



Il servizio di messa in contatto con conducenti non professionisti fornito da Uber rientra nell'ambito dei servizi nel settore dei trasporti

Gli Stati membri possono di conseguenza disciplinare le condizioni di prestazione di tale servizio

La piattaforma elettronica Uber fornisce, mediante un'applicazione per smartphone, un servizio retribuito di messa in contatto di conducenti non professionisti che utilizzano il proprio veicolo con persone che intendono effettuare spostamenti urbani.

Nel 2014 un'associazione professionale di conducenti di taxi della città di Barcellona (Spagna) ha proposto ricorso dinanzi al Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona (tribunale di commercio n. 3 di Barcellona, Spagna) affinché si accertasse che le attività della Uber Systems Spain, una società collegata alla Uber Technologies (congiuntamente, in prosieguo: «Uber»), costituiscono pratiche ingannevoli e atti di concorrenza sleale. Infatti, né la Uber Systems Spain, né i conducenti non professionisti dei veicoli interessati possedevano licenze e autorizzazioni previste dalla normativa sui servizi di taxi dell'agglomerato urbano di Barcellona. Per verificare se le attività di Uber possano essere qualificate sleali e violare le norme della concorrenza spagnole, il Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona ritiene necessario verificare se Uber debba o meno possedere una previa autorizzazione amministrativa. A tal fine, ritiene necessario determinare se i servizi forniti da tale società debbano essere considerati servizi di trasporto, servizi propri della società dell'informazione oppure una combinazione di entrambi i tipi di servizi. Infatti, dalla qualificazione accolta dipenderà la possibilità d'imporre a Uber l'obbligo di possedere una previa autorizzazione amministrativa. In particolare, qualora il servizio fornito da Uber rientrasse nell'ambito della direttiva relativa ai servizi nel mercato interno¹ o della direttiva sul commercio elettronico², le pratiche di Uber non potrebbero essere considerate sleali.

Con la sua sentenza odierna, la Corte dichiara che un servizio d'intermediazione, come quello di cui al procedimento principale, avente ad oggetto la messa in contatto, mediante un'applicazione per smartphone e dietro retribuzione, di conducenti non professionisti utilizzatori del proprio veicolo con persone che desiderano effettuare uno spostamento nell'area urbana, deve essere considerato indissolubilmente legato a un servizio di trasporto e rientrante, pertanto, nella qualificazione di «servizio nel settore dei trasporti», ai sensi del diritto dell'Unione. Un servizio siffatto deve, di conseguenza, essere escluso dall'ambito di applicazione della libera prestazione dei servizi in generale nonché della direttiva relativa ai servizi nel mercato interno e della direttiva sul commercio elettronico.

¹ Direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno (GU 2006, L 376, pag. 36).

² Direttiva 2000/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2000, relativa a taluni aspetti giuridici dei servizi della società dell'informazione, in particolare il commercio elettronico, nel mercato interno («direttiva sul commercio elettronico») (GU 2000, L 178, pag. 1). Ai fini della definizione di «servizio della società dell'informazione», la direttiva 2000/31 rinvia alla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU 1998, L 204, pag. 37), come modificata dalla direttiva 98/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 luglio 1998 (GU 1998, L 217, pag. 18).

Ne consegue che, allo stato attuale del diritto dell'Unione, è compito degli Stati membri disciplinare le condizioni di prestazione di siffatti servizi nel rispetto delle norme generali del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

La Corte dichiara, innanzitutto, che **il servizio fornito da Uber non è soltanto un servizio d'intermediazione** consistente nel mettere in contatto, mediante un'applicazione per smartphone, un conducente non professionista che utilizza il proprio veicolo e una persona che intende effettuare uno spostamento in area urbana. Infatti, in tale situazione, il fornitore di tale servizio d'intermediazione crea al contempo un'offerta di servizi di trasporto urbano, da lui resi accessibili segnatamente con strumenti informatici, e di cui egli organizza il funzionamento generale a favore delle persone che intendono avvalersi di tale offerta per uno spostamento in area urbana. La Corte rileva, al riguardo, che l'applicazione fornita da Uber è indispensabile sia per i conducenti sia per le persone che intendono effettuare uno spostamento in area urbana. Essa sottolinea altresì che Uber esercita anche un'influenza determinante sulle condizioni della prestazione dei conducenti.

Pertanto, secondo la Corte, **tale servizio d'intermediazione deve essere considerato parte integrante di un servizio complessivo in cui l'elemento principale è un servizio di trasporto e, di conseguenza, rispondente non alla qualificazione** di «servizio della società dell'informazione», ma a quella di **«servizio nel settore dei trasporti»**.

La Corte dichiara che, di conseguenza, la direttiva sul commercio elettronico non si applica a un siffatto servizio, il quale è altresì escluso dall'ambito di applicazione della direttiva relativa ai servizi nel mercato interno. Per lo stesso motivo, il servizio di cui trattasi non rientra nell'ambito della libera prestazione dei servizi in generale, ma della politica comune dei trasporti. Orbene, i servizi di trasporto non collettivi in aerea urbana così come i servizi ad essi indissolubilmente collegati, quali il servizio d'intermediazione fornito da Uber, non hanno portato all'adozione di norme comuni a livello dell'Unione sul fondamento di tale politica.