Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (ôsma komora)

z 12. októbra 2016*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Smernica 96/75/ES — Systémy prenájmu lodí a cenotvorby v oblasti prepravy tovaru na vnútrozemských vodných cestách — Rozsah — Článok 1 písm. b) — Pojem ‚dopravca' — Článok 2 — Sloboda pri uzatváraní zmlúv a dohadovaní cien"

Vo veci C-92/15,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Hof van beroep te Antwerpen (Odvolací súd v Antverpách, Belgicko) z 15. decembra 2014 a doručený Súdnemu dvoru 25. februára 2015, ktorý súvisí s konaním:

Sven Mathys

proti

De Grave Antverpia NV,

SÚDNY DVOR (ôsma komora),

v zložení: predseda ôsmej komory M. Vilaras, sudcovia J. Malenovský a D. Šváby (spravodajca),

generálny advokát: M. Bobek,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— De Grave Antverpia NV, v zastúpení: T. Kegels, advocaat,

— Európska komisia, v zastúpení: L. Nicolae a F. Wilman, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: holandčina.

Rozsudok

1 Návrhu na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 1 písm. b) a článku 2 smernice Rady 96/75/ES z 19. novembra 1996 o systémoch prenájmu a cenotvorby vo vnútroštátnej a medzinárodnej vnútrozemskej vodnej doprave v spoločenstve (Ú. v. ES L 304, 1996, s. 12; Mim. vyd. 07/002, s. 508).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi pánom Svenom Mathysom na jednej strane a De Grave Antverpia NV (ďalej len „DGA“) na druhej strane vo veci platnosti a vykonania zmluvy, na základe ktorej DGA poverila pána Mathysa, aby v období od 1. marca 2005 do 31. decembra 2006 loďou vnútrozemskej vodnej dopravy prepravil piesok medzi dvoma určenými miestami na belgickom území.

Právny rámec

Právo Únie

3 Prvé, tretie a piate odôvodnenie smernice 96/75 znejú:

„keďže rastúce problémy saturácie v cestnej a železničnej doprave, bezpečnosť dopravy, životné prostredie, úspora energie a kvalita života občanov si vo verejnom záujme vyžadujú intenzívnejší rozvoj a lepšie využitie dopravného potenciálu ponúkaného vnútrozemskou vodnou dopravou, najmä zdokonalením jej konkurencieschopnosti;

…

keďže hladké fungovanie vnútorného trhu si vyžaduje organizáciu rotačného systému prenájmu v záujme smerovania k väčšej komerčnej flexibilite a systému slobody prenájmu a cenotvorby;

…

keďže v súlade s princípom subsidiarity je na úrovni spoločenstva potrebné a primerané stanoviť jednotný časový rozvrh postupnej liberalizácie trhu, pričom sa ponecháva členským štátom zodpovednosť za začiatok účinnosti takejto liberalizácie“.

4 V súlade s definíciou uvedenou v článku 1 písm. a) smernice 96/75 „rotačný systém prenájmu“ v podstate spočíva v prideľovaní požiadaviek o prepravu jednotlivým prevádzkovateľom lodí na základe rotácie a za ceny, ktoré boli vopred stanovené v rámci burzy.

5 Podľa článku 1 písm. b) tejto smernice sa za „dopravcu“ považuje vlastník alebo prevádzkovateľ jednej alebo viacerých lodí vnútrozemskej vodnej dopravy.

6 Článok 2 uvedenej smernice stanovuje:

„V oblasti vnútroštátnej a medzinárodnej vnútrozemskej vodnej dopravy v spoločenstve sa zmluvy medzi príslušnými stranami majú uzatvárať slobodne a rovnako slobodne sa majú dohodnúť ceny.“

7 Články 3 až 6 smernice 96/75 upravujú prechodný režim, ktorý sa skončil 1. januára 2000. Okrem definície pojmu „rotačný systém prenájmu“ nachádzajúcej sa v článku 1 písm. a) tejto smernice sa pojem „dopravca“ používa iba v ustanoveniach týkajúcich sa tohto režimu, a to konkrétne v článku 3 druhej zarážke a článku 6 prvej a druhej zarážke uvedenej smernice.

8 Okrem toho články 7 a 8 tej istej smernice stanovujú a upravujú mechanizmus, prostredníctvom ktorého v prípade vážnej poruchy trhu vnútrozemskej vodnej dopravy môže Európska komisia prijať vhodné opatrenia, a to najmä opatrenia určené na zabránenie akéhokoľvek nového zvýšenia prepravnej kapacity ponúkanej na príslušnom trhu, bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Rady (EHS) č. 1101/89 z 27. apríla 1989 o štrukturálnom zlepšení vnútrozemskej vodnej dopravy (Ú. v. ES L 116, 1989, s. 25), ktoré bolo v tom čase účinné a ktorého cieľom bolo zabrániť prebytočným štrukturálnym kapacitám, ktoré boli konštatované v niektorých častiach tohto trhu prostredníctvom zničenia lodí.

9 Napokon články 9 až 11 smernice 96/75 spresňujú spôsoby prebratia jej ustanovení, jej deň nadobudnutia účinnosti, ako aj skutočnosť, že je adresovaná členským štátom.

Belgické právo

10 Vnútroštátnu právnu úpravu, ktorá sa uplatňuje na spor vo veci samej, v podstate tvoria jednak wet op de binnenbevrachting (zákon o prenájme lodí vo vnútrozemskej vodnej doprave) z 5. mája 1936 (*Belgisch Staatsblad* z 10. júna 1936, s. 4190) a jednak wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (zákon o štatúte sprostredkovateľov pri preprave tovaru) z 26. júna 1967 (*Belgisch Staatsblad* z 27. septembra 1967, s. 10121).

11 Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že zákon z 5. mája 1936 o prenájme lodí vo vnútrozemskej vodnej doprave vo svojom článku 1 stanovuje, že na všetky dohody, ktorých predmetom je používanie lodí vnútrozemskej vodnej dopravy na účely prepravy alebo uskladnenia tovaru, sa uplatňujú ustanovenia tohto zákona, pokiaľ nie je stanovené inak.

12 Podľa článku 3 uvedeného zákona sa na účely uplatnenia tohto zákona za „nájomcu“ považuje osoba, ktorá vystupuje ako sprostredkovateľ pri uzatvorení zmluvy o prenájme lode (ďalej tiež len „sprostredkovateľ prenájmu“), za „odosielateľa“ sa považuje osoba, ktorá vykonáva nakládku lode v prístave nalodenia, a za „prevádzkovateľa lode“ sa považuje kapitán, ktorý je vlastníkom lode, alebo kapitán poverený vlastníkom.

13 Zo zákona z 5. mája 1936 o prenájme lodí vo vnútrozemskej vodnej doprave vyplýva, že prevádzkovateľ lode je povinný zaplatiť sprostredkovateľovi prenájmu províziu po tom, čo bol po vykonaní nakládky predložený konosament na podpis, a to bez ohľadu na dovozné, ktoré mu bude za vykonanie tejto prepravy skutočne zaplatené. Na základe toho istého zákona nesmie táto provízia presiahnuť 10 % dovozného, inak sprostredkovateľ prenájmu stratí nárok na províziu.

14 Na druhej strane z návrhu na začatie prejudiciálneho konania takisto vyplýva, že v rámci konania vo veci samej bolo poukázané na zákon z 26. júna 1967 o štatúte sprostredkovateľov pri preprave tovaru. V súlade s článkom 1 ods. 1 a 2 tohto zákona sa jednak za „zasielateľa“ považuje každá osoba, ktorá sa za odmenu zaviaže vykonať prepravu tovaru a túto prepravu vykoná vo vlastnom mene prostredníctvom tretej osoby, a jednak za „sprostredkovateľa prepravy“ sa považuje každá osoba, ktorá za odmenu sprostredkuje kontakt medzi dvomi alebo viacerými osobami na účely uzatvorenia zmluvy o preprave tovaru medzi týmito osobami a ktorá pri prípadnom uzatvorení tejto zmluvy vystupuje iba ako zástupca svojich mandantov.

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

15 Dňa 1. decembra 2004 spoločnosť DGA, označená ako „dopravca“, uzatvorila zmluvu o preprave so spoločnosťou SCR Sibelco NV (ďalej len „Sibelco“) ako objednávateľom, v rámci ktorej sa DGA zaviazala prepraviť na vnútrozemských vodných cestách piesok medzi dvoma určenými miestami na

belgickom území v období od 1. decembra 2004 do 31. decembra 2006. Dohodnuté dovozné, t. j. cena za prepravu, nebola pred vnútroštátnym súdom, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, zverejnená.

16 Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že DGA nevlastnila nijaké lode vnútrozemskej vodnej dopravy.

17 Na začiatku roka 2005 sa DGA dohodla s pánom Mathysom, vlastníkom lode vnútrozemskej vodnej dopravy, na dovoznom, ktoré malo byť pánovi Mathysovi zaplatené za prepravu, ktorá mala byť uskutočnená na účely splnenia uvedenej zmluvy, pričom výška tohto dovozného závisela od toho, či pán Mathys so spoločnosťou DGA uzatvorí alebo neuzatvorí rámcovú dohodu.

18 Dňa 1.marca 2005, t. j. po skúšobnej dobe, DGA ako objednávateľ uzatvorila s pánom Mathysom ako dopravcom takúto rámcovú dohodu, na základe ktorej mal pán Mathys uskutočniť prepravu, ktorá v skutočnosti zodpovedala záväzkom spoločnosti DGA voči spoločnosti Sibelco.

19 Dovozné bolo stanovené na 3,37 eura za tonu prepravovaného piesku, vrátane všetkých náhrad, s výhradou ustanovenia o úprave ceny v závislosti od vývoja cien palivového oleja, pričom DGA mala nárok na províziu vo výške 4 %. V tejto rámcovej dohode bolo ďalej spresnené, že bola uzatvorená na základe množstva tovaru, ktoré deklaroval odosielateľ, t. j. spoločnosť Sibelco, a že na účely vykonania uvedenej rámcovej dohody sa pán Mathys zaviazal použiť výlučne svoju loď.

20 Pán Mathys po tom, čo jednostranne ukončil plnenie uvedenej rámcovej dohody, podal proti spoločnosti DGA žalobu o zaplatenie rôznych súm, vrátane sumy, ktorá nebola stanovená z dôvodu neznalosti všetkých potrebných údajov, a to v podstate sumy dovozného, ktoré bolo dohodnuté medzi spoločnosťami DGA a Sibelco, zodpovedajúcej rozdielu medzi dovozným, ktoré zaplatila Sibelco spoločnosti DGA, a dovozným, ktoré zaplatila DGA pánovi Mathysovi, v súvislosti s množstvom piesku prepraveným pánom Mathysom, okrem provízií, ktoré prípadne neoprávnene zaplatil spoločnosti DGA (ďalej len „náhrada týkajúca sa rozdielu na dovoznom“). DGA podala protinávrh smerujúci k tomu, aby bola pánovi Mathysovi uložená povinnosť zaplatiť náhradu škody z dôvodu neoprávneného ukončenia rámcovej dohody.

21 Rozsudkom vydaným v konaní na prvom stupni sa čiastočne vyhovelo návrhu pána Mathysa, avšak nebola mu priznaná náhrada týkajúca sa rozdielu na dovoznom, pričom protinávrh spoločnosti DGA bol v zásade vyhlásený za dôvodný a bolo nariadené vypracovanie posudku na účely vyčíslenia škody, ktorú táto spoločnosť utrpela z dôvodu, že pán Mathys ukončil rámcovú dohodu.

22 V rámci odvolania podaného proti tomuto rozsudku pán Mathys zopakoval svoj návrh na náhradu týkajúcu sa rozdielu na dovoznom.

23 Pán Mathys v tejto súvislosti najmä tvrdil, že z článku 1 písm. b) smernice 96/75 vyplýva, že dohodu o preprave môže ako dopravca uzatvoriť len vlastník alebo prevádzkovateľ lode vnútrozemskej vodnej dopravy. V dôsledku toho iná osoba, než je takýto vlastník alebo prevádzkovateľ, nemôže uzatvoriť takúto zmluvu ako dopravca, pričom vnútroštátny zákon, v tomto prípade zákon z 26. júna 1967 o štatúte sprostredkovateľov pri preprave tovaru, nemôže oprávňovať inú osobu, než je takýto vlastník alebo prevádzkovateľ, aby ako dopravca uzatvorila zmluvu o preprave.

24 Takisto tvrdil, že prax spočívajúca v tom, že iná osoba než vlastník alebo prevádzkovateľ lode vnútrozemskej vodnej dopravy uzatvorí zmluvu o preprave s odosielateľom, aby plnenia vyplývajúce z tejto zmluvy následne vykonal vlastník alebo prevádzkovateľ lode vnútrozemskej vodnej dopravy za iných podmienok a za nižšie dovozné, než je dovozné stanovené v uvedenej zmluve, pričom tento vlastník alebo prevádzkovateľ nevie o týchto skutočnostiach, je v rozpore s článkom 2 smernice 96/75.

25 Podľa pána Mathysa z toho vyplýva, že spoločnosť DGA treba považovať nie za dopravcu, ale za sprostredkovateľa prenájmu, t. j. za „nájomcu“ v zmysle článku 3 zákona z 5. mája 1936 o prenájme lodí vo vnútrozemskej vodnej doprave, takže dohodu o preprave treba považovať za dohodu, ktorá bola uzatvorená priamo medzi ním a spoločnosťou Sibelco. Spoločnosť DGA konala v rozpore s právom, keď voči spoločnosti Sibelco vystupovala ako dopravca výlučne s cieľom obísť ustanovenia verejného poriadku, ktoré obmedzujú výšku provízie, ktorú môže získať sprostredkovateľ prenájmu.

26 Vzhľadom na argumentáciu pána Mathysa vnútroštátny súd usudzuje, že riešenie sporu, ktorý prejednáva, by mohlo prípadne závisieť od zlučiteľnosti článku 3 zákona z 5. mája 1936 o prenájme lodí vo vnútrozemskej vodnej doprave so smernicou 96/75.

27 V tomto kontexte Hof van beroep te Antwerpen (Odvolací súd v Antverpách) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Je článok 3 zákona z 5. mája 1936 o prenájme lodí vo vnútrozemskej vodnej doprave zlučiteľný s článkami 1 a 2 smernice 96/75/ES v rozsahu, v akom osoba, ktorá nie je ani vlastníkom, ani prevádzkovateľom lode vnútrozemskej vodnej dopravy, uzatvorí zmluvu o preprave tovaru na vnútrozemských vodných cestách ako dopravca a nevystupuje ako sprostredkovateľ – ‚nájomca‘ v zmysle článku 3 zákona o prenájme lodí vo vnútrozemskej vodnej doprave?“

O prejudiciálnej otázke

28 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či v rámci činností týkajúcich sa prepravy tovaru na vnútrozemských vodných cestách sa článok 1 písm. b) smernice 96/75, ktorý definuje „dopravcu“ ako vlastníka alebo prevádzkovateľa jednej alebo viacerých lodí vnútrozemskej vodnej dopravy, a článok 2 tejto smernice, ktorý stanovuje, že v tejto oblasti sa zmluvy medzi príslušnými stranami majú uzatvárať slobodne, majú vykladať v tom zmysle, že bránia takej vnútroštátnej právnej úprave, akou je právna úprava uplatniteľná na spor vo veci samej, ktorá umožňuje, aby určitá osoba, ktorá nevyhovuje tejto definícii, uzatvorila zmluvu o preprave ako dopravca.

29 Na úvod z prvého, tretieho a piateho odôvodnenia, ako aj z článku 1 písm. a) a článku 2 smernice 96/75 vyplýva, že hlavným cieľom tejto smernice je odstrániť osobitný systém burzy prenájmov lodí, ktorý tým, že stanovoval rotáciu medzi prevádzkovateľmi lodí a vopred určoval ceny za prepravu, obmedzoval právo prevádzkovateľov lodí uzatvárať zmluvy so zákazníkmi. Keďže tento systém sa považuje za prekážku rozvoja a konkurencieschopnosti prepravy tovaru na vnútrozemských vodných cestách v Európskej únii, cieľom uvedenej smernice je liberalizovať vnútorný trh v tejto oblasti tým, že od 1.januára 2000 sa jednak stanovil systém slobody prenájmu lodí, prostredníctvom ktorého došlo k odstráneniu rotačného systém prenájmu lodí, a jednak systém slobody cenotvorby v oblasti prepravy, prostredníctvom ktorého boli odstránené všetky systémy, na základe ktorých sa vopred stanovovali záväzné ceny za prepravu.

30 Práve článok 2 smernice 96/75 stanovuje základné pravidlo tejto smernice, podľa ktorého v rámci činnosti v oblasti prepravy tovaru na vnútrozemských vodných cestách „sa zmluvy medzi príslušnými stranami majú uzatvárať slobodne a rovnako slobodne sa majú dohodnúť ceny“. Treba pritom konštatovať, že znenie tohto ustanovenia nijakým spôsobom neobmedzuje okruh strán, ktoré môžu uzatvárať takéto zmluvy, na osoby, ktoré vyhovujú definícii pojmu „dopravca“ podľa článku 1 písm. b) uvedenej smernice. Uvedený článok 2 tým, že používa výraz „príslušné strany“ bez toho, aby ho definoval, nevylučuje, aby určitá osoba, ktorá nemá postavenie „dopravcu“ v zmysle tohto článku 1 písm. b), mohla uzatvoriť zmluvu o preprave v tejto oblasti.

31 Pokiaľ ide o článok 1 písm. b) smernice 96/75, ktorý na účely tejto smernice definuje „dopravcu“ ako „vlastníka alebo prevádzkovateľa jednej alebo viacerých lodí vnútrozemskej vodnej dopravy“, treba uviesť, že zo znenia tohto ustanovenia vôbec nevyplýva, že na účely uzatvorenia zmluvy o preprave tovaru na vnútrozemských vodných cestách treba mať postavenie „dopravcu“ v zmysle uvedeného ustanovenia.

32 Okrem toho treba konštatovať, že smernica 96/75 používa pojem „dopravca“ len vo svojich článkoch 3 a 6 týkajúcich sa prechodného obdobia, ktoré predstavuje výnimku zo zásady stanovenej v článku 2 tejto smernice a ktoré uplynulo 1. januára 2000. V dôsledku toho definícia stanovená v článku 1 písm. b) uvedenej smernice nemá od tohto dátumu nijaký právny dosah a v takom kontexte, o aký ide vo veci samej, nemôže mať nijaký relevantný normatívny význam.

33 Z toho vyplýva, že smernica 96/75 sa osobitne obmedzuje na zákaz dvoch charakteristických prvkov fungovania burzy rotačného prenájmu lodí, a to konkrétne systému prideľovania na základe poradia, v akom sú lode k dispozícii po vykládke, a systému vopred stanovených cien. Účelom tejto smernice preto nie je všeobecná úprava zmlúv o preprave tovaru na vnútrozemských vodných cestách.

34 Vzhľadom na konštatovanie, že smernica 96/75 vôbec nespomína účasť strany, ktorá by mala postavenie „sprostredkovateľa prenájmu“ alebo „nájomcu“, na zmluvách v oblasti prepravy tovaru na vnútrozemských vodných cestách, táto smernica nijako neupravuje účasť sprostredkovateľov prenájmu alebo účasť osôb, ktoré sa bez toho, aby boli vlastníkmi prostriedkov vhodných na výkon činnosti týkajúcej sa prepravy na vnútrozemských vodných cestách, samy napriek tomu osobne zaviažu uskutočniť takúto prepravu tým, že využijú služby prevádzkovateľa lode. To, že účastník takýchto zmlúv sa podľa vnútroštátneho práva posúdi ako „sprostredkovateľ prepravy“ alebo „nájomca“, preto nepatrí do výkladu uvedenej smernice.

35 Z odôvodnení a príslušných ustanovení smernice 96/75 tak vyplýva, že táto smernica neupravuje súbor prvkov, ktorých sa týka prejudiciálna otázka, a to či treba mať k dispozícii loď na to, aby bolo možné v postavení dopravcu zákonne uzatvoriť zmluvu o preprave tovaru na vnútrozemských vodných cestách, a je teda v tejto súvislosti úplne neutrálna.

36 Vzhľadom na uvedené úvahy treba na položenú otázku odpovedať tak, v rámci činností týkajúcich sa prepravy tovaru na vnútrozemských vodných cestách sa článok 1 písm. b) smernice 96/75, ktorý definuje „dopravcu“ ako vlastníka alebo prevádzkovateľa jednej alebo viacerých lodí vnútrozemskej vodnej dopravy, a článok 2 tejto smernice, ktorý stanovuje, že v tejto oblasti sa zmluvy medzi príslušnými stranami majú uzatvárať slobodne, majú vykladať v tom zmysle, že nebránia takej vnútroštátnej právnej úprave, akou je právna úprava uplatniteľná na spor vo veci samej, ktorá umožňuje, aby určitá osoba, ktorá nevyhovuje tejto definícii, uzatvorila zmluvu o preprave ako dopravca.

O trovách

37 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (ôsma komora) rozhodol takto:

V rámci činností týkajúcich sa prepravy tovaru na vnútrozemských vodných cestách sa článok 1 písm. b) smernice Rady 96/75/ES z 19. novembra 1996 o systémoch prenájmu a cenotvorby vo vnútroštátnej a medzinárodnej vnútrozemskej vodnej doprave v spoločenstve, ktorý definuje

„dopravcu“ ako vlastníka alebo prevádzkovateľa jednej alebo viacerých lodí vnútrozemskej vodnej dopravy, a článok 2 tejto smernice, ktorý stanovuje, že v tejto oblasti sa zmluvy medzi príslušnými stranami majú uzatvárať slobodne, majú vykladať v tom zmysle, že nebránia takej vnútroštátnej právnej úprave, akou je právna úprava uplatniteľná na spor vo veci samej, ktorá umožňuje, aby určitá osoba, ktorá nevyhovuje tejto definícii, uzatvorila zmluvu o preprave ako dopravca.

Podpisy