



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

15 marzo 2017*

«Rinvio pregiudiziale — Articolo 96 TFUE — Applicabilità — Normativa nazionale che vieta ai servizi di taxi di mettere a disposizione posti singoli — Normativa nazionale che vieta ai servizi di taxi di predeterminare la loro destinazione — Normativa nazionale che vieta ai servizi di taxi di procacciarsi clienti»

Nella causa C-253/16,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dalla cour d'appel de Bruxelles (Corte d'appello di Bruxelles, Belgio), con decisione del 21 aprile 2016, pervenuta in cancelleria il 3 maggio 2016, nel procedimento

FlibTravel International SA,

Léonard Travel International SA

contro

AAL Renting SA,

Haroune Tax SPRL,

Saratax SCS,

Ryad SCRI,

Taxis Bachir & Cie SCS,

Abdelhamid El Barjraji,

Abdelouahab Ben Bachir,

Sotax SCRI,

Mostapha El Hammouchi,

Boughaz SPRL,

Sahbaz SPRL,

Jamal El Jelali,

* Lingua processuale: il francese.

Mohamed Chakir Ben Kadour,
Taxis Chalkis SCRL,
Mohammed Gheris,
Les délices de Fes SPRL,
Abderrahmane Belyazid,
E.A.R. SCS,
Sotrans SPRL,
B.M.A. SCS,
Taxis Amri et Cie SCS,
Aramak SCS,
Rachid El Amrani,
Mourad Bakkour,
Mohamed Agharbiou,
Omar Amri,
Jmili Zouhair,
Mustapha Ben Abderrahman,
Mohamed Zahyani,
Miltotax SPRL,
Lextra SA,
Ismael El Amrani,
Farid Benazzouz,
Imad Zoufri,
Abdel-Ilah Bokhamy,
Ismail Al Bouhali,
Bahri Messaoud & Cie SCS,
Mostafa Bouzid,
BKN Star SPRL,

M.V.S. SPRL,
A.B.M.B. SCS,
Imatrans SPRL,
Reda Bouyaknouden,
Ayoub Tahri,
Moulay Adil El Khatir,
Redouan El Abboudi,
Mohamed El Abboudi,
Bilal El Abboudi,
Sofian El Abboudi,
Karim Bensbih,
Hadel Bensbih,
Mimoun Mallouk,
Abdellah El Ghaffouli,
Said El Aazzoui,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da L. Bay Larsen, presidente di sezione, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan e D. Šváby (relatore), giudici,

avvocato generale: N. Wahl

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la FlibTravel International SA e la Léonard Travel International SA, da P. Frühling, avocat;
- per la AAL Renting SA e la Haroune Tax SPRL, da V. Defraiteur, avocat;
- per la Saratax SCS, la Ryad SCRI, la Taxis Bachir & Cie SCS, il sig. Abdelhamid El Barjraji, il sig. Abdelouahab Ben Bachir, la Sotax SCRI, il sig. Mostapha El Hammouchi, la Boughaz SPRL, la Sahbaz SPRL, il sig. Jamal El Jelali, il sig. Mohamed Chakir Ben Kadour, la Taxis Chalkis SCRL, il sig. Mohammed Gheris, Les délices de Fes SPRL, il sig. Abderrahmane Belyazid, la E.A.R. SCS, la Sotrans SPRL, la B.M.A. SCS, la Taxis Amri et Cie SCS, la Aramak SCS, il sig. Rachid El Amrani, il sig. Mourad Bakkour, il sig. Mohamed Agharbiou, il sig. Omar Amri, il sig. Jmili Zouhair, il sig. Mustapha Ben Abderrahman, il sig. Mohamed Zahyani, la Miltotax SPRL, la Lextra SA, il

sig. Ismael El Amrani, il sig. Farid Benazzouz, il sig. Imad Zoufri, il sig. Abdel-Ilah Bokhamy, il sig. Ismail Al Bouhali, la Bahri Messaoud & Cie SCS, il sig. Mostafa Bouzid, la BKN Star SPRL, la M.V.S. SPRL, la A.B.M.B. SCS, la Imatrans SPRL, il sig. Reda Bouyaknouden, il sig. Ayoub Tahri, il sig. Moulay Adil El Khatir, il sig. Redouan El Abboudi, il sig. Mohamed El Abboudi, il sig. Bilal El Abboudi, il sig. Sofian El Abboudi, il sig. Karim Bensbih, il sig. Hadel Bensbih, il sig. Mimoun Mallouk, il sig. Abdellah El Ghaffouli e il sig. Said El Aazzoui, da D. Ribant e I. Ferrant, avocats;

— per la Commissione europea, da W. Mölls e J. Hottiaux, in qualità di agenti;

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 21 dicembre 2016,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 96, paragrafo 1, TFUE.
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di un'azione inibitoria proposta dalla FlibTravel International SA (in prosieguo: la «FlibTravel») e dalla Léonard Travel International SA (in prosieguo: la «Léonard Travel»), società che gestiscono linee regolari di trasporto di persone con autobus nei confronti di persone fisiche e giuridiche, che esercitano l'attività, rispettivamente, di conducenti di taxi e di gestori di taxi, per fatti di concorrenza sleale che le prime asseriscono di subire da parte delle seconde.

Contesto normativo belga

- 3 L'ordinanza della Regione di Bruxelles-Capitale, del 27 aprile 1995, relativa ai servizi di taxi e ai servizi di noleggio di autovetture con conducente (*Moniteur belge* del 1° giugno 1995, pag. 15510), come modificata dall'ordinanza del 20 luglio 2006 (*Moniteur belge* del 29 settembre 2006) (in prosieguo: l'«ordinanza del 27 aprile 1995»), al suo articolo 2, paragrafi 1 e 2, così prevede:

«1) servizi di taxi: quelli che garantiscono, con conducente, il trasporto retribuito di persone con veicoli automobili e che soddisfano le condizioni seguenti:

- a) il veicolo, di tipo autovettura, autovettura ad uso promiscuo o minibus, ai sensi del regio decreto del 15 marzo 1968 recante una disciplina generale sui requisiti tecnici che devono soddisfare gli autoveicoli e i loro rimorchi, i loro elementi, nonché gli accessori di sicurezza, è, per il suo tipo di costruzione ed il suo equipaggiamento, atto a trasportare al massimo nove persone – compreso il conducente – ed è destinato a tale scopo;
- b) il veicolo è messo a disposizione del pubblico, o a un punto di sosta determinato su pubblica via ai sensi del regolamento generale sulla polizia della circolazione stradale, oppure in qualsiasi altro luogo non aperto alla circolazione pubblica;
- c) la messa a disposizione si riferisce al veicolo nel suo complesso e non ai singoli posti quando il veicolo è utilizzato come taxi, ovvero ai singoli posti del veicolo e non al veicolo nel suo complesso quando quest'ultimo è utilizzato come taxi collettivo con l'autorizzazione del Governo della Regione di Bruxelles-Capitale;
- d) la destinazione è decisa dal cliente;

2) servizi di noleggio di autovetture con conducente: qualsiasi servizio di trasporto retribuito di persone con veicoli automobili che non sono servizi di taxi e che sono prestati con veicoli di tipo autovettura, autovettura ad uso promiscuo o minibus, con l'eccezione dei veicoli convertiti in ambulanza».

4 In forza dell'articolo 3, primo comma, di tale ordinanza:

«È vietato, senza l'autorizzazione del Governo, gestire un servizio di taxi mediante uno o più veicoli, con partenza da una pubblica via o da qualsiasi altro luogo non aperto alla circolazione pubblica, che si trovi nel territorio della Regione di Bruxelles-Capitale».

5 L'articolo 16 di detta ordinanza è così formulato:

«È vietato, senza l'autorizzazione del Governo, gestire nel territorio della Regione di Bruxelles-Capitale un servizio di noleggio di autovetture con conducente mediante uno o più veicoli.

Soltanto i gestori titolari di un'autorizzazione rilasciata dal Governo possono effettuare prestazioni di servizi il cui punto di partenza per l'utente si trovi sul territorio della Regione di Bruxelles-Capitale.

(...)».

6 Il decreto del Governo della Regione di Bruxelles-Capitale, del 29 marzo 2007, relativo ai servizi di taxi e ai servizi di noleggio di autovetture con conducente (*Moniteur belge* del 3 maggio 2007, pag. 23526), come modificato dal decreto del Governo della Regione di Bruxelles-Capitale, del 27 marzo 2014 (*Moniteur belge* del 17 aprile 2014), dispone, al suo articolo 31, punto 7, che è vietato ai conducenti «di procacciarsi clienti o di farseli procacciare da altri».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

7 Nell'ambito di una convenzione di subconcessione conclusa con Brussels South Charleroi Airport, la FlibTravel e la Léonard Travel gestiscono una linea regolare di autobus che collega, in particolare, la stazione di Bruxelles-Midi, a Bruxelles (Belgio) all'aeroporto di Charleroi (Belgio).

8 Il 21 maggio 2014, la FlibTravel e la Léonard Travel hanno intentato dinanzi al presidente del tribunal de commerce francophone de Bruxelles (Tribunale commerciale francofono di Bruxelles, Belgio) un'azione inibitoria nei confronti dei convenuti nel procedimento principale per pratiche che esse ritengono costituiscano atti contrari alle pratiche commerciali corrette, in quanto esercitate in violazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettere c) e d), dell'ordinanza del 27 aprile 1995.

9 A sostegno della loro azione inibitoria, esse fanno valere che, nella stazione di Bruxelles-Midi, i convenuti nel procedimento principale o persone che lavorano per loro conto attirano i passeggeri diretti all'aeroporto di Charleroi al fine di raggrupparli in «taxi di tipo camioncino» per condurli poi, quando detti taxi sono completi, a tale destinazione. Di conseguenza, esse contestano a tali convenuti, segnatamente, di raggruppare passeggeri aventi la stessa destinazione, di praticare una tariffazione del servizio per passeggero e non per vettura nonché di procacciarsi clienti.

10 Con sentenza dell'11 febbraio 2015, il presidente di tale organo giurisdizionale ha respinto tutte le domande della FlibTravel e della Léonard Travel, ritenendo che i fatti allegati non fossero dimostrati.

11 Il 13 luglio 2015 le ricorrenti nel procedimento principale hanno impugnato tale sentenza dinanzi alla cour d'appel de Bruxelles (Corte d'appello di Bruxelles).

- 12 Tale giudice ritiene che, in forza dell'articolo 2, paragrafo 1, lettere c) e d), dell'ordinanza del 27 aprile 1995, i gestori di taxi non possano né mettere a disposizione dei loro passeggeri posti singoli, invece del veicolo nel suo complesso, né predeterminare la loro destinazione. Parimenti, esso ritiene che le pratiche controverse costituiscano procacciamento di clienti ai sensi dell'articolo 31, punto 7, del decreto del Governo della Regione di Bruxelles-Capitale, del 29 marzo 2007, relativo ai servizi di taxi e ai servizi di noleggio di autovetture con conducente, come modificato dal decreto del Governo della Regione di Bruxelles-Capitale, del 27 marzo 2014. Esso è dell'avviso che tali pratiche costituiscano violazioni di tali disposizioni e atti contrari alle pratiche commerciali corrette. Tali pratiche sarebbero, per questo, vietate e potrebbero essere oggetto di un ordine inibitorio su istanza di un interessato.
- 13 Tuttavia, il giudice del rinvio nutre dubbi sulla conformità di tali disposizioni con l'articolo 96, paragrafo 1, TFUE, tenuto conto, segnatamente, della mancata notifica alla Commissione europea dell'ordinanza del 27 aprile 1995.
- 14 Più specificamente, esso s'interroga sulla questione se l'applicabilità al caso dinanzi ad esso pendente dell'articolo 96, paragrafo 1, TFUE, nei limiti in cui tale disposizione riguarda i «trasporti effettuati all'interno dell'Unione», presupponga che il trasporto considerato abbia una dimensione transnazionale. Esso espone che i servizi di trasporto sottoposti al suo esame, a motivo della dimensione internazionale della stazione ferroviaria e dell'aeroporto interessati, non portano beneficio esclusivamente ai cittadini nazionali. Esso s'interroga altresì sull'interpretazione dei termini «prezzi e condizioni» figuranti in tale disposizione, nonché sulla questione se la protezione di industrie particolari che questa autorizza si applichi a un'industria di trasporti, come quella che offre servizi di taxi.
- 15 In tali circostanze e dopo aver interpellato le parti sulla conformità delle disposizioni dell'ordinanza del 27 aprile 1995 all'articolo 96, paragrafo 1, TFUE, la cour d'appel de Bruxelles (Corte d'appello di Bruxelles) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Se l'articolo 96, paragrafo 1, TFUE debba essere interpretato nel senso che esso può applicarsi a prezzi e condizioni imposti da uno Stato membro ai gestori di servizi di taxi laddove:
- le corse dei taxi interessati varcano solo occasionalmente le frontiere nazionali,
 - una parte significativa della clientela dei taxi interessati è costituita da cittadini o residenti dell'Unione europea che non sono cittadini né residenti dello Stato membro in questione e
 - nelle circostanze concrete della causa, le corse in taxi controverse costituiscono molto spesso, per il passeggero, soltanto una tappa di un viaggio più lungo il cui punto di arrivo o punto di partenza si trovano in un paese dell'Unione diverso dallo Stato membro in questione.
- 2) Se l'articolo 96, paragrafo 1, TFUE debba essere interpretato nel senso che esso può applicarsi a condizioni di gestione diverse dalle condizioni tariffarie e dalle condizioni per il rilascio dell'autorizzazione ad esercitare l'attività di trasporto interessata, come nella fattispecie un divieto per i gestori di taxi di mettere a disposizione posti singoli piuttosto che il veicolo nel suo complesso e un divieto per i predetti gestori di decidere loro stessi la destinazione di una corsa proposta alla clientela, che consentano di impedire a detti gestori di raggruppare clienti con la stessa destinazione.
- 3) Se l'articolo 96, paragrafo 1, TFUE debba essere interpretato nel senso che esso vieta, salvo con l'autorizzazione della Commissione, misure come quelle di cui alla seconda questione:
- che hanno lo scopo generale, inter alia, di proteggere i gestori di taxi contro la concorrenza delle imprese di noleggio di autovetture con conducente, e
 - che hanno l'effetto specifico, nelle circostanze concrete della causa, di proteggere i gestori di autobus contro la concorrenza dei gestori di taxi.

4) Se l'articolo 96, paragrafo 1, TFUE debba essere interpretato nel senso che esso vieta, salvo con l'autorizzazione della Commissione, una misura che impedisce ai gestori di taxi di procacciarsi clienti, allorché detta misura abbia come effetto, nelle circostanze concrete della causa, la riduzione della loro capacità di acquisire i clienti di un servizio di autobus concorrente».

Sulle questioni pregiudiziali

- 16 Con la sua seconda questione, che occorre esaminare in primo luogo, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 96, paragrafo 1, TFUE debba essere interpretato nel senso che esso è applicabile a una normativa nazionale, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, che disciplina le condizioni alle quali i servizi di taxi devono essere prestati.
- 17 Tale disposizione prevede che è fatto divieto a uno Stato membro di imporre ai trasporti effettuati all'interno dell'Unione l'applicazione di prezzi e di condizioni che importino qualsiasi elemento di sostegno o di protezione nell'interesse di una o più imprese o industrie particolari, salvo quando tale applicazione sia autorizzata dalla Commissione.
- 18 Conformemente a una giurisprudenza costante, ai fini dell'interpretazione di una norma di diritto dell'Unione si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenza del 16 novembre 2016, Hemming e a., C-316/15, EU:C:2016:879, punto 27 nonché giurisprudenza ivi citata).
- 19 A tale riguardo, dal tenore letterale dell'articolo 96, paragrafo 1, TFUE risulta che il suo scopo è di disciplinare le normative nazionali applicabili ai trasporti effettuati all'interno dell'Unione che importino qualsiasi elemento di sostegno o di protezione nell'interesse di una o più «imprese» o industrie particolari.
- 20 Tale disposizione ha lo scopo di evitare l'adozione, da parte degli Stati membri, di misure di sostegno o di protezione di cui beneficino indirettamente i clienti dell'operatore interessato che applica loro detti prezzi e condizioni e non di misure di sostegno o di protezione di cui beneficino direttamente altri operatori che si trovino in rapporto di concorrenza con l'operatore interessato.
- 21 Tale interpretazione è avvalorata dall'articolo 96, paragrafo 2, TFUE, in applicazione del quale la Commissione, al fine di autorizzare una misura in linea di principio vietata dall'articolo 96, paragrafo 1, TFUE, deve prendere in considerazione, in particolare, le esigenze di una politica economica regionale adeguata, le necessità delle regioni sottosviluppate e i problemi delle regioni che abbiano gravemente risentito di circostanze politiche.
- 22 Pertanto, l'articolo 96, paragrafo 1, TFUE, deve essere interpretato nel senso che non osta ad un normativa come quella di cui trattasi nel procedimento principale.
- 23 L'interpretazione contrapposta, sostenuta dai convenuti nel procedimento principale, sarebbe, peraltro, tale da pregiudicare l'effetto utile dell'articolo 58 TFUE, che implica, conformemente all'articolo 91 TFUE, che l'attuazione dei principi riguardanti la libera prestazione dei servizi sia realizzata attraverso l'instaurazione della politica comune dei trasporti (v. sentenza del 22 dicembre 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punto 30), nei limiti in cui l'articolo 96, paragrafo 1, TFUE avrebbe quindi l'effetto di vietare direttamente gran parte delle misure che possono essere qualificate come restrizioni alla libera prestazione dei servizi di trasporto senza che una siffatta regola sia stata adottata dal legislatore dell'Unione.
- 24 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 96, paragrafo 1, TFUE deve essere interpretato nel senso che non si applica a restrizioni imposte agli operatori di taxi, come quelle di cui trattasi nel procedimento principale.

- 25 Tenuto conto della risposta data a tale seconda questione, non occorre rispondere alle altre questioni sollevate.

Sulle spese

- 26 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

L'articolo 96, paragrafo 1, TFUE deve essere interpretato nel senso che non si applica a restrizioni imposte agli operatori di taxi, come quelle di cui trattasi nel procedimento principale.

Firme