TEISINGUMO TEISMO (aštuntoji kolegija) SPRENDIMAS

2016 m. spalio 12 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą — Direktyva 96/75/EB — Frachtavimas ir kainodara vandens kelių transporte — Apimtis — 1 straipsnio b punktas — „Vežėjo“ sąvoka — 2 straipsnis — Sutarčių sudarymo ir derybų dėl kainų laisvė“

Byloje C-92/15

dėl *hof van beroep te Antwerpen* (Antverpeno apeliacinis teismas, Belgija) 2014 m. gruodžio 15 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2015 m. vasario 25 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Sven Mathys

prieš

De Grave Antverpia NV

TEISINGUMO TEISMAS (aštuntoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas M. Vilaras, teisėjai J. Malenovský ir D. Šváby (pranešėjas),

generalinis advokatas M. Bobek,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— *De Grave Antverpia NV*, atstovaujamos advokato T. Kegels,

— Europos Komisijos, atstovaujamos L. Nicolae ir F. Wilman,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

* Proceso kalba: nyderlandų.

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 1996 m. lapkričio 19 d. Tarybos direktyvos 96/75/EB dėl frachtavimo ir kainodaros nacionaliniame ir tarptautiniame Bendrijos vidaus vandens kelių transporte (OL L 304, 1996, p. 12; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 2 t. p. 508) 1 straipsnio b punkto ir 2 straipsnio išaiškinimo.

2 Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant Sven Mathys ir *De Grave Antverpia NV* (toliau – DGA) ginčą dėl sutarties, kuria DGA patikėjo S. Mathys laikotarpiu nuo 2005 m. kovo 1 d. iki 2006 m. gruodžio 31 d. vidaus vandens kelių laivu pervežti smėlį iš vienos apibrėžtos Belgijos teritorijoje esančios vietos į kitą, teisėtumo ir vykdymo.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

3 Direktyvos 96/75 pirma, trečia ir penkta konstatuojamosios dalys suformuluotos taip:

„kadangi didėjančios kelių ir geležinkelių apkrovimo, eismo saugos, aplinkos, energijos taupymo ir piliečių gyvenimo kokybės problemos reikalauja dėl visuomenės interesų labiau plėtoti ir geriau išnaudoti vidaus vandens kelių transporto galimybes, ypač gerinant jo konkurencingumą;

<...>

kadangi tam, kad vidaus rinka veiktų sklandžiai, būtų užtikrintas didesnis komercinis lankstumas ir laisva frachtavimo bei kainodaros sistema, vidaus vandens kelių transporte reikia rotaciniu pagrindu organizuoti frachtavimą;

<...>

kadangi pagal subsidiarumo principą yra būtina ir pakankama Bendrijos lygiu nustatyti bendrą rinkos laipsniško liberalizavimo tvarkaraštį, valstybėms narėms paliekant atsakomybę šį liberalizavimą įgyvendinti“.

4 Pagal Direktyvos 96/75 1 straipsnio a punkte pateiktą apibrėžimą „rotacinė frachtavimo sistema“ – tai sistema, kuria iš esmės užsakymų biržoje upeiviams (rotacine tvarka) paskirstomi klientų užsakymai dėl transporto paslaugų iš anksto nustatytomis kainomis.

5 Pagal šios direktyvos 1 straipsnio b punktą „vežėjas“ – tai vieno ar kelių vidaus vandenų laivų savininkas ar operatorius.

6 Minėtos direktyvos 2 straipsnyje nustatyta:

„Bendrijos nacionalinio ir tarptautinio vidaus vandens kelių transporto srityje sutartys tarp šalių sudaromos laisvai ir laisvai deramasi dėl kainų.“

7 Direktyvos 96/75 3–6 straipsniuose nustatytas pereinamojo laikotarpio – jis baigiasi 2000 m. sausio 1 d. – režimas. Išskyrus šios direktyvos 1 straipsnio a punkte nustatytą „rotacinės frachtavimo sistemos“ apibrėžimą, „vežėjo“ sąvoka vartojama tik su šia sistema susijusiose nuostatose, būtent minėtos direktyvos 3 straipsnio antroje įtraukoje ir minėtos direktyvos 6 straipsnio pirmoje ir antroje įtraukose.

8 Be to, tos pačios direktyvos 7 ir 8 straipsniuose numatomas ir organizuojamas mechanizmas, kuriuo, esant dideliam vidaus vandens kelių transporto rinkos sutrikimui, Europos Komisija gali imtis tinkamų priemonių, ypač priemonių, kad šioje rinkoje daugiau nebūtų didinami siūlomo transporto pajėgumai, neatsižvelgiant į tuo metu galiojantį 1989 m. balandžio 27 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 1101/89 dėl vidaus vandens kelių transporto struktūrinio tobulinimo (OL L 116, 1989, p. 25), kuriuo buvo siekiama, sunaikinant laivus, kovoti su šioje rinkoje nustatytu tam tikrų šalių struktūrinių pajėgumų pertekliumi.

9 Galiausiai Direktyvos 96/75 9–11 straipsniuose atitinkamai sukonkretinami šių nuostatų perkėlimo į nacionalinę teisę būdai, nurodoma jos įsigaliojimo data ir tai, kad ji skirta valstybėms narėms.

Belgijos teisė

10 Pagrindiniai nacionalinės teisės aktai, nustatantys ginčo pagrindinėje byloje teisinį pagrindą, yra šie: 1936 m. gegužės 5 d. *wet op de binnenbevrachting* (Vidaus vandenų laivybos įstatymas, *Belgisch Staatsblad*, 1936 m. birželio 10 d., p. 4190) ir 1967 m. birželio 26 d. *wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer* (Įstatymas dėl pagalbininkų statuso prekių vežimo srityje (*Belgisch Staatsblad*, 1967 m. rugsėjo 27 d., p. 10121).

11 Iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad 1936 m. gegužės 5 d. Vidaus vandenų laivybos įstatymo 1 straipsnyje nustatyta, kad kiekvienam susitarimui dėl vidaus vandenų laivo panaudojimo prekėms pervežti ar jas saugoti, nebent nurodyta kitaip, taikomos šio įstatymo nuostatos.

12 Pagal šio įstatymo 3 straipsnį jame „frachtuotoju“ laikomas frachtavimo sutarties sudarymo tarpininkas (toliau taip pat – laivų frachtavimo brokeris), „siuntėju“ laikomas asmuo, kuris pakrauna krovinį uoste, o „upeiviu“ laikomas laivo savininkas arba savininko samdomas laivo valdytojas.

13 Iš 1936 m. gegužės 5 d. Vidaus vandenų laivybos įstatymo matyti, kad upeivis laivų frachtavimo brokeriui komisinį atlyginimą sumoka nuo to momento, kai, baigus krovos darbus, jam pateikiamas konosamentas pasirašyti, neatsižvelgiant į frachtą, kuris jam bus sumokėtas baigus pervežimą. Pagal šį įstatymą šis komisinis atlyginimas negali viršyti 10 % frachto, nes priešingu atveju laivų frachtavimo brokeris praranda teisę į komisinį atlyginimą.

14 Kita vertus, iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą taip pat matyti, kad pagrindinėje byloje buvo pasiremta 1967 m. birželio 26 d. Įstatymu dėl pagalbininkų statuso prekių vežimo srityje. Pagal šio įstatymo 1 straipsnio 1 ir 2 dalis „krovinio ekspeditoriumi“ laikomas bet kuris asmuo, kuris už atlygį įsipareigoja pervežti prekes, ir šį pervežimą jo vardu atlieka tretieji asmenys, o „vežimo brokeriu“ laikomas bet kuris asmuo, kuris prekių vežimo sutarties sudarymo tikslu už atlygį suveda du ar daugiau asmenų ir kuris gali dalyvauti sudarant šią sutartį, bet tik kaip pagrindinių šalių atstovas.

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

15 2004 m. gruodžio 1 d. DGA, kaip „vežėjas“, su *SCR Sibelco NV* (toliau – *Sibelco*), kaip užsakovu, pasirašė vežimo sutartį, kuria DGA įsipareigojo laikotarpiu nuo 2004 m. gruodžio 1 d. iki 2006 m. gruodžio 31 d. vidaus vandenimis pervežti smėlį iš vienos apibrėžtos Belgijos teritorijoje esančios vietos į kitą. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui nebuvo atskleistas sutartas frachtas, t. y. vežimo kaina.

16 Iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad DGA neturėjo vidaus vandens kelių laivo.

17 2005 m. pradžioje DGA derėjosi su S. Mathys, vidaus vandenų laivo savininku, dėl pastarajam mokėtino frachto už vykdant sutartį planuojamą pervežimą, kurio dydis priklauso nuo to, ar S. Mathys prisiims DGA įsipareigojimus pagal pagrindų susitarimą.

18 2005 m. kovo 1 d. pasibaigus bandomajam laikotarpiui DGA, kaip užsakovas, sudarė tokį susitarimą su S. Mathys, kaip vežėju, siekdamas, kad pastarasis įvykdytų pervežimą, kuris tiksliai atitinka DGA prisiimtus įsipareigojimus *Sibelco*.

19 Buvo nustatytas 3,37 euro už pervežto smėlio toną frachtas, įskaitant visus mokėjimus, paliekant teisę jį perskaičiuoti remiantis mazuto kainos kaita, ir DGA mokėtinas 4 % komisinis atlyginimas. Šiame pagrindų susitarime dar buvo nurodyta, kad šis mokestis buvo nustatytas remiantis krovėjo, t. y. *Sibelco*, deklaruotais prekių kiekiais ir kad S. Mathys, siekiant įvykdyti šį pagrindų susitarimą, įsipareigojo suteikti išimtinai savo laivą.

20 Po to, kai buvo vienašališkai nutrauktas minėto susitarimo vykdymas, S. Mathys pareiškė reikalavimą DGA sumokėti įvairias sumas, taip pat ir tą, kuri nebuvo konkrečiai nustatyta, nes nebuvo žinomi visi reikalingi duomenys, t. y. iš principo DGA ir *Sibelco* sutarto frachto sumą, kuri atitiko *Sibelco* DGA sumokėto frachto sumos ir DGA S. Mathys sumokėtos frachto sumos skirtumą, atsižvelgiant į pastarojo pervežto smėlio kiekį, neįskaitant komisinio atlyginimo, kurį jis galbūt nepagrįstai sumokėjo DGA (toliau – nuostolių, atsiradusių dėl frachto skirtumo, atlyginimas). Savo ruožtu DGA pareiškė priešieškinį ir paprašė, kad iš S. Mathys būtų priteista atlyginti nuostolius, kurie susidarė neteisėtai nutraukus šį pagrindų susitarimą.

21 Pirmojoje instancijoje priimtu teismo sprendimu S. Mathys prašymas iš dalies buvo patenkintas, tačiau jam nebuvo priteistas nuostolių, atsiradusių dėl frachto skirtumo, atlyginimas, o DGA priešieškinys buvo pripažintas iš principo pagrįstu ir nurodyta atlikti ekspertizę, siekiant apskaičiuoti žalą, kurią jis patyrė S. Mathys nutraukus minėtą pagrindų susitarimą.

22 Nagrinėjant dėl šio sprendimo pateiktą apeliacinį skundą, S. Mathys pakartotinai pateikė savo prašymą jam priteisti nuostolių, susijusių su frachto skirtumu, atlyginimą.

23 Šiuo klausimu jis teigė, kad, pirmiausia, Direktyvos 96/75 1 straipsnio b punktas reiškė, kad tik vidaus vandenų laivo savininkas ar operatorius gali kaip vežėjas sudaryti vežimo sutartį. Taigi, niekas kitas be tokio laivo savininko ar operatoriaus negali šiuo statusu sudaryti tokios sutarties, o nacionalinis įstatymas – šiuo atveju 1967 m. birželio 26 d. Įstatymas dėl pagalbininkų statuso prekių vežimo srityje – negali įgalinti nieko kito, išskyrus tokio laivo savininką ar operatorių, kaip vežėją, sudaryti vežimo sutartį.

24 Taip pat teigiama, kad praktika, pagal kurią kitas asmuo, ne vidaus vandens kelių laivo savininkas ar operatorius, neturi teisės sudaryti vežimo sutarties su siuntėju, kad paskui teiktų paslaugas, kurios reikalingos, kad vidaus vandens kelių laivo savininkas ar operatorius įvykdytų šią sutartį skirtingomis sąlygomis ir už mažesnį frachtą nei numatytas minėtoje sutartyje, kai, be to, apie ją šis savininkas ar operatorius nieko nežino, prieštarauja Direktyvos 96/75 2 straipsniui.

25 S. Mathys manymu, iš to matyti, kad DGA turi būti laikomas ne vežėju, bet laivų frachtavimo brokeriu, t. y. „brokeriu“, kaip tai suprantama pagal 1936 m. gegužės 5 d. Vidaus vandenų laivybos įstatymo 3 straipsnį, todėl vežimo sutartis turi būti laikoma sudaryta tiesiogiai tarp *Sibelco* ir jo. DGA *Sibelco* atžvilgiu neteisėtai veikė kaip vežėjas turėdamas vienintelį tikslą – apeiti su viešąja tvarka susijusias nuostatas, kurios riboja komisinio atlyginimo, kurį gali gauti laivų frachtavimo brokeris, dydį.

26 Atsižvelgdamas į S. Mathys pateiktus argumentus, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad ginčo, dėl kurio į jį kreiptasi, baigtis galėtų priklausyti nuo to, ar 1936 m. gegužės 5 d. Vidaus vandenų laivybos įstatymo 3 straipsnis atitinka Direktyvą 96/75.

27 Šiomis aplinkybėmis *hof van beroep te Antwerpen* (Antverpeno apeliacinis teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar 1936 m. gegužės 5 d. Vidaus vandenų laivybos įstatymo 3 straipsnis atitinka Direktyvos 96/75/EB 1 ir 2 straipsnius, kai asmuo, pats nebūdamas nei vidaus vandenų laivo savininkas, nei jo operatorius, kaip vežėjas sudaro prekių vežimo vandens keliais sutartį ir neveikia kaip tarpininkas „frachtuotojas“, kaip tai suprantama pagal Vidaus vandenų laivybos įstatymo 3 straipsnį?”

Dėl prejudicinio klausimo

28 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės teiraujasi, ar vykdant prekių vežimą vidaus vandens keliais Direktyvos 96/75 1 straipsnio b punktas, kuriame „vežėjas“ apibūdinamas kaip vieno ar kelių vidaus vandenų laivų savininkas ar operatorius, ir šios direktyvos 2 straipsnis, kiek jame nustatyta, kad šioje srityje sutartys tarp šalių sudaromos laisvai, turi būti aiškinami taip, kad jie draudžia tokius nacionalinės teisės aktus, kaip taikomi šioje pagrindinėje byloje, kurie šio apibrėžimo neatitinkančiam asmeniui leidžia kaip vežėjui sudaryti vežimo sutartį.

29 Pirmiausia, iš Direktyvos 96/75 pirmos, trečios ir penktos konstatuojamųjų dalių, taip pat jos 1 straipsnio a punkto ir 2 straipsnio matyti, kad ja pirmiausia siekiama panaikinti specifinę užsakymų biržos sistemą, kuria, upeiviams nustačius rotacinę sistemą ir iš anksto patvirtinus vežimo kainas, apribojama jų teisė sudaryti sutartį su klientais. Kadangi ši sistema laikoma prekių vežimo Europos Sąjungos vidaus vandens keliais plėtros ir konkurencingumo trukdžiu, minėta direktyva siekiama liberalizuoti vidaus rinką šioje srityje ir nuo 2000 m. sausio 1 d. nustatyti, pirma, laisvą frachtavimo sistemą, kuri panaikintų rotacinę frachtavimo sistemą, ir, antra, laisvą vežimo paslaugų kainodaros sistemą, kuri panaikintų bet kokią iš anksto fiksuotų privalomųjų kainų už vežimo paslaugas sistemą.

30 Direktyvos 96/75 2 straipsnyje nustatyta šios direktyvos principinė taisyklė, pagal kurią vežant prekes vidaus vandens keliais „sutartys tarp šalių sudaromos laisvai ir laisvai deramasi dėl kainų“. Taigi, konstatuotina, kad šios nuostatos formuluotė niekaip neapriboja šalių, turinčių teisę sudaryti tokias sutartis, grupės tik tais asmenimis, kurie atitinka „vežėjo“ apibrėžimą pagal minėtos direktyvos 1 straipsnio b punktą. Vartojant tokius terminus kaip „[atitinkamos] šalys“, tačiau konkrečiau jų neapibrėžiant, minėtame 2 straipsnis nedraudžia asmeniui, kuris neturi „vežėjo“, kaip tai apibrėžta šio straipsnio b punkte, statuso, sudaryti vežimo sutarties šioje srityje.

31 Kalbant apie Direktyvos 96/75 1 straipsnio b punktą, kuriame „vežėjo“ sąvoka taikant šią direktyvą apibrėžiama kaip „vieno ar kelių vidaus vandenų laivų savininkas ar operatorius“, pažymėtina, kad šios nuostatos formuluotė niekaip nerodo, kad svarbu turėti „vežėjo“, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą, statusą, kad būtų galima sudaryti vežimo sutartį vidaus vandens kelių prekių vežimo srityje.

32 Be to, pažymėtina, kad Direktyvoje 96/75 „vežėjo“ sąvoka vartojama tik jos 3 ir 6 straipsniuose, susijusiuose su pereinamuoju laikotarpiu, kuriuo nukrypstama nuo šios direktyvos 2 straipsnyje nustatyto principo ir kuris pasibaigė 2000 m. sausio 1 d. Taigi, minėtos direktyvos 1 straipsnio b punkte pateiktas apibrėžimas nuo šios datos prarado teisinę prasmę ir negali įgyti kokios nors svarbios norminės vertės tokiomis aplinkybėmis, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje.

33 Darytina išvada, kad Direktyvoje 96/75 konkrečiai draudžiami tik du rotacinei užsakymų biržos sistemai būdingi elementai: paskirstymo laikantis sekos, kuria laivai gali suteikti paslaugas, sistema ir išankstinio kainų nustatymo sistema. Taigi, ja nesiekiama bendrai reglamentuoti sutarčių dėl prekių vežimo vandens keliais.

34 Todėl, pirmiausia pažymint, kad Direktyvoje 96/75 niekur nekalbama apie šalies, veikiančios kaip „laivų frachtavimo brokeris“ arba „brokeris“, dalyvavimą sudarant sutartis prekių vežimo vandens keliais srityje, ši direktyva niekaip nereglamentuoja dalyvavimo laivų frachtavimo brokerių arba asmenų, kurie

patys, nors ir neturi tinkamų priemonių prekių pervežimui vandens keliais vykdyti, asmeniškai įsipareigoja atlikti tokį pervežimą pasilikdami galimybę pasinaudoti upeivio paslaugomis. Taigi, nors pagal nacionalinę teisę tokių sutarčių šalis laikoma „frachtavimo brokeriu“ arba „brokeriu“, šiomis sąvokomis, aiškinant minėtą direktyvą, nesivadovaujama.

35 Iš atitinkamų Direktyvos 96/75 konstatuojamųjų dalių ir nuostatų matyti, kad ji nereglamentuoja klausimo, ar siekiant teisėtai kaip vežėjui sudaryti vežimo vandens keliais sutartį būtina turėti laivą, vadinasi, ji yra visiškai neutrali, kiek tai susiję su visais prejudiciniame klausime nurodytais elementais.

36 Atsižvelgiant į visus anksčiau nurodytus svarstymus, į pateiktą klausimą reikia atsakyti: vykdant prekių pervežimą vandens keliais Direktyvos 96/75 1 straipsnio b punktas, kuriame „vežėjas“ apibūdinamas kaip vieno ar kelių vidaus vandenų laivų savininkas ar operatorius, ir šios direktyvos 2 straipsnis, kiek jame nustatoma, kad šioje srityje sutartys tarp šalių sudaromos laisvai, turi būti aiškinami taip, kad jie nedraudžia tokių nacionalinės teisės aktų, kaip taikomi šioje pagrindinėje byloje, kurie šio apibrėžimo neatitinkančiam asmeniui leidžia kaip vežėjui sudaryti vežimo sutartį.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

37 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (aštuntoji kolegija) nusprendžia:

Vykdant prekių pervežimą vandens keliais 1996 m. lapkričio 19 d. Tarybos direktyvos 96/75/EB dėl frachtavimo ir kainodaros nacionaliniame ir tarptautiniame Bendrijos vidaus vandens kelių transporte 1 straipsnio b punktas, kuriame „vežėjas“ apibūdinamas kaip vieno ar kelių vidaus vandenų laivų savininkas ar operatorius, ir šios direktyvos 2 straipsnis, kiek jame nustatoma, kad šioje srityje sutartys tarp šalių sudaromos laisvai, turi būti aiškinami taip, kad jie nedraudžia tokių nacionalinės teisės aktų, kaip taikomi šioje pagrindinėje byloje, kurie šio apibrėžimo neatitinkančiam asmeniui leidžia kaip vežėjui sudaryti vežimo sutartį.

Parašai.