

DE BERTI ■ JACCHIA

De Berti Jacchia Franchini Forlani  
studio legale

# **Uber. La Corte di Giustizia statuisce che il servizio offerto dalla multinazionale statunitense va considerato come un servizio nel settore dei trasporti**

*Roberto A. Jacchia*

*Davide Scavuzzo*

## 1. Introduzione

Uber è un'impresa statunitense con sede a San Francisco, che offre servizi di trasporto automobilistico privato attraverso un'applicazione per dispositivi mobili (una cosiddetta "app"), che mette in collegamento diretto passeggeri ed autisti. Più precisamente, l'app consente al passeggero di prenotare il servizio e di monitorare in tempo reale la posizione dell'auto prenotata.

Il metodo di calcolo del costo della corsa è simile a quello utilizzato per i taxi e si basa su due criteri: la distanza percorsa dall'auto oppure il tempo trascorso, se la velocità è inferiore a una determinata soglia. A differenza del servizio taxi, il pagamento non avviene però tra conducente e cliente ma ha luogo direttamente da quest'ultimo a Uber attraverso una carta di credito.

Per le sue caratteristiche, la qualificazione del servizio offerto da Uber è sempre stata di dubbia individuazione, presentando aspetti riconducibili ai tradizionali servizi di trasporto e ai servizi della società dell'informazione.

## 2. La sentenza della Corte di Giustizia nella Causa *Uber Spain*

Si comprende, quindi, perché la sentenza resa nella Causa C-434/15, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL* pronunciata in data 20 dicembre 2017 dalla Corte di Giustizia fosse tanto attesa. I Giudici di Lussemburgo si sono espressi su una domanda di pronuncia pregiudiziale proposta, ai sensi dell'articolo 267 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), dallo *Juzgado de lo Mercantil n. 3 de Barcelona* (Tribunale di Commercio n. 3 di Barcellona, Spagna) con la quale il giudice del rinvio aveva chiesto di conoscere se i servizi forniti da Uber dovessero essere considerati servizi di trasporto, servizi propri della società dell'informazione oppure una combinazione di entrambi. Dalla qualificazione accolta dipendeva la possibilità d'imporre a Uber l'obbligo di possedere una previa autorizzazione amministrativa per operare nel territorio di ciascuno Stato Membro. In particolare, qualora il servizio fornito da Uber fosse rientrato nell'ambito della Direttiva relativa ai servizi nel mercato interno<sup>1</sup> o della Direttiva sul commercio elettronico<sup>2</sup>, le pratiche di Uber non avrebbero potuto essere considerate sleali e non avrebbero potuto essere vietate dal diritto nazionale.

Nella sua valutazione, la Corte rileva che un servizio d'intermediazione consistente nel mettere in contatto un conducente non professionista che utilizza il proprio veicolo e una persona che intende effettuare uno spostamento in un'area urbana costituisce, in linea di principio, un servizio distinto dal servizio di trasporto che consiste nell'atto fisico del trasferimento di persone o di cose da un luogo ad un altro tramite un veicolo. La Corte rileva inoltre che un servizio d'intermediazione che consente la trasmissione, mediante

---

<sup>1</sup> Direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno. GUUE L 376 del 27.12.2006.

<sup>2</sup> 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»). GUUE L 178 del 17.07.2000.

un'applicazione per *smartphone*, delle informazioni relative alla prenotazione di un servizio di trasporto tra il passeggero e il conducente non professionista che, utilizzando il proprio veicolo, effettuerà il trasporto, soddisfa, in linea di principio, i criteri per essere qualificato "servizio della società dell'informazione" ai sensi dell'articolo 1, punto 2, della direttiva 98/34/CE<sup>3</sup>, al quale rinvia l'articolo 2, lettera a), della Direttiva 2000/31/CE. Per contro, un servizio di trasporto non collettivo in area urbana, quale un servizio di taxi, deve essere qualificato "servizio nel settore dei trasporti", ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della Direttiva 2006/123/CE, letto alla luce del considerando 21 di quest'ultima.

Tuttavia, la Corte prosegue la sua analisi osservando che il servizio d'intermediazione fornito da Uber si basa sulla selezione di conducenti non professionisti che utilizzano il proprio veicolo, ai quali Uber stessa fornisce un'applicazione senza la quale, da un lato, i conducenti privati non sarebbero indotti a fornire servizi di trasporto e, dall'altro, le persone che intendono effettuare uno spostamento nell'area urbana non ricorrerebbero ai servizi dei conducenti. Inoltre, Uber esercita un'influenza determinante sulle condizioni della prestazione di siffatti conducenti. In relazione a tale ultimo punto, rileva che Uber (a) fissa, mediante l'omonima applicazione, quanto meno il prezzo massimo della corsa, (b) riceve il prezzo dal cliente prima di versarne una parte al conducente non professionista del veicolo, e (c) esercita un considerevole controllo sulla qualità dei veicoli e dei loro conducenti nonché sul comportamento di costoro, che può portare, in taluni casi, alla loro esclusione. Il servizio d'intermediazione di Uber deve quindi essere considerato parte integrante di un servizio complessivo in cui l'elemento principale è quello del trasporto e, di conseguenza, risponde non alla qualificazione di "servizio della società dell'informazione", ai sensi dell'articolo 1, punto 2, della Direttiva 98/34/CE, cui rinvia l'articolo 2, lettera a), della Direttiva 2000/31/CE, ma di "servizio nel settore dei trasporti", ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della Direttiva 2006/123/CE<sup>4</sup>. Da tale qualificazione, deriva che il servizio offerto da Uber non rientra nell'ambito dell'articolo 56 TFUE, relativo alla libera prestazione dei servizi in generale. Esso rientra nell'ambito dell'articolo 58, paragrafo 1, TFUE, disposizione specifica ai sensi della quale "[l]a libera circolazione dei servizi, in materia di trasporti, è regolata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti". Per i servizi di trasporto non collettivi in area urbana e i servizi ad esso collegati, non essendo state approvate norme comuni o altre misure ai sensi dell'articolo 91, paragrafo 1, TFUE, è compito degli Stati Membri disciplinare le condizioni di prestazione dei servizi, anche d'intermediazione, come quello di cui nel procedimento principale, nel rispetto delle norme generali del TFUE. Per le ragioni predette la Corte ha statuito che:

*"L'articolo 56 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 58, paragrafo 1, TFUE, nonché l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno, e l'articolo 1, punto 2, della direttiva 98/34/CE del*

---

<sup>3</sup> 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. GUUE L 204 del 21.07.1998.

<sup>4</sup> Si vedano i punti 33-40 della sentenza.

*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, come modificata dalla direttiva 98/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 luglio 1998, cui rinvia l'articolo 2, lettera a), della 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»), devono essere interpretati nel senso che un servizio d'intermediazione, come quello di cui al procedimento principale, avente ad oggetto la messa in contatto mediante un'applicazione per smartphone, dietro retribuzione, di conducenti non professionisti, che utilizzano il 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 «servizi nel settore dei trasporti», ai sensi dell'articolo 58, paragrafo 1, TFUE. Un servizio siffatto deve, di conseguenza, essere escluso dall'ambito di applicazione dell'articolo 56 TFUE, della direttiva 2006/123 e della direttiva 2000/31.»*

Con la propria sentenza, la Corte si allinea nella sostanza alle Conclusioni dell'11 maggio 2017 presentate dall'Avvocato Generale *Maciej Szpunar* nelle quali egli aveva affermato che "... [n]el meccanismo di funzionamento di Uber, la messa in contatto del potenziale passeggero con un conducente non ha pertanto un valore economico proprio, in quanto i conducenti che operano per Uber non svolgono un'attività economica indipendente, quantomeno quando operano nell'ambito dei servizi di quest'ultima. Nel quadro del suddetto servizio, infatti, da una parte, i conducenti di Uber possono reperire passeggeri solo attraverso l'utilizzo dell'applicazione ... dall'altra, tale applicazione permette soltanto di rinvenire i conducenti che operano su detta piattaforma. L'uno e l'altro sono quindi indissolubilmente collegati e i due formano un servizio unico. Non ritengo neppure che la prestazione di trasporto propriamente detta possa essere considerata come secondaria. È vero che il carattere innovativo della piattaforma Uber si fonda, in gran parte, per organizzare il trasporto urbano, sull'utilizzo di nuove tecnologie, quali la geolocalizzazione e gli smartphone. Tale innovazione non si limita però a questo: essa incide anche sull'organizzazione del trasporto stesso. Diversamente, Uber sarebbe una semplice applicazione di prenotazione taxi. Così, nell'ambito del servizio de quo, la prestazione di trasporto rappresenta indubbiamente la prestazione principale nonché quella che gli attribuisce il suo significato economico. Gli utenti cercano i conducenti con una sola finalità, quella di essere trasportati da un luogo in un altro. La fase di messa in contatto ha quindi un carattere soltanto preparatorio per permettere la realizzazione della prestazione principale alle condizioni migliori...". Queste Conclusioni avevano avuto grande risonanza mediatica non appena pubblicate; infatti tutte le principali testate internazionali avevano riportato le argomentazioni espresse dall'A.G. *Szpunar* sottolineando le conseguenze negative che una conforme sentenza della Corte avrebbe potuto produrre sull'operatività di Uber, o perlomeno del servizio Uber Pop, negli Stati Membri.

### 3. Gli ulteriori procedimenti relativi ad Uber affrontati dalla Corte di Giustizia

La Corte di Giustizia aveva già affrontato il *modus operandi* Uber, nella Causa C-526/15, *Uber Belgium BVBA contro Taxi Radio Bruxellois NV*, nella quale il giudice del rinvio belga aveva domandato chiarimenti in merito all'applicabilità della nozione "servizio di taxi" ai vettori privati non retribuiti attivi nel *ridesharing* (trasporto condiviso) accogliendo richieste di corse presentate mediante l'applicazione Uber. Ma la domanda venne ritenuta irricevibile con ordinanza del 27 ottobre 2016 e il Giudice di Lussemburgo non aveva potuto esprimersi nel merito. È tuttora pendente, invece, la Causa C-320/16, *Uber France SAS*, dove la Corte è stata chiamata ad esprimersi sull'applicabilità delle disposizioni riguardanti l'obbligo di notifica delle norme, delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione in relazione al modello Uber. Anche le conclusioni del caso *Uber France* sono state redatte dall'A.G. *Szpunar* e sono state pubblicate in data 4 luglio 2017. L'A.G. ha richiamato le sue Conclusioni nel caso *Uber Spain* per quanto riguarda la riconducibilità del servizio offerto da Uber ai servizi di trasporto o a quelli della società dell'informazione, per poi suggerire alla Corte di rispondere alla domanda di pronuncia pregiudiziale del giudice francese come segue: "... [l]'articolo 1, punto 5, della 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 norme relative ai servizi della società dell'informazione, come modificata dalla direttiva 98/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 luglio 1998, in combinato disposto con il punto 2 di tale articolo, deve essere interpretato nel senso che una disposizione di diritto nazionale che vieta e sanziona l'organizzazione di un sistema che mette in contatto clienti con persone che svolgono l'attività di trasporto di passeggeri in violazione delle norme applicabili a tali attività di trasporto, non costituisce una regola relativa ai servizi soggetta all'obbligo di notifica di cui all'articolo 8 di tale direttiva...". Un ulteriore e recente procedimento pendente presso la Corte di Giustizia, per il quale non sono ancora state presentate le Conclusioni, è la domanda di pronuncia pregiudiziale presentata il 19 giugno 2017 dal *Bundesgerichtshof* tedesco, Causa C-317/17, *Uber BV*, con cui si chiedono indicazioni sulla riconducibilità del servizio Uber ai servizi di trasporto ai sensi dell'articolo 58 TFUE e "... [s]e possa risultare giustificato, alla luce della finalità di tutelare la concorrenzialità e il funzionamento del servizio di taxi, sotto il profilo della tutela dell'ordine pubblico di cui all'articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 2006/123 nelle attuali condizioni del trasporto, disporre il divieto di un servizio del genere oggetto della specie...".

### 4. Uber e i contenziosi nazionali

Anche a livello nazionale il modello Uber è stato ed è tuttora coinvolto in numerosi contenziosi. In Italia è stato il Giudice di Pace di Genova ad emettere una delle prime sentenze in materia in data 2 febbraio 2015, con la quale il servizio Uber veniva assimilato a quello dei c.d. NCC ("Noleggio Con Conducente") e non al servizio Taxi, e veniva conseguentemente annullata la sanzione comminata dalla polizia municipale nei confronti di un *driver* di Uber per esercizio abusivo dell'attività di tassista in violazione dell'articolo 86 del Codice della Strada. Successivamente, il Tribunale di Milano, con ordinanza del

9 luglio 2015<sup>5</sup>, ha rigettato i motivi di reclamo presentati dal gruppo Uber avverso una precedente ordinanza del 25 maggio 2015 che stabiliva la sospensione sull'intero territorio nazionale del servizio Uber Pop, confermando la validità della sospensione dell'attività. Tra i motivi del rigetto, il Tribunale di Milano ha statuito che, laddove l'omesso rispetto della normativa di settore consente al concorrente di realizzare risparmi di costo e di semplificare in maniera sostanziale la propria attività organizzativa e di vigilanza (grazie appunto al mancato rispetto degli adempimenti previsti dalla legge a carico di coloro che invece sono tenuti e ritengono di doversi conformare a tale normativa), un tale comportamento dovrà essere sanzionato come atto di concorrenza sleale in danno dei concorrenti. Da ultimo si è espresso il Tribunale di Roma con un'ordinanza del 26 maggio 2017<sup>6</sup> che invece accoglie il reclamo di Uber avverso una precedente ordinanza del 7 aprile 2017, con la quale era stata disposta in via d'urgenza la sospensione su tutto il territorio nazionale del servizio "premium" prestato da autisti professionali Uber Black, poiché dal vigente quadro legislativo emerge "... l'insussistenza di un attuale obbligo degli esercenti il servizio di noleggio con conducente di stazionamento dei mezzi all'interno della rimessa ..., del corrispondente divieto di stazionamento dei mezzi sul suolo pubblico ... e dell'obbligo di ricevere le prenotazioni presso le rispettive rimesse...".

In Francia la multinazionale statunitense è stata coinvolta in numerosi procedimenti giudiziari, fino alla pronuncia del *Conseil constitutionnel* del 22 settembre 2015 che ha dichiarato il servizio Uber Pop illegale. Il 9 giugno 2016 il *Tribunal Correctionnel* di Parigi ha sanzionato l'impresa con un'ammenda di 400.000 euro per aver offerto e sponsorizzato il servizio Uber Pop. In Germania Uber ha affrontato processi sia a Berlino che a Francoforte. I Giudici di Francoforte hanno dapprima sospeso temporaneamente l'operatività di Uber su tutto il territorio tedesco nell'agosto del 2014, per poi revocare l'ordinanza di sospensione nel mese di settembre dello stesso anno ed, infine, applicare definitivamente, in data 18 marzo 2015, un divieto su tutto il territorio nazionale di prestare servizi di trasporto locale attraverso le app Uber e Uber Pop. Uber ha quindi provveduto ad adeguare i suoi servizi alla normativa tedesca proponendo il servizio Uber X, simile al servizio NCC. In Spagna Uber ha sospeso le sue operazioni il 30 dicembre 2014 nel rispetto di un'ordinanza emessa in seguito all'azione proposta da un'associazione di tassisti madrileni, per poi tornare sul mercato nazionale nel 2016 con il servizio Uber X. Nel Regno Unito, invece, i giudici si sono espressi solo in merito alla qualificazione dei *driver*, statuendo che i *driver* di Uber devono essere considerati lavoratori dipendenti<sup>7</sup> con tutte le conseguenze che da ciò derivano, quali il diritto ad una retribuzione minima, vacanze retribuite e assenze per malattia.

## 5. Conclusioni

La sentenza della Corte di Giustizia, pur essendo stata pronunciata con riferimento a un caso spagnolo, avrà conseguenze in tutti i Paesi dell'Unione,

---

<sup>5</sup> Tribunale di Milano, Sezione Specializzata in materia di impresa "A", ordinanza del 09.07.2015.

<sup>6</sup> Tribunale di Roma, Sezione Specializzata in materia di impresa, Sezione IX civile, ordinanza del 26.05.2017.

<sup>7</sup> *Aslam v Uber BV, Employment Tribunals Case no: 2202550/2015.*

sui cui Governi ricadrà la responsabilità di come regolamentare nello specifico il servizio offerto da Uber, e decidere se assimilarlo integralmente a un servizio taxi, con la conseguente necessità di ottenere una licenza per il trasporto di passeggeri, oppure modificare la normativa nazionale in materia prevedendo disposizioni *ad hoc* che tengano in considerazione le opportunità e le sfide offerte dalle nuove tecnologie e dalla *sharing economy*. Attualmente, il servizio Uber Pop, quello operato da autisti non professionisti, resta vietato in gran parte dei Paesi europei, come Italia, Francia, Germania e Spagna, in cui la multinazionale statunitense è comunque presente con i suoi servizi “*premium*” resi da autisti professionali. In Italia, il servizio Uber è offerto avvalendosi di autisti professionali c.d. NCC.