Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (osmi senat)

z dne 12. oktobra 2016*

„Predhodno odločanje — Direktiva 96/75/ES — Sistemi najemanja ladijskega prostora in določanja cen v prevozu po celinskih plovnih poteh — Obseg — Člen 1(b) — Pojem ‚prevoznik‘ — Člen 2 — Svoboda sklepanja pogodb in pogajanj o ceni“

V zadevi C-92/15,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo hof van beroep te Antwerpen (pritožbeno sodišče v Antwerpnu, Belgija) z odločbo z dne 15. decembra 2014, ki je prispela na Sodišče 25. februarja 2015, v postopku

Sven Mathys

proti

De Grave Antverpia NV,

SODIŠČE (osmi senat),

v sestavi M. Vilaras, predsednik senata, J. Malenovský in D. Šváby (poročevalec), sodnika,

generalni pravobranilec: M. Bobek,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

— za De Grave Antverpia NV T. Kegels, odvetnik,

— za Evropsko komisijo L. Nicolae in F. Wilman, agenta,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

* Jezik postopka: nizozemščina.

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago členov 1(b) in 2 Direktive Sveta 96/75/ES z dne 19. novembra 1996 o sistemih najemanja ladijskega prostora in določanja cen v nacionalnem in mednarodnem prevozu po celinskih plovnih poteh v Skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 2, str. 508).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med S. Mathysom in družbo De Grave Antverpia NV (v nadaljevanju: DGA) glede veljavnosti in izvedbe pogodbe, v skladu s katero je družba DGA S. Mathysu zaupala prevoz peska s plovilom za celinsko plovbo med dvema določenima točkama na belgijskem ozemlju med 1. marcem 2005 in 31. decembrom 2006.

Pravni okvir

Pravo Unije

3 V prvi, tretji in peti uvodni izjavi Direktive 96/75 je navedeno:

„ker rastoči problemi zasičenosti cest in železnic, prometne varnosti, okolja, varčevanja z energijo in kakovosti življenja vseh državljanov v javnem interesu zahtevajo hitrejši razvoj in boljšo uporabo prevoznega potenciala celinskih plovnih poti, zlasti z izboljšanjem njihove konkurenčnosti;

[…]

ker tekoče delovanje notranjega trga zahteva prilagoditev prevoza po celinskih plovnih poteh z organizacijo rotacijskega najemanja ladijskega prostora, da bi se tako približali večji komercialni prožnosti in sistemu prostega najemanja ladijskega prostora in določanja cen;

[…]

ker je v skladu z načelom subsidiarnosti potrebno in hkrati primerno, da se določi enoten časovni razpored za postopno liberalizacijo trga na ravni Skupnosti, pri čemer bi bile države članice odgovorne za izvedbo take liberalizacije“.

4 V skladu z opredelitvijo iz člena 1(a) Direktive 96/75 „rotacijski sistem najemanja ladijskega prostora“ v bistvu pomeni, da se zahtevki za prevoze razporejajo med ladjarje v okviru borze po vrstnem redu in po predhodno določenih cenah.

5 V skladu s členom 1(b) te direktive „prevoznik“ pomeni lastnika ali upravljavca enega ali več plovil za celinsko plovbo.

6 Člen 2 navedene direktive določa:

„Na področju nacionalnega in mednarodnega prevoza po celinskih plovnih poteh v Skupnosti zadevne stranke prosto sklepajo pogodbe in se prosto pogajajo o cenah.“

7 Členi od 3 do 6 Direktive 96/75 določajo prehodno ureditev, ki je prenehala veljati 1. januarja 2000. Razen v opredelitvi pojma „rotacijski sistem najemanja ladijskega prostora“ iz člena 1(a) te direktive je pojem „prevoznik“ v njej uporabljen izključno v določbah v zvezi s to ureditvijo, natančneje v členih 3, druga alinea, in 6, prva in druga alinea, navedene direktive.

8 Poleg tega se s členoma 7 in 8 iste direktive določa in ureja mehanizem, ki Evropski komisiji omogoča, da v primeru resnih motenj na trgu prevoza blaga po celinskih plovnih poteh sprejme ustrezne ukrepe in zlasti ukrepe, namenjene preprečevanju morebitnega novega povečanja prevozne zmogljivosti, ponujene na tem trgu, in to neodvisno od Uredbe Sveta (EGS) št. 1101/89 z dne 27. aprila 1989 o strukturnih izboljšavah v prevozu po celinskih plovnih poteh (UL 1989, L 116, str. 25), ki je takrat veljala in katere namen je bil odpravljanje strukturnih presežnih zmogljivosti, ugotovljenih na nekaterih delih tega trga, z uničenjem plovil.

9 Nazadnje, v členih od 9 do 11 Direktive 96/75 so pojasnjena podrobna pravila za prenos njenih določb, začetek njene veljavnosti in to, da je naslovljena na države članice.

Belgijsko pravo

10 Nacionalno ureditev, ki se uporabi v sporu o glavni stvari, na eni strani v bistvu določata wet op de binnenbevrachting (zakon o zakupu v prometu po celinskih plovnih poteh) z dne 5. maja 1936 (*Belgisch Staatsblad* z dne 10. junija 1936, str. 4190) in na drugi wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (zakon o posrednikih na področju prevoza blaga), z dne 26. junija 1967 (*Belgisch Staatsblad* z dne 27. septembra 1967, str. 10121).

11 Iz predložitvene odločbe je razvidno, da zakon z dne 5. maja 1936 o zakupu v prometu po celinskih plovnih poteh v členu 1 določa, da se za vse pogodbe, katerih namen je uporaba plovila za vožnjo po celinskih plovnih poteh za prevoz ali skladiščenje blaga, če ni določeno drugače, uporabijo določbe tega zakona.

12 V skladu s členom 3 navedenega zakona je treba za namene njegove uporabe med drugim za „zakupnika“ šteti tistega, ki nastopa kot posrednik pri sklepanju zakupne pogodbe (v nadaljevanju: tudi: posrednik pri zakupu), za „odpošiljatelja“ tistega, ki natovarja ladjo v pristanišču natovarjanja, in za „ladjarja“ ladjarja-lastnika plovila ali od lastnika postavljenega poveljnika ladje.

13 Iz zakona z dne 5. maja 1936 o zakupu v prometu po celinskih plovnih poteh mora ladjar posredniku pri zakupu plačati provizijo, ko se mu po zaključenem natovarjanju predloži v podpis nakladnica, neodvisno od voznine, ki bo dejansko izplačana, ko se prevoz opravi. V skladu z istim zakonom ta provizija ne sme presegati 10 % voznine, sicer posrednik pri zakupu izgubi pravico do nje.

14 Na drugi strani je iz predložitvene odločbe razvidno tudi, da se je v postopku v glavni stvari sklicevalo na zakon z dne 26. junija 1967 o posrednikih na področju prevoza blaga. V skladu s členom 1(1) in (2) tega zakona je na eni strani „špediter“ vsaka oseba, ki se za plačilo zaveže izvesti prevoz blaga in da ta prevoz v lastnem imenu izvesti tretjim, in na drugi „prevozniški posrednik“ vsaka oseba, ki za plačilo spravi v stik dve ali več oseb, da bi te med seboj sklenile pogodbo o prevozu blaga, in ki pri sklepanju pogodbe morda sodeluje le kot zastopnik svojih naročiteljev.

Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

15 Družba DGA je 1. decembra 2004, opredeljena kot „prevoznik“, sklenila prevozno pogodbo z družbo SCR Sibelco NV (v nadaljevanju: Sibelco) kot naročnico, s katero se je zavezala po celinskih plovnih poteh med 1. decembrom 2004 in 31. decembrom 2006 prepeljati pesek med dvema določenima točkama na belgijskem ozemlju. Voznina, torej cena prevoza, ki je bila dogovorjena, predložitvenemu sodišču ni bila razkrita.

16 Iz predložitvene odločbe je razvidno, da družba DGA ni imela plovila za vožnjo po celinskih plovnih poteh.

17 Družba DGA se je v začetku leta 2005 s S. Mathysom, lastnikom plovila za vožnjo po celinskih plovnih poteh, pogajala o voznini, ki bi mu jo morala plačati za izvedbo prevozov, potrebnih za izvedbo navedene pogodbe, in ki bi bila različna glede na to, ali bi S. Mathys sprejel vezavo na družbo DGA z okvirno pogodbo.

18 Družba DGA je 1. marca 2005 po poskusnem obdobju kot naročnica s S. Mathysom kot prevoznikom sklenila tako okvirno pogodbo, da bi ta opravil prevoze, ki so bili dejansko zajeti z zavezami družbe DGA do družbe Sibelco.

19 Voznina je bila v navedeni pogodbi določena na 3,37 EUR na tono prevoženega peska z vključenimi vsemi ostalimi plačili in s pridržkom klavzule o prilagoditvi glede na gibanje cen goriva, medtem ko je bila družbi DGA dolgovana provizija v višini 4 %. V tej okvirni pogodbi je bilo še pojasnjeno, da temelji na količini blaga, ki jo navede odpošiljatelj, to je družba Sibelco, in da se S. Mathys zavezuje svoje plovilo nameniti izključno izvedbi navedene okvirne pogodbe.

20 S. Mathys je po enostranskem prenehanju izvajanja zgoraj navedene okvirne pogodbe tožil družbo DGA in zahteval, naj plača razne zneske, med katerimi je bil tudi znesek, ki ni bil določen, ker niso bili poznani potrebni podatki, to je zlasti znesek voznine, dogovorjene med družbama DGA in Sibelco, ki ustreza razliki med voznino, ki jo je družba Sibelco plačala družbi DGA, in voznino, ki jo je družba DGA plačala S. Mathysu glede na količine peska, ki jih je ta prepeljal, poleg provizij, ki jih je morebiti neupravičeno plačal družbi DGA (v nadaljevanju: odškodnina v zvezi z razliko v voznini). Družba DGA je z nasprotno tožbo predlagala, naj se S. Mathysu naloži plačilo odškodnine zaradi nezakonitega razdrtja te okvirne pogodbe.

21 S sodbo na prvi stopnji je bilo delno ugodeno predlogu S. Mathysa, pri čemer mu ni bila prisojena odškodnina v zvezi z razliko v voznini, nasprotna tožba družbe DGA pa je bila po temelju razglašena za utemeljeno, pri čemer je bila odrejena izdelava izvedenskega mnenja, da se ugotovi znesek škode, ki jo je ta utrpela, ker je S. Mathys razdrl navedeno okvirno pogodbo.

22 S. Mathys je v pritožbi, ki jo je vložil proti tej tožbi, vztrajal pri odškodninskem zahtevku v zvezi z razliko v voznini.

23 V zvezi s tem je zlasti zatrjeval, da naj bi člen 1(b) Direktive 96/75 pomenil, da lahko le lastnik ali upravljavec plovila za vožnjo po celinskih plovnih poteh sklene prevozno pogodbo kot prevoznik. Oseba, ki ni tak lastnik ali upravljavec, naj zato ne bi mogla skleniti take pogodbe v tej vlogi in nacionalni zakon, v obravnavanem primeru zakon z dne 26. junija 1967 o posrednikih na področju prevoza blaga, naj ne bi mogel omogočati osebi, ki ni tak lastnik ali upravljavec, da sklene prevozno pogodbo kot prevoznik.

24 Zatrjeval je tudi, da naj bi bila praksa, da oseba, ki ni lastnik ali upravljavec plovila za vožnjo po celinskih plovnih poteh, sklene prevozno pogodbo z odpošiljateljem, da bi potem dal izvesti storitve, ki so potrebne za izvedbo pogodbe, lastniku ali upravljavcu plovila za vožnjo po celinskih plovnih poteh pod drugačnimi pogoji in po voznini, ki je nižja od tiste, ki je določena v navedeni pogodbi, in ki je poleg tega ta lastnik ali upravljavec ne pozna, v nasprotju s členom 2 Direktive 96/75.

25 Po mnenju S. Mathysa iz tega izhaja, da se družbe DGA ne sme šteti za prevoznika, temveč za posrednika pri zakupu, torej „zakupnika“ v smislu člena 3 zakona z dne 5. maja 1936 o zakupu v prometu po celinskih plovnih poteh, tako da bi bilo treba šteti, da je bila prevozna pogodba sklenjena neposredno med družbo Sibelco in njim. Družba DGA naj bi protipravno trdila, da je v razmerju do družbe Sibelco ravnala kot prevoznik, zgolj zato, da bi zaobšla določbe javnega reda, ki omejujejo provizijo, ki jo lahko prejme posrednik pri zakupu.

26 Predložitveno sodišče ob upoštevanju trditev S. Mathysa meni, da je rešitev spora, o katerem odloča, lahko odvisna od združljivosti člena 3 zakona z dne 5. maja 1936 o zakupu v prometu po celinskih plovnih poteh z Direktivo 96/75.

27 V teh okoliščinah je hof van beroep te Antwerpen (pritožbeno sodišče v Antwerpnu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je člen 3 belgijskega zakona z dne 5. maja 1936 o zakupu v prometu po celinskih plovnih poteh združljiv s členoma 1 in 2 Direktive 96/75/ES, če oseba, ki ni niti lastnik niti upravljavec plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, sklene pogodbo o prevozu blaga po celinskih plovnih poteh kot prevoznik in ne nastopa kot posrednik ‚zakupnik' v smislu člena 3 zakona o zakupu v prometu po celinskih plovnih poteh?"

Vprašanje za predhodno odločanje

28 Predložitveno sodišče s svojim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba v okviru dejavnosti prevoza blaga po celinskih plovnih poteh člen 1(b) Direktive 96/75, ki „prevoznika" opredeljuje kot lastnika ali upravljavca enega ali več plovil za celinsko plovbo, in člen 2 te direktive v delu, ki določa, da na tem področju zadevne stranke prosto sklepajo pogodbe, razlagati tako, da nasprotujeta nacionalni ureditvi, kot je ta, ki se uporabi v sporu o glavni stvari, ki naj bi osebi, ki ne ustreza tej opredelitvi, omogočala, da sklene prevozno pogodbo kot prevoznik.

29 Iz prve, tretje in pete uvodne izjave ter iz členov 1(a) in 2 Direktive 96/75 je najprej razvidno, da je glavni namen te direktive, da odpravi poseben sistem borze zakupov, ki je s tem, da je določal vrstni red med ladjarji in predhodno določene cene prevoza, omejeval njihovo pravico do sklepanja pogodb s strankami. Ker se je za ta sistem štelo, da zavira razvoj in konkurenčnost prevoza blaga po celinskih plovnih poteh v Evropski uniji, je namen navedene direktive liberalizirati notranji trg na tem področju, tako da od 1. januarja 2000 na eni strani določa sistem prostega zakupa, s katerim se ukinja sistem zakupov po vrstnem redu, in na drugi sistem prostega določanja cen prevoza, s katerim se odpravlja vsakršni sistem predhodnega določanja obveznih cen prevoza.

30 Tako člen 2 Direktive 96/75 določa temeljno pravilo te direktive, v skladu s katerim v okviru dejavnosti prevoza blaga po celinskih plovnih poteh „zadevne stranke prosto sklepajo pogodbe in se prosto pogajajo o cenah". Ugotoviti pa je treba, da se z besedilom te določbe nikakor ne omejuje kroga strank, ki lahko sklepajo take pogodbe, zgolj na osebe, ki ustrezajo opredelitvi „prevoznika" iz člena 1(b) navedene direktive. S tem ko je uporabljena besedna zveza „zadevne stranke", ne da bi bila ta dodatno opredeljena, se z navedenim členom 2 ne izključuje možnosti osebe, ki ni „prevoznik" v smislu tega člena 1(b), da sklene prevozno pogodbo na tem področju.

31 V zvezi s členom 1(b) Direktive 96/75, ki pojem „prevoznik" za namene te direktive opredeljuje kot „lastnika ali upravljavca enega ali več plovil, s katerimi opravlja prevoze po celinskih plovnih poteh", je treba poudariti, da iz besedila te določbe nikakor ne izhaja, da je treba biti v vlogi „prevoznika" v smislu navedene določbe, da se lahko sklene prevozna pogodba na področju prevoza blaga po celinskih plovnih poteh.

32 Poleg tega je treba ugotoviti, da je v Direktivi 96/75 pojem „prevoznik" uporabljen le v njenih členih 3 in 6, ki se nanašata na prehodno obdobje, ki odstopa od načela, določenega v členu 2 te direktive, in ki se je izteklo 1. januarja 2000. Opredelitev iz člena 1(b) navedene direktive je zato od tega datuma ostala brez pravnega pomena in v okoliščinah, kot so v postopku v glavni stvari, ne more imeti nikakršne upoštevne normativne vrednosti.

33 Iz tega izhaja, da se Direktiva 96/75 omejuje posebej na prepoved dveh značilnih elementov delovanja borz zakupa po vrstnem redu, torej sistema razdeljevanja glede na mesto, na katerem plovilo postane razpoložljivo, in sistema predhodno določenih cen. Njen namen torej ni določitev splošne ureditve pogodb o prevozu blaga po celinskih plovnih poteh.

34 Kljub ugotovitvi, da v Direktivi 96/75 ni nikjer navedeno posredovanje stranke v vlogi „posrednika pri zakupu“ oziroma „zakupnika“ pri pogodbah s področja prevozov blaga po celinskih plovnih poteh, se zato s to direktivo nikakor ne ureja posredovanja posrednikov pri zakupu ali oseb, ki se, čeprav same nimajo sredstev, primernih za izvajanje dejavnosti prevoza po celinskih plovnih poteh, osebno zavežejo izvesti tak prevoz, pri čemer predvidijo uporabo storitev ladjarja. Opredelitev stranke pri takih pogodbah kot „posrednika pri zakupu“ oziroma „zakupnika“ v nacionalnem pravu torej ni povezana z razlago navedene direktive.

35 Tako iz upoštevnih uvodnih izjav in določb Direktive 96/75 izhaja, da se z njo ne ureja celote elementov, na katere se nanaša vprašanje za predhodno odločanje, to je, ali je treba imeti na voljo plovilo, da se lahko kot prevoznik zakonito sklene pogodba o prevozu blaga po celinskih plovnih poteh, in da je zato v zvezi s temi elementi povsem nevtralna.

36 Ob upoštevanju vsega navedenega je treba na postavljeno vprašanje odgovoriti, da je treba v okviru dejavnosti prevoza blaga po celinskih plovnih poteh člen 1(b) Direktive 96/75, ki „prevoznika“ opredeljuje kot lastnika ali upravljavca enega ali več plovil za celinsko plovbo, in člen 2 te direktive v delu, ki določa, da na tem področju zadevne stranke prosto sklepajo pogodbe, razlagati tako, da ne nasprotujeta nacionalni ureditvi, kot je ta, ki se uporabi v sporu o glavni stvari, ki naj bi osebi, ki ne ustreza tej opredelitvi, omogočala, da sklene prevozno pogodbo kot prevoznik.

Stroški

37 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (osmi senat) razsodilo:

V okviru dejavnosti prevoza blaga po celinskih plovnih poteh je treba člen 1(b) Direktive Sveta 96/75/ES z dne 19. novembra 1996 o sistemih najemanja ladijskega prostora in določanja cen v nacionalnem in mednarodnem prevozu po celinskih plovnih poteh v Skupnosti, ki „prevoznika“ opredeljuje kot lastnika ali upravljavca enega ali več plovil za celinsko plovbo, in člen 2 te direktive v delu, ki določa, da na tem področju zadevne stranke prosto sklepajo pogodbe, razlagati tako, da ne nasprotujeta nacionalni ureditvi, kot je ta, ki se uporabi v sporu o glavni stvari, ki naj bi osebi, ki ne ustreza tej opredelitvi, omogočala, da sklene prevozno pogodbo kot prevoznik.

Podpisi