Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (åttonde avdelningen)

den 12 oktober 2016*

”Begäran om förhandsavgörande — Direktiv 96/75/EG — System för befraktning och prissättning inom området för transporter av varor på vattenvägar — Räckvidd — Artikel 1 b — Begreppet transportör — Artikel 2 — Frihet att ingå avtal och att förhandla om priset”

I mål C-92/15,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Hof van beroep te Antwerpen (Appellationsdomstolen i Antwerpen, Belgien) genom beslut av den 15 december 2014, som inkom till domstolen den 25 februari 2015, i målet

Sven Mathys

mot

De Grave Antverpia NV,

meddelar

DOMSTOLEN (åttonde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Vilaras samt domarna J. Malenovský och D. Šváby (referent),

generaladvokat: M. Bobek,

justitiesekreterare: A Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— De Grave Antverpia NV, genom T. Kegels, advocaat,

— Europeiska kommissionen, genom L. Nicolae och F. Wilman, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

* Rättegångsspråk: nederländska.

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 1 b och artikel 2 i rådets direktiv 96/75/EG av den 19 november 1996 om system för befraktning och prissättning inom området nationella och internationella transporter av varor på inre vattenvägar inom gemenskapen (EGT L 304, 1996, s. 12).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Sven Mathys och De Grave Antverpia NV (nedan kallat DGA) och avser giltighet och genomförande av ett avtal i vilket DGA lämnade i uppdrag åt Sven Mathys att på inre sjövägar transportera sand mellan två platser i Belgien mellan den 1 mars 2005 och den 31 december 2006.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

3 Första, tredje och femte skälen i direktiv 96/75 har följande lydelse:

”De tilltagande problem som rör överbelastning av vägtrafikleder och järnvägslinjer, transportsäkerheten, miljön, energisparande och medborgarnas livskvalitet kräver i allmänhetens intresse en längre driven utveckling och ett bättre utnyttjande av transportmöjligheterna på inre vattenvägar, genom bland annat förbättrad konkurrenskraft för dessa transporter.

…

För den inre marknadens funktion krävs det i fråga om varutransporter på inre vattenvägar att system med befraktning i turordning anpassas i riktning mot större kommersiell smidighet i syfte att skapa ett system med fri befraktning och fri prissättning för transporter.

…

Med hänsyn till subsidiaritetsprincipen är det både nödvändigt och tillräckligt att på gemenskapsnivå fastställa en enhetlig tidsplan för succesiv liberalisering av marknaden, samtidigt som ansvaret för genomförande av liberaliseringen överlåts på medlemsstaterna.”

4 Enligt definitionen i artikel 1 a i direktiv 96/75 består ett ”system med befraktning i turordning” huvudsakligen i att med hjälp av en befraktningspool fördela transportförfrågningar mellan skeppare i turordning och till fastställda priser.

5 Enligt artikel 1 b i direktivet avses med ”transportör” den som äger eller bedriver transport med ett eller flera fartyg på inre vattenvägar.

6 I artikel 2 i nämnda direktiv föreskrivs följande:

”Inom området nationella och internationella varutransporter på inre vattenvägar inom gemenskapen, skall avtal ingås fritt mellan berörda parter och priser förhandlas fritt.”

7 I artiklarna 3–6 i direktiv 96/75 fastställs en övergångsordning, som upphörde att gälla den 1 januari 2000. Förutom i definitionen av ”system med befraktning i turordning” i artikel 1 a i detta direktiv används begreppet transportör endast i de bestämmelser i direktivet som rör denna ordning, nämligen i artikel 3 andra strecksatsen och i artikel 6 första och andra strecksatserna i direktivet.

8 I artiklarna 7 och 8 i samma direktiv föreskrivs och regleras dessutom ett tillvägagångssätt enligt vilket Europeiska kommissionen, vid en allvarlig störning på marknaden för transport av varor på vattenvägar, får vidta lämpliga åtgärder, bland annat åtgärder som syftar till att förhindra alla nya ökningar av den transportkapacitet som erbjuds på den ifrågavarande marknaden, oberoende av rådets förordning (EEG) nr 1101/89 av den 27 april 1989 om strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten (EGT L 116, 1989, s. 25, svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 165), som var i kraft vid denna tid och som syftade till att motverka den strukturella överkapacitet som fanns i vissa delar av denna marknad genom skrotning av fartyg.

9 Slutligen anges i artiklarna 9–11 i direktiv 96/75 hur direktivets bestämmelser ska sättas i kraft, när det träder i kraft och att det riktar sig till medlemsstaterna.

Belgisk rätt

10 Den nationella lagstiftning som är tillämplig på tvisten i det nationella målet är huvudsakligen dels wet op de binnenbevrachting (lag om transporter på inre vattenvägar) av den 5 maj 1936 (*Belgisch Staatsblad* av den 10 juni 1936, s. 4190), dels wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (lag om mellanhänders ställning i samband med varutransporter) av den 26 juni 1967 (*Belgisch Staatsblad* den 27 september 1967, s. 10121).

11 Av beslutet om hänskjutande framgår att det i artikel 1 i lagen av den 5 maj 1936 om transporter på inre vattenvägar föreskrivs att varje avtal som avser användande av ett fartyg för inlandssjöfart för att transportera eller förvara varor, om inte annat anges i avtalet, regleras av bestämmelserna i denna lag.

12 Enligt artikel 3 i nämnda lag avses med ”befraktare” den som agerar mellanhand vid ingående av ett befraktningsavtal (nedan även kallad befraktningsmäklare), med ”avsändare” den som lastar fartyget i avgångshamnen och med ”skeppare” skepparen/fartygsägaren eller den som anställts som skeppare av ägaren.

13 Av lagen av den 5 maj 1936 om transporter på inre vattenvägar framgår att befraktningsmäklarens provision ska betalas av skepparen så snart lastningen avslutats och konossementet lagts fram för mäklarens underskrift, oberoende av det fraktpris som faktiskt ska betalas till honom eller henne när transporten har genomförts. Enligt samma lag får denna provision inte överstiga 10 procent av fraktpriset, vid äventyr av att befraktningsmäklaren annars förlorar sin rätt till provision.

14 Det framgår vidare av beslutet om hänskjutande att lagen av den 26 juni 1967 om mellanhänders ställning i samband med varutransporter har åberopats i det nationella målet. Enligt artikel 1.1 och 1.2 i denna lag avses med ”speditör” varje person som mot betalning åtar sig att transportera varor och i eget namn låter tredje man utföra denna transport samt med ”transportmäklare” varje person som mot betalning sätter två eller flera personer i kontakt med varandra i syfte att dessa ska ingå ett varutransportavtal och som endast eventuellt deltar när detta avtal ingås i egenskap av företrädare för sina fullmaktsgivare.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

15 Den 1 december 2004 ingick DGA, som anges som transportör, ett transportavtal med SCR Sibelco NV (nedan kallat Sibelco), såsom uppdragsgivare. I avtalet åtog sig DGA att via vattenvägar transportera sand mellan två angivna platser i Belgien mellan den 1 december 2004 och den 31 december 2006. Det avtalade fraktpriset, det vill säga priset för transporten, har inte röjts för den hänskjutande domstolen.

16 Av beslutet om hänskjutande framgår att DGA inte ägde något fartyg för inlandssjöfart.

17 I början av år 2005 förhandlade DGA med Sven Mathys, ägaren till ett fartyg för inlandssjöfart, om vilket fraktpris som skulle betalas till Sven Mathys för att denne skulle utföra transporterna enligt avtalet. Fraktpriset var beroende av huruvida Sven Mathys samtyckte till att ingå ett ramavtal med DGA.

18 Efter en försöksperiod ingick DGA, i egenskap av uppdragsgivare, den 1 mars 2005, ett ramavtal med Sven Mathys, i egenskap av transportör. Syftet med ramavtalet var att Sven Mathys skulle utföra de transporter som konkret motsvarade de förpliktelser som DGA åtagit sig gentemot Sibelco.

19 Fraktpriset fastställdes till 3,37 euro per ton transporterad sand, inklusive alla ersättningar, med förbehåll för en justeringsklausul avseende utvecklingen av oljepriset, medan en provision på 4 procent skulle betalas till DGA. Det fastställdes vidare i detta ramavtal att det grundade sig på den varumängd som avsändaren, det vill säga Sibelco, hade uppgett och att Sven Mathys åtog sig att endast använda sitt fartyg för att fullgöra nämnda ramavtal.

20 Efter att ensidigt ha avbrutit fullgörandet av ovan nämnda ramavtal väckte Sven Mathys talan mot DGA om betalning av diverse belopp. Talan avsåg bland annat ett belopp som inte kunde beräknas på grund av att samtliga nödvändiga uppgifter inte var kända, framför allt det fraktpris som överenskommits mellan DGA och Sibelco och som motsvarade skillnaden mellan det fraktpris som betalats av Sibelco till DGA och det fraktpris som betalats av DGA till Sven Mathys, för den mängd sand som denne transporterat samt de övriga provisioner som Sven Mathys eventuellt felaktigt hade betalat till DGA (nedan kallad ersättningen för skillnaden i fraktpris). DGA väckte genkäromål och yrkade att Sven Mathys skulle förpliktas att betala skadestånd för att olagligen ha brutit detta ramavtal.

21 Genom domen i första instans bifölls Sven Mathys talan delvis, dock utan att han beviljades någon ersättning för skillnaden i fraktpris. Domstolen i första instans biföll i princip DGA:s genkäromål och förordnade en sakkunnig för att beräkna den skada som DGA lidit på grund av att Sven Mathys brutit ramavtalet.

22 I samband med sitt överklagande av denna dom upprepade Sven Mathys sitt yrkande om ersättning för skillnaden i fraktpris.

23 Han gjorde i detta hänseende bland annat gällande att artikel 1 b i direktiv 96/75 innebär att endast den som äger eller bedriver transport med ett fartyg på inre vattenvägar kan ingå ett transportavtal i egenskap av transportör. En annan person än ägaren eller den som bedriver transport med fartyget kan därför inte ingå ett sådant avtal i denna egenskap och en nationell lag, i förevarande fall lagen av den 26 juni 1967 om mellanhänders ställning i samband med varutransporter, kan inte bemyndiga en annan person än den som äger eller bedriver transport med fartyget att ingå ett transportavtal i egenskap av transportör.

24 Sven Mathys gjorde vidare gällande att en praxis som innebär att en annan person än den som äger eller bedriver transport med ett fartyg på inre vattenvägar kan ingå ett transportavtal med en avsändare för att därefter låta den som äger eller bedriver transport med ett fartyg på inre vattenvägar utföra de tjänster som är nödvändiga för att uppfylla avtalet på andra villkor och till ett lägre fraktpris än det som fastställts i nämnda avtal, vilka för övrigt är okända för denna ägare eller den som bedriver transport med fartyget, strider mot artikel 2 i direktiv 96/75.

25 Enligt Sven Mathys innebär detta att DGA inte ska betraktas som transportör, utan som befraktningsmäklare, det vill säga som befraktare i den mening som avses i artikel 3 i lagen av den 5 maj 1936 om transporter på inre vattenvägar. Ett transportavtal ska därmed anses ha ingåtts direkt mellan Sibelco och Sven Mathys. Han anser vidare att DGA olagligt uppträtt i egenskap av transportör gentemot Sibelco i det enda syftet att kringgå de tvingande bestämmelser som begränsar den provision en befraktningsmäklare kan få.

26 Med beaktande av den argumentation som utvecklats av Sven Mathys anser den hänskjutande domstolen att bedömningen av den tvist som anhängiggjorts vid den eventuellt kan bero på huruvida artikel 3 i lagen av den 5 maj 1936 om transporter på inre vattenvägar är förenlig med direktiv 96/75.

27 Mot denna bakgrund beslutade Hof van Beroep te Antwerpen (Appellationsdomstolen i Antwerpen) att vilandeförklara målet och att hänskjuta följande fråga till domstolen:

”Är artikel 3 i den belgiska lagen av den 5 maj 1936 om transporter på inre vattenvägar förenlig med artiklarna 1 och 2 i direktiv 96/75/EG, om en person som varken äger eller bedriver transport med ett fartyg på inre vattenvägar ingår ett avtal om transport av varor på inre vattenvägar i egenskap av transportör och inte uppträder såsom mellanhand, ’befraktare’ i den mening som avses i artikel 3 [i nämnda lag]?”

Prövning av tolkningsfrågan

28 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida, i samband med transport av varor på vattenvägar, artikel 1 b i direktiv 96/75, i den del artikeln definierar en ”transportör” som den som äger eller bedriver transport med ett eller flera fartyg på inre vattenvägar, och artikel 2 i detta direktiv, i den del det anges att avtal inom detta område ska ingås fritt mellan berörda parter, ska tolkas på så sätt att de utgör hinder för en nationell bestämmelse, såsom den i det nationella målet, som tillåter att en person som inte motsvarar denna definition kan ingå ett transportavtal i egenskap av transportör.

29 Inledningsvis framgår det av första, tredje och femte skälet samt av artiklarna 1 a och 2 i direktiv 96/75 att direktivet huvudsakligen syftar till att sätta stopp för ett särskilt system med en befraktningspool som, genom att föreskriva en turordning för skeppare och redan fastställda priser, begränsade rätten för dessa att ingå avtal med kunderna. Eftersom detta system ansågs bromsa utvecklingen av och konkurrenskraften för transporter av varor på vattenvägar inom Europeiska unionen syftar direktivet till att avreglera den inre marknaden på detta område genom att, från och med den 1 januari 2000, skapa dels ett system med fri befraktning, som innebär att systemet med befraktning i turordning upphör att gälla, dels ett system med fri prissättning, som innebär att systemet med tvingande fastställda transportpriser inte längre ska gälla.

30 Således anges i artikel 2 i direktiv 96/75 huvudregeln i direktivet, enligt vilken ”[avtal ska] ingås fritt mellan berörda parter och priser förhandlas fritt” inom området för varutransporter på inre vattenvägar. Det ska dock påpekas att ordalydelsen av denna bestämmelse inte på något sätt begränsar kretsen av de parter som är behöriga att ingå sådana avtal endast till personer som motsvarar definitionen av ”transportör” i artikel 1 b i direktivet. Genom att uttrycket ”berörda parter” används utan att dessa parter närmare definieras utesluter inte artikel 2 att en person som inte är ”transportör” i den mening som avses i artikel 1 b kan ingå ett transportavtal inom detta område.

31 När det gäller artikel 1 b i direktiv 96/75, i vilken begreppet transportör i detta direktiv definieras som ”den som äger eller bedriver transport med ett eller flera fartyg på inre vattenvägar”, ska det påpekas att lydelsen av denna bestämmelse inte på något sätt anger att det krävs att en person är ”transportör”, i den mening som avses i bestämmelsen, för att kunna ingå ett avtal om transport inom området för varutransporter på inre vattenvägar.

32 Det kan dessutom konstateras att begreppet transportör endast används i artiklarna 3 och 6 i direktiv 96/75, vilka avser den övergångsordning som avviker från den huvudregel som anges i artikel 2 i direktivet och som upphörde att gälla den 1 januari 2000. Definitionen i artikel 1 b i direktivet har således förlorat sin rättsliga betydelse från och med denna tidpunkt och den kan inte ha något som helst relevant normativt värde i ett sådant sammanhang som det i det nationella målet.

33 Av detta följer att direktiv 96/75 specifikt begränsar sig till att förbjuda de två delar som kännetecknar hur en befraktning i turordning genom en befraktningspool fungerar, nämligen systemet med fördelning i den ordning som fartygen blir tillgängliga och systemet med på förhand fastställda priser. Direktivet har således inte till syfte att generellt reglera avtalen om varutransporter på inre vattenvägar.

34 Det kan följaktligen fastställas att även om det kan konstateras att det inte någonstans i direktiv 96/75 nämns något om ett deltagande av en part i egenskap av ”befraktningsmäklare” eller ”befraktare” i avtal inom området för varutransporter på inre vattenvägar, så reglerar detta direktiv inte alls deltagandet av befraktningsmäklare eller av personer som utan att själva äga den utrustning som krävs för att utöva en sådan transportverksamhet på inre vattenvägar ändå själva åtar sig att utföra en sådan transport med avsikten att anlita en skeppares tjänster. Klassificeringen i nationell rätt av en part i sådana avtal som ”befraktningsmäklare” eller ”befraktare” saknar därför betydelse för tolkningen av direktivet.

35 Det framgår således av de relevanta skälen och artiklarna i direktiv 96/75 att detta direktiv inte reglerar och därmed är helt neutralt när det gäller alla de aspekter som avses i tolkningsfrågan, nämligen huruvida det krävs att en person disponerar över ett fartyg för att lagligen kunna ingå ett avtal om varutransport på inre vattenvägar i egenskap av transportör.

36 Av dessa skäl ska tolkningsfrågan besvaras på följande sätt. Inom området för varutransporter på inre vattenvägar ska artikel 1 b i direktiv 96/75, i den del den definierar en transportör som den som äger eller bedriver transport med ett eller flera fartyg på inre vattenvägar, och artikel 2 i direktivet, i den del det fastställs att avtal inom detta område ska ingås fritt mellan berörda parter, tolkas på så sätt att de inte utgör hinder för en nationell bestämmelse, som den i det nationella målet, som tillåter en person som inte motsvarar denna definition att ingå ett transportavtal i egenskap av transportör.

Rättegångskostnader

37 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (åttonde avdelningen) följande:

Inom området för varutransporter på inre vattenvägar ska artikel 1 b i rådets direktiv 96/75/EG av den 19 november 1996 om system för befraktning och prissättning inom området nationella och internationella transporter av varor på inre vattenvägar inom gemenskapen, i den del den definierar en transportör som den som äger eller bedriver transport med ett eller flera fartyg på inre vattenvägar, och artikel 2 i direktivet, i den del det fastställs att avtal inom detta område ska ingås fritt mellan berörda parter, tolkas på så sätt att de inte utgör hinder för en nationell bestämmelse, som den i det nationella målet, som tillåter en person som inte motsvarar denna definition att ingå ett transportavtal i egenskap av transportör.

Underskrifter