jén a DGA mint megbízó ilyen keretmegállapodást kötött S. Mathysszal mint hajófuvarozóval, amelynek tárgya az volt, hogy az utóbbi elvégzi a konkrétan a DGA részéről a Sibelco felé vállalt kötelezettségeknek megfelelő fuvarozásokat.

19 A fuvardíjat a szállított homok minden tonnája után 3,37 euróban határozták meg, amely magában foglalt minden díjat, nem érintve a gázolajár alakulásának függvényében történő kiigazításra vonatkozó kikötést, a DGA-t pedig 4%-os jutalék illette meg. E keretmegállapodás rögzítette továbbá, hogy az a feladó, azaz a Sibelco által bejelentett mennyiségeken alapul, és S. Mathys vállalja, hogy hajóját kizárólag az említett keretmegállapodás teljesítése céljából használja.

20 S. Mathys, miután egyoldalúan abbahagyta a fent említett keretmegállapodás teljesítését, felszólította a DGA-t különböző összegek megfizetésére, köztük egy olyan, a valamennyi szükséges adat ismeretének hiányában nem értékelhető összegnek a megfizetésére, amely lényegében a DGA és Sibelco közötti megállapodás tárgyát képező fuvardíj összege volt, amely a Sibelco által a DGA-nak fizetett fuvardíj és a DGA által S. Mathysnak, az ez utóbbi által szállított homok mennyisége után fizetett fuvardíj különbözetének felelt meg, azokon a jutalékokon túl, amelyeket esetlegesen jogellenesen fizetett a DGA-nak (a továbbiakban: fuvardíj-különbözetre vonatkozó díj). A DGA pedig viszontkereset útján azt kérte, hogy a bíróság kötelezze S. Mathys-t e keretmegállapodás jogellenes felmondása miatt kártérítés megfizetésére.

21 Az első fokon hozott ítélet részben helyt adott S. Mathys kérelmének, de nem ítélte meg számára a fuvardíj-különbözetre vonatkozó díjat, és lényegében megalapozottnak nyilvánította a DGA viszontkereseti kérelmét, és szakértői véleményt kért az említett keretmegállapodás felmondása folytán S. Mathys által elszenvedett kár számszerűsítése céljából.

22 Az ezen ítélettel szemben benyújtott fellebbezése keretében S. Mathys megismételte a fuvardíj-különbözetre vonatkozó díj iránti kérelmét.

23 E tekintetben azt állította különösen, hogy a 96/75 irányelv 1. cikkének b) pontja értelmében kizárólag belvízi hajó tulajdonosa vagy üzemeltetője köthet hajófuvarozói minőségben fuvarozói szerződést. Következésképpen más személy, mint a tulajdonos vagy üzemeltető, ilyen minőségében nem köthet fuvarozói szerződést, és egy nemzeti törvény, a jelen esetben az áruszállításban közvetítő személyek jogállásáról szóló 1967. június 26-i törvény nem jogosíthat fel e tulajdonoson vagy üzemeltetőn kívüli más személyt fuvarozói szerződésnek hajófuvarozói minőségben történő megkötésére.

24 S. Mathys azt is kijelentette továbbá, hogy az a gyakorlat, hogy egy, a belvízi hajó tulajdonosától vagy üzemeltetőjétől eltérő személy a feladóval fuvarozási szerződést kössön, hogy aztán az e szerződés teljesítéséhez szükséges szolgáltatásokat a belvízi hajó tulajdonosa vagy üzemeltetője végezze el a számára eltérő feltételekkel és alacsonyabb fuvardíjért, mint az említett szerződésben kikötött díj, amelyet egyébiránt e tulajdonos vagy üzemeltető nem ismer, ellentétes a 96/75 irányelv 2. cikkével.

25 S. Mathys szerint ebből az következik, hogy a DGA-t nem hajófuvarozónak, hanem a belvízi közlekedés keretében történő bérbeadásról szóló, 1936. május 5 i törvény értelmében vett „fuvarozási ügynöknek”, vagyis „hajóbérlőnek” kell tekinteni, következésképpen úgy kell tekinteni, hogy a fuvarozási szerződés közvetlenül a Sibelco és közte jött létre. A DGA jogellenesen tett úgy, mintha hajófuvarozóként járna el a Sibelcóval szemben azon egyetlen célból, hogy megkerülje a közrendre vonatkozó, a fuvarozási ügynököt megillető jutalék összegét korlátozó rendelkezéseket.

26 A S. Mathys által kifejtett érvelésre tekintettel a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy az előtte folyamatban lévő jogvita megoldása esetlegesen függhet attól, hogy a belvízi közlekedés keretében történő bérbeadásról szóló, 1936. május 5-i törvény 3. cikke összeegyeztethető-e a 96/75 irányelvvel.

27 Ilyen körülmények között a hof van beroep te Antwerpen (antwerpeni fellebbviteli bíróság, Belgium) úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és az alábbi kérdést terjeszti a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra:

„Összeegyeztethető-e a belvízi közlekedés keretében történő bérbeadásról szóló, 1936. május 5-i belga törvény 3. cikke a 96/75/EK irányelv 1. és 2. cikkével, ha valamely személy, aki nem belvízi hajó tulajdonosa vagy üzemeltetője, hajófuvarozóként belvízi utakon történő árufuvarozásra vonatkozó fuvarozási szerződést köt, és nem a belvízi közlekedés keretében történő bérbeadásról szóló törvény 3. cikke értelmében vett közvetítő »hajóbérlőként« jár el?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

28 Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a belvízi szállítási tevékenységek keretében a 96/75 irányelv 1. cikkének b) pontját, amely a „hajófuvarozót” egy vagy több belvízi hajó tulajdonosaként vagy üzemeltetőjeként határozza meg, és 2. cikkét, amely kimondja, hogy e területen az érintett felek szabadon köthetik meg a szerződéseket, akként kell-e értelmezni, hogy azokkal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mint az alapügy tárgya tekintetében alkalmazandó szabályozás, amely az ezen meghatározásnak nem megfelelő személyek számára lehetővé teszi, hogy hajófuvarozói minőségben fuvarozási szerződést kössenek.

29 Mindenekelőtt, a 96/75 irányelv első, harmadik és ötödik preambulumbekezdésből, 1. cikkének a) pontjából, valamint 2. cikkéből az következik, hogy az irányelv fő célja, hogy megszüntesse a hajóbérleti csere speciális rendszerét, amely azzal, hogy a belvízi hajósok közötti rotációt, valamint előre rögzített árakat írt elő, korlátozta azok arra vonatkozó jogát, hogy az ügyfelekkel szerződést kössenek. Az irányelv, e rendszert az Európai Unióban a belvízi áruszállítás fejlődése és versenyképessége korlátjának tekintve, e terület belső piacának liberalizációját célozza, és 2000. január 1-jétől egyrészt szabad hajóbérletet vezet be, és eltörli a rotációs hajóbérleti rendszert, másrészt szabad árképzési hoz létre, eltörölve a kötelező fuvardíjak előzetes rögzítésének egész rendszerét.

30 A 96/75 irányelv 2. cikke ekként mondja ki az ezen irányelv fő szabályát, miszerint belvízi szállítás területén „az érintett felek szabadon kötik meg a szerződéseket, és szabadon egyeznek meg az árakban”. Márpedig meg kell állapítani, hogy e rendelkezés szövege egyáltalán nem korlátozza az ilyen szerződések megkötésére jogosult felek körét azokra a személyekre, akik megfelelnek a „hajófuvarozó” említett irányelv 1. cikkének b) pontjában foglalt meghatározásának. Az említett 2. cikk, mivel az „érintett felek” kifejezést használja anélkül, hogy azt a továbbiakban meghatározná, nem zárja ki, hogy e területen fuvarozási szerződést köthessen olyan személy, aki nem rendelkezik az 1. cikk b) pontja értelmében vett „hajófuvarozói” minőséggel.

31 Ami a 96/75 irányelv 1. cikkének b) pontját illeti, amely a „hajófuvarozó” fogalmát ezen irányelv alkalmazásában úgy határozza meg, mint „egy vagy több belvízi hajó tulajdonosa vagy üzemeltetője”, meg kell jegyezni, hogy e rendelkezés szövege egyáltalán nem utal arra, hogy egy személynek az említett rendelkezés értelmében vett hajófuvarozói minőséggel kell rendelkeznie ahhoz, hogy a belvízi szállítás területén fuvarozói szerződést köthessen.

32 Ezenkívül meg kell állapítani, hogy a 96/75 irányelv a „hajófuvarozó” kifejezést csak a 3. és 6. cikkében használja, amelyek az ezen irányelv 2. cikkében kimondott elvtől eltérő, 2000. január 1-jéig tartó átmeneti időszakra vonatkoznak. Következésképpen az említett irányelv 1. cikkének b) pontjában foglalt meghatározás ezen időponttól fogva elveszítette jogi tartalmát, és nem rendelkezhet semmilyen normatív értékkel az alapügyéhez hasonló körülmények között.

33 Ebből az következik, hogy a 96/75 irányelv kifejezetten a rotációs hajóbérleti cserék működését jellemző két elemnek, vagyis a hajók rendelkezésre állási sorrendjén alapuló elosztási rendszernek és az előzetesen rögzített árak rendszerének megtiltására szorítkozik. Az irányelvnek nem célja tehát a belvízi szállításokra vonatkozó fuvarozási szerződések általános jellegű szabályozása.

34 Következésképpen, megállapítva, hogy a 96/75 irányelv egyáltalán nem tesz említést valamely fél „fuvarozási ügynöki" vagy „hajóbérlői" minőségben való részvételéről a belvízi szállítási szerződésekben való közreműködésük során, ez az irányelv egyáltalában nem szabályozza a fuvarozási ügynök, vagy olyan személyek közreműködését, akik, anélkül hogy maguk a belvízi szállítási tevékenység gyakorlásához megfelelő eszközökkel rendelkeznének, mindazonáltal személyesen vállalják ilyen szállítás teljesítését belvízi hajós szolgáltatásainak igénybevételével. E szerződések egyik aláíró felének a nemzeti jogban „fuvarozási ügynöknek" vagy „hajóbérlőnek" való minősítése következésképpen nincs összefüggésben az említett irányelv értelmezésével.

35 Így a 96/75 irányelv vonatkozó preambulumbekezdéseiből és rendelkezéseiből az következik, hogy ezen irányelv az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésben foglalt elemek összességét, nevezetesen azt, hogy az érintettnek hajóval kell-e rendelkeznie ahhoz, hogy jogszerűen, hajófuvarozói minőségében belvízi szállításra vonatkozó fuvarozói szerződést köthessen, ezen irányelv nem szabályozza, tehát teljesen semleges ezen elemek tekintetében.

36 A fenti megfontolásokra tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a belvízi szállítási tevékenységek keretében a 96/75 irányelv 1. cikkének b) pontját, amely a „hajófuvarozót" egy vagy több belvízi hajó tulajdonosaként vagy üzemeltetőjeként határozza meg, és 2. cikkét, amely kimondja, hogy e területen az érintett felek szabadon köthetik meg a szerződéseket, akként kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mint az alapügy tárgya tekintetében alkalmazandó szabályozás, amely az ezen meghatározásnak nem megfelelő személyek számára lehetővé teszi, hogy hajófuvarozói minőségben fuvarozási szerződést kössenek.

A költségekről

37 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nyolcadik tanács) a következőképpen határozott:

A belvízi szállítási tevékenységek keretében a Közösségen belüli nemzeti és nemzetközi belvízi szállításra vonatkozó hajóbérleti szerződések és árképzések rendszeréről szóló, 1996. november 19-i 96/75/EK tanácsi irányelv 1. cikkének b) pontját, amely a „hajófuvarozót" egy vagy több belvízi hajó tulajdonosaként vagy üzemeltetőjeként határozza meg, és 2. cikkét, amely kimondja, hogy e területen az érintett felek szabadon köthetik meg a szerződéseket, akként kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mint az alapügy tárgya tekintetében alkalmazandó szabályozás, amely az ezen meghatározásnak nem megfelelő személyek számára lehetővé teszi, hogy hajófuvarozói minőségben fuvarozási szerződést kössenek.

Aláírások