Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

12 ottobre 2016*

«Rinvio pregiudiziale — Direttiva 96/75/CE — Modalità di noleggio e di formazione dei prezzi nel settore dei trasporti di merci per via navigabile — Portata — Articolo 1, lettera b) — Nozione di "trasportatore" — Articolo 2 — Libertà di conclusione dei contratti e di negoziazione dei prezzi»

Nella causa C-92/15,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dallo hof van beroep te Antwerpen (Corte d'appello di Anversa, Belgio), con decisione del 15 dicembre 2014, pervenuta in cancelleria il 25 febbraio 2015, nel procedimento

Sven Mathys

contro

De Grave Antverpia NV,

LA CORTE (Ottava Sezione),

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

avvocato generale: M. Bobek

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

— per la De Grave Antverpia NV, da T. Kegels, advocaat;

— per la Commissione europea, da L. Nicolae e F. Wilman, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: il neerlandese.

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 1, lettera b), e dell'articolo 2 della direttiva 96/75/CE del Consiglio, del 19 novembre 1996, relativa alle modalità di noleggio e di formazione dei prezzi nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali di merci per via navigabile nella Comunità (GU 1996, L 304, pag. 12).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il sig. Sven Mathys e la De Grave Antverpia NV (in prosieguo: la «DGA»), in merito alla validità e all'esecuzione di un contratto con cui quest'ultima ha affidato al sig. Mathys il trasporto di sabbia su battello per la navigazione interna tra due punti determinati del territorio belga, tra il 1° marzo 2005 e il 31 dicembre 2006.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

3 Il primo, il terzo e il quinto considerando della direttiva 96/75 sono così redatti:

«considerando che i crescenti problemi relativi alla saturazione degli assi stradali e ferroviari, alla sicurezza dei trasporti, all'ambiente, ai risparmi energetici ed alla qualità della vita del cittadino richiedono, nell'interesse pubblico, uno sviluppo più accentuato ed un migliore sfruttamento delle potenzialità del trasporto per via navigabile, in particolare migliorandone la competitività;

(...)

considerando che il buon funzionamento del mercato interno esige, nel settore dei trasporti di merci per via navigabile, un adattamento dell'organizzazione dei sistemi di nolo a turno nel senso di una maggiore flessibilità commerciale, al fine di pervenire ad un regime di libertà di noleggio e di formazione dei prezzi di trasporto;

(...)

considerando che, nel rispetto del principio di sussidiarietà, è nel contempo necessario e sufficiente stabilire a livello comunitario un calendario uniforme per la liberalizzazione progressiva del mercato, rimettendo agli Stati membri la responsabilità dell'attuazione di tale liberalizzazione».

4 Conformemente alla definizione di cui all'articolo 1, lettera a), della direttiva 96/75, un «sistema di noleggio a turno» consiste essenzialmente nel suddividere le richieste di trasporti tra i comandanti secondo un turno e a prezzi preventivamente determinati, nell'ambito di una borsa.

5 Ai sensi dell'articolo 1, lettera b), di tale direttiva, per «trasportatore» si deve intendere un proprietario o gestore di uno o più battelli utilizzati per la navigazione interna.

6 L'articolo 2 della stessa direttiva così dispone:

«Nel settore dei trasporti nazionali e internazionali di merci per via navigabile nella Comunità, i contratti sono liberamente stipulati ed i prezzi liberamente negoziati tra le parti interessate».

7 Gli articoli da 3 a 6 della direttiva 96/75 disciplinano un regime transitorio che è scaduto il 1º gennaio 2000. Fatta eccezione per la definizione della nozione di «sistema di noleggio a turno» di cui all'articolo 1, lettera a), di tale direttiva, è unicamente nelle disposizioni relative a detto regime che il termine «trasportatore» è utilizzato, in particolare nell'articolo 3, secondo trattino, e nell'articolo 6, primo e secondo trattino, di detta direttiva.

8 Inoltre, gli articoli 7 e 8 della medesima direttiva prevedono e disciplinano un meccanismo con cui, in caso di grave turbativa del mercato del trasporto delle merci per via navigabile, la Commissione europea può adottare le opportune misure, in particolare per impedire qualsiasi nuovo aumento della capacità di trasporto offerta su tale mercato, indipendentemente dal regolamento (CEE) n. 1101/89 del Consiglio, del 27 aprile 1989, relativo al risanamento strutturale del settore della navigazione interna (GU 1989, L 116, pag. 25), in vigore all'epoca, inteso a combattere le sovraccapacità strutturali constatate in talune parti di detto mercato con la distruzione di battelli.

9 Infine, gli articoli da 9 a 11 della direttiva 96/75 precisano, rispettivamente, le modalità di trasposizione delle sue disposizioni, la data di entrata in vigore della medesima e il fatto che gli Stati membri ne sono i destinatari.

Diritto belga

10 La normativa nazionale che disciplina la controversia principale è costituita sostanzialmente, da un lato, dalla wet op de binnenbevrachting (legge sul noleggio interno), del 5 maggio 1936 (*Belgisch Staatsblad* del 10 giugno 1936, pag. 4190), e, dall'altro, dalla wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (legge sulla disciplina giuridica degli ausiliari dei trasporti di merci), del 26 giugno 1967 (*Belgisch Staatsblad* del 27 settembre 1967, pag. 10121).

11 Dalla decisione di rinvio risulta che la legge del 5 maggio 1936 sul noleggio interno dispone, all'articolo 1, che tutti i contratti aventi ad oggetto l'uso di un battello per la navigazione interna per il trasporto e il deposito di merci sono disciplinati, per quanto non altrimenti convenuto, dalle disposizioni di tale legge.

12 Ai sensi dell'articolo 3 di detta legge, ai fini dell'applicazione di quest'ultima, si deve intendere, in particolare, per «spedizioniere» colui che interviene come intermediario nella conclusione di un contratto di trasporto (in prosieguo, anche: il «mediatore di noleggio»), per «mittente» colui che carica il battello nel porto di partenza, e per «comandante» il comandante-proprietario o il gestore tecnico.

13 Dalla legge del 5 maggio 1936 sul noleggio interno discende che la provvigione del mediatore di noleggio è dovuta dal comandante non appena, una volta terminato il carico, la polizza di carico è presentata a quest'ultimo per la firma, indipendentemente dal nolo che gli sarà effettivamente corrisposto al termine del trasporto. In applicazione della medesima legge, detta provvigione non può eccedere il 10% del nolo, pena la perdita del diritto alla provvigione del mediatore di noleggio.

14 Inoltre, dalla decisione di rinvio risulta altresì che la legge del 26 giugno 1967 sulla disciplina giuridica degli ausiliari dei trasporti di merci è stata invocata nel procedimento principale. Conformemente all'articolo 1, paragrafi 1 e 2, di tale legge, si considera, da un lato, «commissionario di trasporto» chiunque, mediante retribuzione, si impegni ad effettuare un trasporto di merci e lo faccia eseguire a proprio nome per conto di terzi e, dall'altro, «mediatore di trasporti» chiunque, mediante retribuzione, metta in contatto due o più persone affinché queste concludano un contratto di trasporto di merci, ed eventualmente intervenga nella conclusione di tale contratto unicamente in qualità di rappresentante dei propri mandanti.

Procedimento principale e questione pregiudiziale

15 Il 1º dicembre 2004 la DGA, qualificata come «trasportatore», ha concluso un contratto di trasporto con la SCR Sibelco NV (in prosieguo: la «Sibelco»), in qualità di committente, con il quale la DGA si è impegnata a trasportare sabbia per via navigabile tra due punti determinati del territorio belga, per il periodo compreso tra il 1º dicembre 2004 e il 31 dicembre 2006. Il nolo, ossia il prezzo del trasporto convenuto, non è stato rivelato al giudice del rinvio.

16 Dalla decisione di rinvio risulta che la DGA non possedeva alcun battello per la navigazione interna.

17 All'inizio del 2005 la DGA ha negoziato con il sig. Mathys, proprietario di un battello per la navigazione interna, il nolo da pagare a quest'ultimo per effettuare i trasporti in esecuzione di detto contratto, che sarebbe variato a seconda che il sig. Mathys avesse accettato o meno di vincolarsi alla DGA con un accordo quadro.

18 Il 1º marzo 2005, dopo un periodo di prova, la DGA ha concluso tale accordo quadro, in qualità di committente, con il sig. Mathys, quale trasportatore, affinché questi realizzasse i trasporti che, in concreto, corrispondevano agli impegni assunti dalla DGA nei confronti della Sibelco.

19 Il nolo era fissato in EUR 3,37 per tonnellata di sabbia trasportata, comprensivo di tutte le spese, fatta salva l'applicazione di una clausola di adeguamento in funzione dell'evoluzione del prezzo del carburante, mentre alla DGA doveva essere pagata una commissione del 4%. In detto accordo quadro si precisava inoltre che tale commissione era stata fissata sulla base delle quantità di merci dichiarate dal mittente, ossia dalla Sibelco, e che il sig. Mathys si obbligava a utilizzare il proprio battello ai soli fini dell'esecuzione di detto accordo quadro.

20 Dopo aver posto unilateralmente fine all'esecuzione di tale accordo quadro, il sig. Mathys ha ingiunto alla DGA il pagamento di diverse somme, tra cui una somma, non determinata per mancata conoscenza di tutti i dati necessari, vale a dire, essenzialmente, l'importo del nolo convenuto tra la DGA e la Sibelco, corrispondente alla differenza tra il nolo pagato dalla Sibelco alla DGA e il nolo pagato dalla DGA al sig. Mathys, in relazione alle quantità di sabbia trasportate da quest'ultimo, oltre alle eventuali commissioni pagate indebitamente dal sig. Mathys alla DGA (in prosieguo: l'«indennizzo per la differenza di nolo»). La DGA, a sua volta, ha chiesto in via riconvenzionale la condanna del sig. Mathys al risarcimento dei danni per indebita risoluzione di detto accordo quadro.

21 La sentenza emessa in primo grado ha parzialmente accolto la domanda del sig. Mathys senza, tuttavia, concedergli un indennizzo per la differenza di nolo, e ha dichiarato fondata, in linea di principio, la domanda riconvenzionale della DGA, disponendo una perizia per determinare il danno subito da quest'ultima a causa della risoluzione di detto accordo quadro da parte del sig. Mathys.

22 Nell'ambito dell'appello interposto avverso tale sentenza, il sig. Mathys ha ribadito la propria richiesta di indennizzo per la differenza di nolo.

23 Al riguardo, egli ha sostenuto, in particolare, che l'articolo 1, lettera b), della direttiva 96/75 comporterebbe che solo il proprietario o il gestore di un battello per la navigazione interna possa concludere un contratto di trasporto in qualità di trasportatore. Pertanto, una persona diversa da tale proprietario o gestore non potrebbe stipulare in tale qualità un contratto del genere, e una legge nazionale, nella fattispecie la legge del 26 giugno 1967 sulla disciplina giuridica degli ausiliari dei trasporti di merci, non potrebbe autorizzare una persona diversa da siffatto proprietario o gestore a concludere un contratto di trasporto in qualità di trasportatore.

24 Egli ha altresì fatto valere che la prassi consistente, per una persona diversa dal proprietario o dal gestore di un battello per la navigazione interna, nel concludere un contratto di trasporto con un mittente, per poi far compiere al proprietario o al gestore di un battello per la navigazione interna le

prestazioni necessarie per l'esecuzione di tale contratto a condizioni differenti e per un nolo inferiore a quello stipulato in detto contratto, peraltro sconosciuti a tale proprietario o gestore, sarebbe contrario all'articolo 2 della direttiva 96/75.

25 Di conseguenza, ad avviso del sig. Mathys, la DGA non va considerata come trasportatore, bensì come mediatore di noleggio, ossia come «spedizioniere» ai sensi dell'articolo 3 della legge del 5 maggio 1936 sul noleggio interno, cosicché dovrebbe ritenersi che un contratto di trasporto sia stato direttamente concluso tra la Sibelco e il sig. Mathys. La DGA avrebbe indebitamente asserito di operare in qualità di trasportatore nei confronti della Sibelco al solo scopo di eludere le disposizioni di ordine pubblico che limitano la provvigione che può percepire un mediatore di noleggio.

26 Tenuto conto dell'argomento sviluppato dal sig. Mathys, il giudice del rinvio considera che la soluzione della controversia di cui è investito possa eventualmente dipendere dalla compatibilità dell'articolo 3 della legge del 5 maggio 1936 sul noleggio interno con la direttiva 96/75.

27 In tale contesto, lo hof van beroep te Antwerpen (Corte d'appello di Anversa, Belgio) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 3 della legge belga del 5 maggio 1936, sul noleggio interno, sia compatibile con gli articoli 1 e 2 della direttiva 96/75/CE, nei limiti in cui una persona, che non sia proprietario né gestore di un battello per la navigazione interna, stipulasse un contratto per il trasporto di merci per via navigabile in qualità di trasportatore e non operasse come intermediario "spedizioniere", ai sensi dell'articolo 3 della legge sul noleggio interno».

Sulla questione pregiudiziale

28 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se, nell'ambito delle attività di trasporto di merci per via navigabile, l'articolo 1, lettera b), della direttiva 96/75, nella parte in cui definisce un «trasportatore» come il proprietario o il gestore di uno o più battelli utilizzati per la navigazione interna, e l'articolo 2 della medesima direttiva, nella parte in cui afferma che, in tale settore, i contratti sono liberamente stipulati tra le parti interessate, debbano essere interpretati nel senso che essi ostano a una normativa nazionale, come quella applicabile alla controversia principale, che consente a una persona che non corrisponda a detta definizione di concludere un contratto di trasporto in qualità di trasportatore.

29 Anzitutto, dal primo, dal terzo e dal quinto considerando nonché dall'articolo 1, lettera a), e dall'articolo 2 della direttiva 96/75 risulta che quest'ultima è intesa principalmente a porre fine a un sistema specifico di borsa dei noleggi che, imponendo un turno tra i comandanti e prezzi di trasporto preventivamente determinati, limitava il diritto degli stessi comandanti di concludere un contratto con i clienti. Poiché tale sistema era considerato un freno allo sviluppo e alla competitività del trasporto di merci per via navigabile nell'Unione europea, detta direttiva mira a liberalizzare il mercato interno in tale settore, imponendo, a partire dal 1º gennaio 2000, da un lato, un regime di libertà di noleggio che sopprime il sistema di noleggio a turno e, dall'altro, un regime di libertà di formazione dei prezzi di trasporto che elimina qualunque sistema di fissazione preventiva dei prezzi di trasporto obbligatori.

30 Così, l'articolo 2 della direttiva 96/75 stabilisce la regola di principio di quest'ultima, in base alla quale, nel settore delle attività di trasporto di merci per via navigabile, «i contratti sono liberamente stipulati ed i prezzi liberamente negoziati tra le parti interessate». Orbene, è giocoforza rilevare che la formulazione di detta disposizione non limita in alcun modo la cerchia delle parti autorizzate a concludere contratti del genere alle sole persone che rispondono alla definizione di «trasportatore» di cui all'articolo 1, lettera b), della stessa direttiva. Nell'utilizzare l'espressione «le parti interessate»

senza ulteriore definizione, detto articolo 2 non esclude che una persona che non abbia la qualità di «trasportatore», ai sensi di tale articolo 1, lettera b), possa stipulare un contratto di trasporto in tale settore.

31 Per quanto concerne l'articolo 1, lettera b), della direttiva 96/75, il quale definisce la nozione di «trasportatore», ai fini della medesima direttiva, come «un proprietario o gestore di uno o più battelli utilizzati per la navigazione interna», è giocoforza osservare che il testo di detta disposizione non indica in alcun modo che occorre avere la qualità di «trasportatore», ai sensi di detta disposizione, per poter concludere un contratto di trasporto nel settore dei trasporti di merci per via navigabile.

32 Inoltre, si deve constatare che la direttiva 96/75 utilizza il termine «trasportatore» unicamente negli articoli 3 e 6, relativi al periodo transitorio che deroga al principio enunciato nell'articolo 2 della stessa direttiva e che si è concluso il 1º gennaio 2000. Pertanto, la definizione di cui all'articolo 1, lettera b), di detta direttiva ha perso ogni valore giuridico a partire da tale data e non può avere alcun valore normativo rilevante in un contesto come quello di cui trattasi nel procedimento principale.

33 Ne consegue che la direttiva 96/75 si limita specificamente a vietare i due elementi caratteristici del funzionamento delle borse dei noleggi a turno, vale a dire il sistema di ripartizione secondo l'ordine di disponibilità dei battelli e quello dei prezzi preventivamente determinati. Pertanto, essa non mira a regolamentare in via generale i contratti di trasporti di merci per via navigabile.

34 Di conseguenza, constatando che la direttiva 96/75 non menziona affatto l'intervento di una parte in qualità di «mediatore di noleggio» o di «spedizioniere» nell'ambito di contratti di trasporto di merci per via navigabile, detta direttiva non disciplina in alcun modo l'intervento dei mediatori di noleggio o quello di persone che, senza possedere esse stesse i mezzi idonei all'esercizio di un'attività di trasporto per via navigabile, si obblighino tuttavia personalmente ad effettuare tale trasporto ricorrendo ai servizi di un comandante. La qualificazione, nel diritto nazionale, di una parte di tali contratti come «mediatore di noleggio» o «spedizioniere» è pertanto estranea all'interpretazione di detta direttiva.

35 Dai considerando e dalle disposizioni pertinenti della direttiva 96/75 risulta così che quest'ultima non disciplina e, pertanto, è completamente neutra riguardo all'insieme degli elementi cui si riferisce la questione pregiudiziale, vale a dire se occorra disporre di un battello per poter legittimamente concludere un contratto di trasporto di merci per via navigabile in qualità di trasportatore.

36 Alla luce di tutte le suesposte considerazioni, si deve rispondere alla questione posta dichiarando che, nell'ambito delle attività di trasporto di merci per via navigabile, l'articolo 1, lettera b), della direttiva 96/75, nella parte in cui definisce un «trasportatore» come il proprietario o il gestore di uno o più battelli utilizzati per la navigazione interna, e l'articolo 2 della medesima direttiva, nella parte in cui afferma che, in tale settore, i contratti sono liberamente stipulati tra le parti interessate, devono essere interpretati nel senso che essi non ostano a una normativa nazionale, come quella applicabile alla controversia principale, che consente a una persona che non corrisponda a detta definizione di concludere un contratto di trasporto in qualità di trasportatore.

Sulle spese

37 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice del rinvio, 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 (Ottava Sezione) dichiara:

Nell'ambito delle attività di trasporto di merci per via navigabile, l'articolo 1, lettera b), della direttiva 96/75/CE del Consiglio, del 19 novembre 1996, relativa alle modalità di noleggio e di formazione dei prezzi nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali di merci per via navigabile nella Comunità, nella parte in cui definisce un «trasportatore» come il proprietario o il gestore di uno o più battelli utilizzati per la navigazione interna, e l'articolo 2 della medesima direttiva, nella parte in cui afferma che, in tale settore, i contratti sono liberamente stipulati tra le parti interessate, devono essere interpretati nel senso che essi non ostano a una normativa nazionale, come quella applicabile alla controversia principale, che consente a una persona che non corrisponda a detta definizione di concludere un contratto di trasporto in qualità di trasportatore.

Firme