TIESAS SPRIEDUMS (astotā palāta)

2016. gada 12. oktobrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Direktīva 96/75/EK — Fraktēšanas un cenu noteikšanas sistēma preču pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem — Piemērošanas joma — 1. panta b) punkts — Jēdziens "pārvadātājs" — 2. pants — Brīvība slēgt līgumus un vienoties par cenām

Lieta C-92/15

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *hof van beroep te Antwerpen* (Antverpenes Apelācijas tiesa, Beļģija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2014. gada 15. decembrī un kas Tiesā reģistrēts 2015. gada 25. februārī, tiesvedībā

Sven Mathys

pret

De Grave Antverpia NV .

TIESA (astotā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs M. Vilars [*M. Vilaras*], tiesneši J. Malenovskis [*J. Malenovský*] un D. Švābi [*D. Šváby*] (referents),

ģenerāladvokāts M. Bobeks [*M. Bobek*],

sekretārs A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza

— *De Grave Antverpia NV* vārdā – *T. Kegels, advocaat*,

— Eiropas Komisijas vārdā – *L. Nicolae* un *F. Wilman*, pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – holandiešu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Padomes 1996. gada 19. novembra Direktīvas 96/75/EK par fraktēšanas un cenu noteikšanas sistēmu valsts un starptautiskajos pārvadājumos pa iekšējiem ūdensceļiem Kopienā (OV 1996, L 304, 12. lpp.) 1. panta b) punktu un 2. pantu.

2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp *Sven Mathys* un *De Grave Antverpia NV* (turpmāk tekstā – "*DGA*") par tāda līguma spēkā esamību un izpildi, ar ko *DGA* uzdeva *S. Mathys* veikt smilšu pārvadājumus ar kuģi pa iekšējiem ūdensceļiem starp divām noteiktām vietām Beļģijas teritorijā laika posmā no 2005. gada 1. marta līdz 2006. gada 31. decembrim.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

3 Direktīvas 96/75 preambulas pirmais, trešais un piektais apsvērums ir formulēts šādi:

"tā kā autoceļu un dzelzceļu piesātinājuma, transporta drošības, vides aizsardzības, enerģijas taupīšanas un pilsoņu dzīves kvalitātes pieaugošās problēmas sabiedrības interesēs prasa iekšējo ūdensceļu piedāvātā transporta potenciāla intensīvāku attīstību un labāku izmantošanu, jo īpaši paaugstinot tā konkurētspēju;

[..]

tā kā iekšējā tirgus līdzsvarota darbība prasa iekšējo ūdensceļu pārvadājumu pielāgošanu fraktēšanas organizēšanai pēc rotācijas principa, lai virzītos uz lielāku komerciālo elastīgumu un sistēmu brīvai fraktēšanai un cenu noteikšanai;

[..]

tā kā saskaņā ar subsidiaritātes principu ir gan nepieciešami, gan atbilstīgi noteikt vienotu grafiku Kopienas līmenī tirgus pakāpeniskai liberalizācijai, atstājot dalībvalstu ziņā atbildību par šādas liberalizācijas īstenošanu."

4 Atbilstoši Direktīvas 96/75 1. pantā sniegtajai definīcijai, "fraktēšanas sistēma pēc rotācijas principa" ir sistēma, kurā fraktēšanas līgumu apmaiņā sadala klientu pārvadājumu operāciju pieprasījumus par iepriekš noteiktām cenām.

5 Atbilstoši šīs direktīvas 1. panta b) punktam "pārvadātājs" ir viena vai vairāku iekšējo ūdensceļu kuģu īpašnieks vai operators.

6 Minētās direktīvas 2. pantā ir noteikts:

"Pārvadājumu jomā pa valsts un starptautiskas nozīmes iekšējiem ūdensceļiem Kopienā attiecīgās puses brīvi slēdz līgumus un brīvi vienojas par cenām."

7 Direktīvas 96/75 3.–6. pantā ir reglamentēts pārejas režīms, kurš beidzās 2000. gada 1. janvārī. Izņemot "fraktēšanas sistēmas pēc rotācijas principa" jēdziena definīciju šīs direktīvas 1. panta a) punktā, terminu "pārvadātājs" izmanto vienīgi normās saistībā ar šo režīmu, konkrēti, minētās direktīvas 3. panta otrajā ievilkumā un 6. panta pirmajā un otrajā ievilkumā.

8 Turklāt šīs pašas direktīvas 7. un 8. pantā ir paredzēts un strukturēts mehānisms, ar ko iekšējo ūdensceļu pārvadājumu tirgus nopietnu traucējumu gadījumā Komisija var veikt piemērotus pasākumus un jo īpaši pasākumus, kas izstrādāti, lai novērstu jebkādu jaunu pieaugumu pārvadājumu jaudā konkrētajā tirgū esošajā piedāvājumā, neierobežojot Padomes 1989. gada 27. aprīļa Regulu (EEK) Nr. 1101/89 par struktūras uzlabojumiem iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (OV 1989, L 116, 25. lpp.), kura bija spēkā tolaik un kuras mērķis bija cīņa ar pārmērīgajām strukturālajām jaudām, kas konstatētas atsevišķās šī tirgus daļās kuģu likvidēšanas dēļ.

9 Visbeidzot, Direktīvas 96/75 9.–11. pantā attiecīgi ir precizēta šīs direktīvas normu transponēšanas kārtība, tās spēkā stāšanās datums un norādīts, ka šī direktīva ir adresēta ir dalībvalstīm.

Beļģijas tiesības

10 Pamatlietas strīdam piemērojamais tiesiskais regulējums būtībā ietver, pirmkārt, 1936. gada 5. maija *wet op de binnenbevrachting* (Likums par fraktēšanu pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem; 1936. gada 10. jūnija *Belgisch Staatsblad*, 4190. lpp.) un, otrkārt, 1967. gada 26. jūnija *wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer* (Likums par starpnieku statusu preču pārvadājumos; 1967. gada 27. septembra *Belgisch Staatsblad*, 10121. lpp.).

11 No iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka 1936. gada 5. maija Likuma par fraktēšanu pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem 1. pantā ir teikts, ka šis likums ir piemērojams visiem līgumiem, kuru mērķis ir izmantot iekšzemes ūdensceļu kuģi preču uzglabāšanai vai pārvadāšanai, ja vien nav noteikts citādi.

12 Atbilstoši minētā likuma 3. pantam "fraktētājs" šī likuma piemērošanas nolūkos ir persona, kura rīkojas kā starpnieks, noslēdzot fraktēšanas līgumu (turpmāk tekstā – "frakts mākleris"), "nosūtītājs" ir persona, kura iekrauj kravu kuģī iekraušanas ostā, "saņēmējs" ir persona, kurai preces jāpiegādā galamērķī, un "kapteinis" ir kapteinis–kuģa īpašnieks vai iecelts kapteinis.

13 No 1935. gada 5. maija Likuma par fraktēšanu pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem izriet, ka frakts māklerim komisiju maksā kapteinis, kad ir pabeigta iekraušana, tam ir iesniegts parakstīšanai konosaments, neatkarīgi no kapteinim pārvadāšanas noslēgumā maksājamās frakts. Atbilstoši šim pašam likumam minētā komisija nedrīkst pārsniegt 10 % no frakts, citādi frakts mākleris zaudē tiesības uz komisijas atlīdzību.

14 No iesniedzējtiesas nolēmuma izriet arī, ka pamatlietā ir tikusi izdarīta atsauce arī uz 1967. gada 26. jūnija Likumu par starpnieku statusu preču pārvadājumos. Atbilstoši šī likuma 1. panta 1. un 2. punktam, pirmkārt, par "pārvadājumu komisionāru" uzskata personu, kura pret atlīdzību uzņemas veikt preču pārvadājumus un to uzdot darīt savā vārdā trešajām personām, un, otrkārt, par "pārvadājumu mākleri" uzskata personu, kura par atlīdzību vienojas ar divām vai vairākām personām nolūkā, lai tās savā starpā noslēgtu preču pārvadājuma līgumu, un kura šī līguma noslēgšanā iespējami piedalās vienīgi kā pārstāvis.

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

15 2004. gada 1. decembrī *DGA* kā "pārvadātājs" noslēdza pārvadājuma līgumu ar *SCR Sibelco NV* (turpmāk tekstā – "*Sibelco*") kā nosūtītāju, atbilstoši kuram *DGA* apņēmās pārvadāt smiltis pa iekšējiem ūdensceļiem starp divām konkrētām vietām Beļģijas teritorijā laika posmā no 2004. gada 1. decembra līdz 2006. gada 31. decembrim. Frakts, proti, pārvadājuma cena, iesniedzējtiesai netika atklāta.

16 No iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka *DGA* nebija kuģa kuģošanai pa iekšzemes ūdensceļiem.

17 2005. gada sākumā *DGA* vienojās ar *S. Mathys*, iekšējo ūdensceļu kuģa īpašnieku, par frakti, ko tā tam maksās par pārvadājumiem, kuri veicami minētā līguma izpildei, un tās apmērs bija atkarīgs no tā, vai *S. Mathys* izlemtu ar *DGA* noslēgt pamatlīgumu vai ne.

18 2005. gada 1. martā pēc izmēģinājuma laika *DGA* kā pasūtītājs noslēdza šo pamatlīgumu ar *S. Mathys* kā pārvadātāju, lai tas veiktu minētos pārvadājumus, kas precīzi atbilda saistībām, kuras *DGA* bija uzņēmusies pret *Sibelco*.

19 Frakts tika nolīgta EUR 3,37 apmērā par pārvadāto tonnu smilšu, ieskaitot visas atlīdzības, piemērojot klauzulu par pielāgojumiem atkarībā no degvielas cenu izmaiņām, savukārt *DGA* pienācās komisija 4 % apmērā. Šajā pamatlīgumā vēl tika noteikts, ka tā pamatā ir nosūtītāja, proti, *Sibelco*, noteiktie apjomi un ka *S. Mathys* šī pamatlīguma izpildei apņemas izmantot vienīgi savu kuģi.

20 Pēc tam, kad *S. Mathys* vienpusēji izbeidza iepriekš minētā pamatlīguma izpildi, viņš vērsās pie *DGA* par dažādu summu samaksu, tostarp summas, kas nebija novērtēta dažādas informācijas trūkuma dēļ, proti, būtībā frakti, par ko bija vienojušies *DGA* un *Sibelco*, kura atbilda starpībai starp frakti, ko *Sibelco* bija samaksājusi *DGA*, un frakti, ko *DGA* samaksāja *S. Mathys* saistībā ar pēdējā minētā pārvadātajiem smilšu daudzumiem, un papildu komisijas maksas, kuras viņš nepamatoti esot samaksājis *DGA* (turpmāk tekstā – "kompensācija par frakts starpību"). *DGA* savukārt pretprasībā lūdza piespriest *S. Mathys* samaksāt kompensāciju par pamatlīguma nepamatotu pārtraukšanu.

21 Ar pirmās instances tiesas spriedumu *S. Mathys* prasība tika daļēji apmierināta, taču viņam netika piešķirta kompensācija par frakts starpību un *DGA* pretprasība tika atzīta par principā nepamatotu, uzdodot veikt ekspertīzi, lai novērtētu zaudējumus, kas pēdējai minētajai radušies, *S. Mathys* laužot pamatlīgumu.

22 Apelācijas sūdzībā, ko *S. Mathys* iesniedza par šo spriedumu, viņš uzturēja prasījumu attiecībā uz kompensāciju par frakts starpību.

23 Šajā ziņā viņš tostarp norādīja, ka Direktīvas 96/75 1. panta b) punktā ir ietverta prasība, ka pārvadājuma līgumu kā pārvadātājs var noslēgt vienīgi iekšzemes ūdensceļu kuģa īpašnieks vai operators. Tādējādi persona, kas nav tā īpašnieks vai operators, šo līgumu minētajā statusā noslēgt nevar un valsts likums, kas šajā gadījumā ir 1967. gada 26. jūnija Likums par starpnieku statusu preču pārvadājumos, nevar dot tiesības personai, kura nav minētais īpašnieks vai operators, noslēgt līgumu pārvadātāja statusā.

24 Viņš arī norādīja, ka tāda prakse, atbilstoši kurai persona, kas nav iekšzemes ūdensceļu kuģa īpašnieks vai operators, slēdz pārvadājuma līgumu ar nosūtītāju, lai pēc tam šī līguma izpildei nepieciešamo pakalpojumu sniegšanu uzdotu veikt iekšzemes ūdensceļu kuģa īpašniekam vai operatoram, piemērojot tam citādus noteikumus un frakti, kas ir zemāka par minētajā līgumā noteikto, turklāt minētie noteikumi šim īpašniekam vai operatoram nav zināmi, ir pretrunā Direktīvas 96/75 2. pantam.

25 *S. Mathys* uzskata, ka tādējādi *DGA* ir uzskatāma nevis par pārvadātāju, bet gan par frakts mākleri, proti, "fraktētāju" 1936. gada 5. maija Likuma par pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem 3. panta izpratnē un tādēļ ir jāuzskata, ka pārvadājuma līgums ir ticis noslēgts tieši starp *S. Mathys* un *Sibelco*. *DGA* attiecībās ar *Sibelco* esot nepamatoti izmantojusi pārvadātāja statusu, tikai lai apietu imperatīvās tiesību normas, kuras ierobežo komisijas maksas apmēru, kādu var saņemt frakts mākleris.

26 Ņemot vērā *S. Mathys* argumentus, iesniedzējtiesa uzskata, ka tajā izskatāmās lietas risinājums, iespējams, ir atkarīgs no 1936. gada 5. maija Likuma par pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem 3. panta atbilstības Direktīvai 96/75.

27 Šādos apstākļos *hof van beroep te Antwerpen* (Antverpenes Apelācijas tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai Beļģijas 1936. gada 5. maija Likuma par pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem 3. pants ir saderīgs ar Direktīvas 96/75/EK 1. un 2. pantu, ja persona, kura nav nedz iekšzemes ūdensceļu kuģa īpašnieks, nedz tā operators, var slēgt līgumu par preču pārvadāšanu pa iekšzemes ūdensceļiem kā pārvadātājs, nevis kā starpnieks "fraktētājs" Likuma par fraktēšanu pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem 3. panta izpratnē?"

Par prejudiciālo jautājumu

28 Ar savu jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai saistībā ar preču pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem Direktīvas 96/75 1. panta b) punkts, ciktāl tajā "pārvadātājs" ir definēts kā viena vai vairāku iekšējo ūdensceļu kuģu īpašnieks vai operators, un šīs direktīvas 2. pants, ciktāl tajā noteikts, ka šajā jomā līgumus puses slēdz, brīvi vienojoties, ir interpretējami tādējādi, ka tiem ir pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums kā pamatlietā, atbilstoši kuram personai, kas neatbilst minētajai definīcijai, ir ļauts noslēgt pārvadājuma līgumu pārvadātāja statusā.

29 Vispirms no Direktīvas 96/75 preambulas pirmā, trešā un piektā apsvēruma, kā arī tās 1. panta a) punkta un 2. panta izriet, ka tās galvenais mērķis ir likvidēt specifisko fraktēšanas līgumu apmaiņas sistēmu, ar kuru, nosakot rotāciju kuģu īpašnieku starpā un arī iepriekš fiksējot pārvadājuma cenas, tika ierobežotas to tiesības slēgt līgumus ar klientiem. Tā kā šāda sistēma tika uzskatīta par šķērsli preču pārvadājumu pa iekšējiem ūdensceļiem Eiropas Savienībā attīstībai un konkurētspējai, ar minēto direktīvu tika paredzēts liberalizēt šīs jomas iekšējo tirgu, no 2000. gada 1. janvāra nosakot, pirmkārt, brīvas fraktēšanas režīmu, izbeidzot fraktēšanu pēc rotācijas principa, un, otrkārt, brīvu pārvadājuma cenu veidošanas režīmu, likvidējot jebkādu obligātu iepriekšēju cenu noteikšanu.

30 Direktīvas 96/75 2. pantā tādējādi ir noteikts šīs direktīvas princips, atbilstoši kuram pārvadājumu jomā pa iekšējiem ūdensceļiem "attiecīgās puses brīvi slēdz līgumus un brīvi vienojas par cenām". Tiesa, jāatzīst, ka šīs normas teksts to pušu loku, kuras drīkst noslēgt šādus līgumus, nekādi neierobežo tikai ar tām personām, kas atbilst minētās direktīvas 1. panta b) punktā ietvertajai pārvadātāja definīcijai. Izmantojot jēdzienu "attiecīgās puses", bet to tomēr nedefinējot, minētajā 2. pantā netiek izslēgts, ka persona, kurai nav "pārvadātāja" statusa šīs direktīvas 1. panta b) punkta izpratnē, var slēgt pārvadājuma līgumus šajā jomā.

31 Attiecībā uz Direktīvas 96/75 1. panta b) punktu, kurā šīs direktīvas piemērošanas nolūkos ir definēts "pārvadātāja" jēdziens, ar to saprotot "viena vai vairāku iekšējo ūdensceļu kuģu īpašnieku vai operatoru", ir jānorāda, ka šīs normas teksts nekādi nenorāda, ka, lai noslēgtu līgumu preču pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, obligāti ir nepieciešams "pārvadātāja" statuss minētās normas izpratnē.

32 Turklāt ir jāatzīst, ka Direktīvā 96/75 termins "pārvadātājs" ir izmantots tikai tās 3.–6. pantā, kuri saistīti ar pārejas posmu, ar ko izdara atkāpi no šīs direktīvas 2. pantā ietvertā principa un kas ir jau noslēdzies 2000. gada 1. janvārī. Līdz ar to minētās direktīvas 1. panta b) punktā ietvertajai definīcijai kopš šī datuma vairs nav juridiskas nozīmes un tai nevar piešķirt jebkādu vērā ņemamu normatīvu vērtību tādā kontekstā kā pamatlietā aplūkojamais.

33 No tā izriet, ka Direktīvā 96/75 konkrēti ir aizliegti vienīgi divi fraktēšanas pēc rotācijas principa sistēmai raksturīgi elementi, proti, sadales sistēma atbilstoši kārtībai, kādā kuģi kļūst pieejami, un cenu iepriekšējas noteikšanas sistēma. Līdz ar to tās mērķis nav vispārīgā veidā reglamentēt preču pārvadājuma pa iekšējiem ūdensceļiem līgumus.

34 Tādējādi, tā kā Direktīvā 96/75 preču pārvadājuma pa iekšējiem ūdensceļiem jomā nekādi nav minēta kādas līguma puses darbība "frakts māklera" vai "fraktētāja" statusā, šajā direktīvā nav reglamentēta frakts mākleru vai personu darbība, kuras, lai arī tām pašām nav pārvadājumiem iekšējiem ūdensceļiem nepieciešamā aprīkojuma, tomēr personīgi uzņemas veikt šādus pārvadājumus, šai nolūkā izmantojot kuģu kapteiņu pakalpojumus. Tādēļ tas, ka valsts tiesībās viena no šādu līgumu pusēm ir kvalificēta kā "frakts mākleris" vai "fraktētājs", nav saistāms ar šīs direktīvas interpretāciju.

35 Tādējādi no Direktīvas 96/75 atbilstošajiem preambulas apsvērumiem un normām izriet, ka tajā nav regulēti prejudiciālajā jautājumā norādītie elementi un tādējādi tā ir pilnīgi neitrāla attiecībā uz tiem, proti, vai personai ir jābūt kuģa īpašniecei, lai pārvadātāja statusā varētu likumīgi noslēgt līgumu par preču pārvadāšanu pa iekšējiem ūdensceļiem.

36 Ņemot vērā visus iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka saistībā ar preču pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem Direktīvas 96/75 1. panta b) punkts, ciktāl tajā "pārvadātājs" ir definēts kā viena vai vairāku iekšējo ūdensceļu kuģu īpašnieks vai operators, un šīs direktīvas 2. pants, ciktāl tajā noteikts, ka šajā jomā līgumus puses slēdz, brīvi vienojoties, ir interpretējami tādējādi, ka tiem nav pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums kā pamatlietā, atbilstoši kuram personai, kas minētajai definīcijai neatbilst, ir ļauts noslēgt pārvadājuma līgumu pārvadātāja statusā.

Par tiesāšanās izdevumiem

37 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (astotā palāta) nospriež:

Saistībā ar preču pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem Padomes 1996. gada 19. novembra Direktīvas 96/75/EK par fraktēšanas un cenu noteikšanas sistēmu valsts un starptautiskajos pārvadājumos pa iekšējiem ūdensceļiem Kopienā 1. panta b) punkts, ciktāl tajā "pārvadātājs" ir definēts kā viena vai vairāku iekšējo ūdensceļu kuģu īpašnieks vai operators, un šīs direktīvas 2. pants, ciktāl tajā noteikts, ka šajā jomā līgumus puses slēdz, brīvi vienojoties, ir interpretējami tādējādi, ka tiem nav pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums kā pamatlietā, atbilstoši kuram personai, kas minētajai definīcijai neatbilst, ir ļauts noslēgt pārvadājuma līgumu pārvadātāja statusā.

[Paraksti]