Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 12 października 2016 r.*

Odesłanie prejudycjalne — Dyrektywa 96/75/WE — Systemy czarterowania i wyznaczania stawek przewozowych w żegludze śródlądowej — Zakres — Artykuł 1 lit. b) — Pojęcie „przewoźnika” — Artykuł 2 — Swoboda zawierania umów i negocjowania stawek

W sprawie C-92/15

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez hof van beroep te Antwerpen (sąd apelacyjny w Antwerpii, Belgia) postanowieniem z dnia 15 grudnia 2014 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 25 lutego 2015 r., w postępowaniu:

Sven Mathys

przeciwko

De Grave Antverpia NV,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: M. Vilaras, prezes izby, J. Malenovský i D. Šváby (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu De Grave Antverpia NV przez T. Kegelsa, advocaat,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez L. Nicolae i F. Wilmana, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

* Język postępowania: niderlandzki.

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 1 lit. b) i art. 2 dyrektywy Rady 96/75/WE z dnia 19 listopada 1996 r. w sprawie systemów czarterowania i wyznaczania stawek przewozowych w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej we Wspólnocie (Dz.U. 1996, L 304, s. 11).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między Svenem Mathysem a De Grave Antverpia NV (zwaną dalej „DGA") w przedmiocie ważności i wykonania umowy, w drodze której DGA powierzyła S. Mathysowi przewóz piasku statkiem żeglugi śródlądowej między dwoma określonymi punktami na terytorium Belgii w okresie od 1 marca 2005 r. do 31 grudnia 2006 r.

Ramy prawne

Prawo Unii

3 Motywy pierwszy, trzeci i piąty dyrektywy 96/75 brzmią następująco:

„pogłębiające się problemy związane z przeciążeniem sieci drogowych i kolejowych, bezpieczeństwem transportu, środowiskiem naturalnym, oszczędnością energii i jakością życia obywateli wymagają w interesie publicznym wzmożonej rozbudowy oraz lepszego wykorzystania potencjału żeglugi śródlądowej, w szczególności poprzez poprawę jej konkurencyjności;

[…]

sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego wymaga dostosowania w żegludze śródlądowej do organizacji rotacyjnego systemu czarterowania w kierunku większej elastyczności z punktu widzenia gospodarczego oraz w pełni swobodnego systemu czarterowania oraz wyznaczania stawek przewozowych;

[…]

zgodnie z zasadą pomocniczości jest zarówno konieczne, jak i właściwe ustalenie na poziomie wspólnotowym jednolitego harmonogramu stopniowej liberalizacji rynku, przy jednoczesnym przekazaniu państwom członkowskim odpowiedzialności za wprowadzenie takiej liberalizacji".

4 Zgodnie z definicją zawartą w art. 1 lit. a) dyrektywy 96/75 „rotacyjny system czarterowania" oznacza zasadniczo rozdział zleceń przewozu pomiędzy przewoźników według kolejności i po z góry określonych cenach na giełdzie.

5 Zgodnie z art. 1 lit. b) tej dyrektywy „przewoźnik" oznacza właściciela lub armatora jednego lub kilku statków żeglugi śródlądowej.

6 Artykuł 2 wspomnianej dyrektywy stanowi:

„W krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej na obszarze Wspólnoty umowy między określonymi stronami zawierane są w sposób swobodny, a stawki przewozowe są swobodnie negocjowane".

7 Artykuły 3–6 dyrektywy 96/75 regulują system przejściowy, który wygasł w dniu 1 stycznia 2000 r. Termin „przewoźnik", obok zawierającej go definicji pojęcia „rotacyjnego systemu czarterowania" w art. 1 lit. a) tej dyrektywy, występuje wyłącznie w przepisach dotyczących tego systemu, a dokładnie w art. 3 tiret drugie i w art. 6 tiret pierwsze i drugie tej dyrektywy.

8 Ponadto art. 7 i 8 wspomnianej dyrektywy przewidują i regulują mechanizm, za pomocą którego w przypadku poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej Komisja Europejska może podjąć właściwe środki, w szczególności takie, za pomocą których ograniczone zostanie każde dalsze podwyższanie zdolności przewozowych oferowanych na tym rynku, bez uszczerbku dla rozporządzenia Rady (EWG) nr 1101/89 z dnia 27 kwietnia 1989 r. w sprawie poprawy struktury żeglugi śródlądowej (Dz.U. 1989, L 116, s. 25), obowiązującego w owym czasie, które miało na celu zwalczanie stwierdzonych w niektórych częściach tego rynku nadwyżek strukturalnych poprzez niszczenie statków.

9 W końcu, art. 9–11 dyrektywy 96/75 określają, odpowiednio, warunki transpozycji przepisów tej dyrektywy, datę wejścia w życie i fakt, że jej adresatami są państwa członkowskie.

Prawo belgijskie

10 Uregulowanie krajowe mające zastosowanie w postępowaniu głównym składa się zasadniczo z jednej strony z wet op de binnenbevrachting (ustawy o czarterowaniu w żegludze śródlądowej) z dnia 5 maja 1936 r. (*Belgisch Staatsbald* z dnia 10 czerwca 1936 r., s. 4190), a z drugiej strony z wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (ustawy o statusie pośredników w transporcie towarów) z dnia 26 czerwca 1967 r. (*Belgisch Staatsbald* z dnia 27 września 1967, s. 10121).

11 Z postanowienia odsyłającego wynika, że ustawa z dnia 5 maja 1936 r. o czarterowaniu w żegludze śródlądowej stanowi w art. 1, że wszelkie porozumienia mające za przedmiot wykorzystywanie statku żeglugi śródlądowej do przewożenia lub składowania towarów są regulowane przepisami tej ustawy, o ile nie postanowiono inaczej.

12 Zgodnie z art. 3 wspomnianej ustawy dla celów jej stosowania „czarterujący" oznacza osobę, która występuje jako pośrednik przy zawieraniu umowy czarteru (zwaną dalej również „pośrednikiem czarterowym"), „wysyłający" oznacza osobę, która załadowuje statek w porcie zaokrętowania, a „przewoźnik żeglugi śródlądowej" oznacza właściciela statku lub kapitana wyznaczonego przez właściciela.

13 Z ustawy z dnia 5 maja 1936 r. o czarterowaniu w żegludze śródlądowej wynika, że prowizja pośrednika czarterowego jest należna od przewoźnika z chwilą, gdy po zakończeniu załadunku zostanie mu przedłożony do podpisu konosament, niezależnie od frachtu, który zostanie mu rzeczywiście zapłacony na zakończenie przewozu. Na podstawie tej ustawy prowizja nie może przekraczać 10% frachtu, pod groźbą wygaśnięcia prawa pośrednika czarterowego do prowizji.

14 Z drugiej strony z postanowienia odsyłającego wynika również, że w postępowaniu głównym powołano się na ustawę z dnia 26 czerwca 1967 r. o statusie pośredników w transporcie towarów. Zgodnie z jej art. 1 ust. 1 i 2 „spedytor" oznacza każdą osobę, która za wynagrodzeniem zobowiązuje się do przeprowadzenia przewozu towarów i zleca przeprowadzenie tego transportu we własnym imieniu przez osoby trzecie, a „broker transportowy" oznacza każdą osobę, która za wynagrodzeniem pośredniczy w nawiązaniu kontaktu między dwiema lub więcej osobami w celu zawarcia przez nie umowy przewozu towarów i która uczestniczy ewentualnie w zawarciu tej umowy wyłącznie w charakterze przedstawiciela swoich mocodawców.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

15 W dniu 1 grudnia 2004 r. DGA w charakterze „przewoźnika” zawarła umowę przewozu z SCR Sibelco NV (zwaną dalej „spółką Sibelco”) jako zleceniodawcą, w której to umowie DGA zobowiązała się do przewozu w żegludze śródlądowej piasku między dwoma określonymi punktami na terytorium Belgii w okresie od 1 grudnia 2004 r. do 31 grudnia 2006 r. Uzgodniony fracht, czyli cena przewozu, nie został ujawniony przed sądem odsyłającym.

16 Z postanowienia odsyłającego wynika, że DGA nie posiadała statku żeglugi śródlądowej.

17 Na początku roku 2005 DGA negocjowała z S. Mathysem, właścicielem statku żeglugi śródlądowej, fracht należny temu ostatniemu za realizację przewozów w celu wykonania tej umowy, który miał być zmienny w zależności od tego, czy S. Mathys zdecydowałby się na związanie się z DGA umową ramową czy też nie.

18 W dniu 1 marca 2005 r., po okresie próbnym, DGA zawarła jako zleceniodawca taką umowę ramową z S. Mathysem jako przewoźnikiem w celu zlecenia realizacji przez tego ostatniego przewozów, które konkretnie odpowiadały zobowiązaniom zawartym przez DGA wobec spółki Sibelco.

19 Fracht został w tej umowie ustalony na 3,37 EUR za tonę przewiezionego piasku, obejmując wszelkie dodatki, z zastrzeżeniem klauzuli dostosowawczej zależnej od zmian ceny mazutu, przy czym DGA przysługiwała prowizja 4%. W tej umowie ramowej wyjaśniono jeszcze, że sporządzono ją na podstawie ilości towarów zadeklarowanych przez wysyłającego, czyli spółkę Sibelco, i że S. Mathys zobowiązuje się do wykorzystywania swojego statku wyłącznie do wykonania tej umowy ramowej.

20 Po jednostronnym zakończeniu wykonywania wspomnianej umowy ramowej S. Mathys wezwał DGA do zapłaty różnych kwot, wśród których jedna nie była określona liczbowo z powodu braku znajomości przez niego wszystkich niezbędnych danych, a mianowicie głównie kwoty frachtu uzgodnionego między DGA i spółką Sibelco, i odpowiadała różnicy między frachtem płaconym przez spółkę Sibelco na rzecz DGA a frachtem płaconym przez DGA na rzecz S. Mathysa w związku z ilościami piasku przewiezionymi przez tego ostatniego, obok prowizji ewentualnie zapłaconych nienależnie przez niego na rzecz DGA (kwota zwana dalej „dodatkiem za różnicę frachtu”). DGA podniosła ze swej strony żądanie wzajemne zasądzenia od S. Mathysa zapłaty odszkodowania za niezgodne z prawem zerwanie tej umowy ramowej.

21 Wyrokiem wydanym w pierwszej instancji częściowo uwzględniono żądanie S. Mathysa, bez przyznania mu jednak dodatku za różnicę frachtu, oraz stwierdzono co do istoty zasadność żądania wzajemnego DGA, nakazując sporządzenie ekspertyzy celem liczbowego określenia szkody poniesionej przez tę spółkę z powodu rozwiązania umowy ramowej przez S. Mathysa.

22 W ramach apelacji wniesionej od tego wyroku S. Mathys ponowił swoje żądanie przyznania dodatku za różnicę frachtu.

23 Podniósł on w tym względzie w szczególności, że z art. 1 lit. b) dyrektywy 96/75 wynika, iż jedynie właściciel lub armator statku żeglugi śródlądowej może zawrzeć umowę przewozu w charakterze przewoźnika. W konsekwencji osoba inna niż taki właściciel lub armator nie może zawrzeć takiej umowy w tym charakterze i ustawa krajowa, w niniejszym wypadku ustawa z dnia 26 czerwca 1967 r. o statusie pośredników w transporcie towarów, nie może uprawniać osoby innej niż taki właściciel lub armator do zawarcia umowy przewozu w charakterze przewoźnika.

24 Podniósł on również, że praktyka polegająca na tym, iż osoba inna niż właściciel lub armator statku żeglugi śródlądowej zawiera umowę przewozu z załadowcą, aby następnie zlecić wypełnienie świadczeń niezbędnych do wykonania tej umowy przez właściciela lub armatora statku żeglugi śródlądowej na innych warunkach i za fracht niższy od uzgodnionego w tej umowie, które to warunki są poza tym nieznane temu właścicielowi lub armatorowi, jest sprzeczna z art. 2 dyrektywy 96/75.

25 Zdaniem S. Mathysa wynika z tego, że DGA nie można uznać za przewoźnika, lecz za pośrednika czarterowego, to znaczy „frachtującego" w rozumieniu art. 3 ustawy z dnia 5 maja 1936 r. o czarterowaniu w żegludze śródlądowej, wobec czego należy przyjąć, że umowa przewozu została zawarta bezpośrednio między spółką Sibelco a nim. Sven Mathys twierdzi, że DGA niezgodnie z prawem utrzymywała, że działa wobec spółki Sibelco w charakterze przewoźnika tylko w celu obejścia przepisów bezwzględnie obowiązujących, które ograniczają prowizję, jaką może otrzymać pośrednik czarterowy.

26 Mając na uwadze argumentację przedstawioną przez S. Mathysa, sąd odsyłający uważa, że rozwiązanie zawisłego przed nim sporu może ewentualnie zależeć od zgodności art. 3 ustawy z dnia 5 maja 1936 r. o czarterowaniu w żegludze śródlądowej z dyrektywą 96/75.

27 W tych okolicznościach hof van beroep te Antwerpen (sąd apelacyjny w Antwerpii, Belgia) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy art. 3 belgijskiej ustawy z dnia 5 maja 1936 r. o czarterowaniu w żegludze śródlądowej jest zgodny z art. 1 i 2 dyrektywy 96/75, gdy osoba, która nie jest ani właścicielem, ani armatorem statku żeglugi śródlądowej, zawiera jako przewoźnik umowę przewozu towarów w żegludze śródlądowej i nie występuje w charakterze pośrednika »czarterującego« w rozumieniu art. 3 ustawy o czarterowaniu w żegludze śródlądowej?".

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

28 Poprzez swoje pytanie sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy w ramach działalności w zakresie przewozu towarów w żegludze śródlądowej art. 1 lit. b) dyrektywy 96/75, definiujący „przewoźnika" jako właściciela lub armatora jednego lub kilku statków żeglugi śródlądowej, i art. 2 tej dyrektywy, stanowiący, że w tej dziedzinie umowy są zawierane w sposób swobodny między określonymi stronami, należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one uregulowaniu krajowemu, takiemu jak mające zastosowanie w postępowaniu głównym, które pozwala osobie niespełniającej tej definicji na zawarcie umowy przewozu w charakterze przewoźnika.

29 Przede wszystkim z motywów pierwszego, trzeciego i piątego, jak też z art. 1 lit. a) i art. 2 dyrektywy 96/75 wynika, że głównym celem tej dyrektywy jest położenie kresu szczególnemu systemowi giełdy czarterowej, który narzucając przewoźnikom rotacyjność i ustalane z góry stawki przewozowe, ograniczał ich prawo do zawierania umów z klientami. Ze względu na to, że system ten był postrzegany jako hamulec dla rozwoju i konkurencyjności przewozu towarów w żegludze śródlądowej w Unii Europejskiej, dyrektywa ta zmierza do liberalizacji rynku wewnętrznego w tej dziedzinie, wprowadzając od dnia 1 stycznia 2000 r. z jednej strony system swobody czarterowania, uchylający rotacyjny system czarterowania, a z drugiej strony system swobody kształtowania stawek przewozowych, uchylający całkowicie system ustalania z góry obowiązkowych stawek przewozowych.

30 Artkuł 2 dyrektywy 96/75 określa podstawową zasadę tej dyrektywy, zgodnie z którą w działalności w zakresie przewozu towarów w żegludze śródlądowej „umowy między określonymi stronami zawierane są w sposób swobodny, a stawki przewozowe są swobodnie negocjowane". Należy stwierdzić, że treść tego przepisu nie ogranicza w żaden sposób kręgu stron uprawnionych do zawierania takich umów jedynie do osób odpowiadających definicji „przewoźnika" zawartej w art. 1

lit. b) tej dyrektywy. Posługując się wyrażeniem „określonymi stronami” bez bliższego definiowania tych stron, wspomniany art. 2 nie wyklucza, że osoba niemająca charakteru „przewoźnika” w rozumieniu tego art. 1 lit. b) może zawrzeć umowę przewozu w tej dziedzinie.

31 Co się tyczy art. 1 lit. b) dyrektywy 96/75, który definiuje pojęcie „przewoźnika” do celów tej dyrektywy jako „właściciela lub armatora jednego lub kilku statków żeglugi śródlądowej”, należy zaznaczyć, że brzmienie tego przepisu nie wskazuje w żaden sposób, iż należy mieć charakter „przewoźnika” w rozumieniu tego przepisu, by móc zawrzeć umowę przewozu w dziedzinie przewozu towarów w żegludze śródlądowej.

32 Ponadto należy stwierdzić, że dyrektywa 96/75 używa terminu „przewoźnik” jedynie w art. 3 i 6, które dotyczą okresu przejściowego, będącego odstępstwem od zasady ustanowionej w art. 2 tej dyrektywy, który to upłynął w dniu 1 stycznia 2000 r. Stąd definicja zawarta w art. 1 lit. b) wspomnianej dyrektywy utraciła z tym dniem moc prawną i nie może mieć jakiejkolwiek wartości normatywnej w kontekście takim jak w postępowaniu głównym.

33 Wynika z tego, że dyrektywa 96/75 ogranicza się konkretnie do zakazu dwóch charakterystycznych elementów funkcjonowania rotacyjnych giełd czarterowych, a mianowicie systemu uzyskiwania zleceń w takiej kolejności, w jakiej statki są wolne po rozładunku, i systemu stawek określanych z góry. Jej celem nie jest zatem uregulowanie w sposób ogólny umów przewozu towarów w żegludze śródlądowej.

34 W konsekwencji, jako że dyrektywa 96/75 w ogóle nie mówi o interwencji jednej ze stron w charakterze „pośrednika czarterowego” lub „czarterującego” w umowach w dziedzinie przewozu towarów w żegludze śródlądowej, nie reguluje ona w żaden sposób interwencji pośredników czarterowych lub osób, które nie posiadając własnych środków do prowadzenia działalności w zakresie przewozów w żegludze śródlądowej, mimo to zobowiązują się osobiście do realizacji takiego przewozu, przewidując skorzystanie z usług przewoźnika żeglugi śródlądowej. Zakwalifikowanie w prawie krajowym jednej ze stron takich umów jako „pośrednika czarterowego” lub „czarterującego” nie ma zatem znaczenia dla wykładni wspomnianej dyrektywy.

35 Z motywów i ze stosownych przepisów dyrektywy 96/75 wynika zatem, że dyrektywa ta nie reguluje żadnego z elementów, których dotyczy pytanie prejudycjalne, a mianowicie czy należy dysponować statkiem, aby móc zawrzeć zgodnie z prawem umowę przewozu towarów w żegludze śródlądowej w charakterze przewoźnika, i w konsekwencji jest całkowicie neutralna w odniesieniu do tych elementów.

36 Uwzględniając całość powyższych rozważań, na zadane pytane należy odpowiedzieć, że w ramach działalności w zakresie przewozów towarów w żegludze śródlądowej art. 1 lit. b) dyrektywy 96/75, definiujący „przewoźnika” jako właściciela lub armatora jednego lub kilku statków żeglugi śródlądowej, i art. 2 tej dyrektywy, stanowiący, że w tej dziedzinie umowy między określonymi stronami zawierane są w sposób swobodny, należy interpretować w ten sposób, że nie sprzeciwiają się one uregulowaniu krajowemu, takiemu jak mające zastosowanie w postępowaniu głównym, które pozwalałoby osobie, która nie odpowiada tej definicji, na zawarcie umowy przewozu w charakterze przewoźnika.

W przedmiocie kosztów

37 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (ósma izba) orzeka, co następuje:

W ramach działalności w zakresie przewozu towarów w żegludze śródlądowej art. 1 lit. b) dyrektywy Rady 96/75/WE z dnia 19 listopada 1996 r. w sprawie systemów czarterowania i wyznaczania stawek przewozowych w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej we Wspólnocie, definiujący „przewoźnika" jako właściciela lub armatora jednego lub kilku statków żeglugi śródlądowej, i art. 2 tej dyrektywy, stanowiący, że w tej dziedzinie umowy między określonymi stronami zawierane są w sposób swobodny, należy interpretować w ten sposób, że przepisy te nie sprzeciwiają się uregulowaniu krajowemu, takiemu jak mające zastosowanie w postępowaniu głównym, które pozwalałoby osobie, która nie odpowiada tej definicji, na zawarcie umowy przewozu w charakterze przewoźnika.

Podpisy