Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

20 dicembre 2017 *

«Rinvio pregiudiziale – Articolo 56 TFUE – Articolo 58, paragrafo 1, TFUE – Servizi nel settore dei trasporti – Direttiva 2006/123/CE – Servizi nel mercato interno – Direttiva 2000/31/CE – Direttiva 98/34/CE – Servizi della società dell'informazione – Servizio d'intermediazione che consente, mediante un'applicazione per smartphone, di mettere in contatto dietro retribuzione conducenti non professionisti che utilizzano il proprio veicolo con persone che intendono effettuare spostamenti in aerea urbana – Requisito di un'autorizzazione»

Nella causa C-434/15,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dallo Juzgado de lo Mercantil n. 3 de Barcelona (tribunale di commercio n. 3 di Barcellona, Spagna), con decisione del 16 luglio 2015, pervenuta in cancelleria il 7 agosto 2015, nel procedimento

Asociación Profesional Elite Taxi

contro

Uber Systems Spain SL,

LA CORTE (Grande Sezione),

composta da K. Lenaerts, presidente, A. Tizzano, vicepresidente, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J. L. da Cruz Vilaça, J. Malenovský e E. Levits, presidenti di sezione, E. Juhász, A. Borg Barthet, D. Šváby (relatore), C. Lycourgos, M. Vilaras e E. Regan, giudici,

avvocato generale: M. Szpunar

cancelliere: M. Ferreira, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 29 novembre 2016,

considerate le osservazioni presentate:

– per l'Asociación Profesional Elite Taxi, da M. Balagué Farré e D. Salmerón Porras, abogados, e da J. A. López-Jurado González, procurador;

– per la Uber Systems Spain SL, da B. Le Bret e D. Calciu, avocats, da R. Allendesalazar Corcho, J. J. Montero Pascual, C. Fernández Vicién e I. Moreno-Tapia Rivas, abogados;

– per il governo spagnolo, da M. A. Sampol Pucurull e A. Rubio González, in qualità di agenti;

* Lingua processuale: lo spagnolo.

– per il governo estone, da N. Grünberg, in qualità di agente;

– per l'Irlanda, da E. Creedon, L. Williams e A. Joyce, in qualità di agenti, assistiti da A. Carroll, barrister;

– per il governo ellenico, da M. Michelogiannaki, in qualità di agente;

– per il governo francese, da D. Colas, G. de Bergues e R. Coesme, in qualità di agenti;

– per il governo dei Paesi Bassi, da H. Stergiou e M. Bulterman, in qualità di agenti;

– per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;

– per il governo finlandese, da S. Hartikainen, in qualità di agente;

– per la Commissione europea, da É. Gippini Fournier, F. Wilman, J. Hottiaux e H. Tserepa-Lacombe, in qualità di agenti;

– per l'Autorità di vigilanza EFTA, da C. Zatschler, Ø. Bø e C. Perrin, in qualità di agenti;

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza dell'11 maggio 2017,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 56 TFUE, dell'articolo 1 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 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) (in prosieguo: la «direttiva 98/34»), dell'articolo 3 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») (GU 2000, L 178, pag. 1), nonché degli articoli 2 e 9 della 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 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, l'Asociación Profesional Elite Taxi (in prosieguo: l'«Elite Taxi»), un'associazione professionale di tassisti della città di Barcellona (Spagna) e, dall'altro, la Uber Systems Spain SL, società collegata alla Uber Technologies Inc., in merito alla fornitura da parte di quest'ultima, mediante un'applicazione per smartphone, di un servizio retribuito di messa in contatto di conducenti non professionisti, privi di licenze e autorizzazioni amministrative, che utilizzano il proprio veicolo con persone che intendono effettuare spostamenti urbani.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Direttiva 98/34

3 L'articolo 1, punto 2, della direttiva 98/34 così dispone:

«Ai sensi della presente direttiva si intende per:

(…)

2) "servizio": qualsiasi servizio della società dell'informazione, vale a dire qualsiasi servizio prestato normalmente dietro retribuzione, a distanza, per via elettronica e a richiesta individuale di un destinatario di servizi.

Ai fini della presente definizione si intende:

– "a distanza": un servizio fornito senza la presenza simultanea delle parti;

– "per via elettronica": un servizio inviato all'origine e ricevuto a destinazione mediante attrezzature elettroniche di trattamento (compresa la compressione digitale) e di memorizzazione di dati, e che è interamente trasmesso, inoltrato e ricevuto mediante fili, radio, mezzi ottici od altri mezzi elettromagnetici;

– "richiesta individuale di un destinatario di servizi": un servizio fornito mediante trasmissione di dati su richiesta individuale.

Nell'allegato V figura un elenco indicativo di servizi non contemplati da tale definizione.

(…)».

4 Conformemente agli articoli 10 e 11 della direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU 2015, L 241, pag. 1), la direttiva 98/34 è stata abrogata il 7 ottobre 2015. Tuttavia, quest'ultima direttiva resta applicabile ratione temporis alla controversia di cui al procedimento principale.

Direttiva 2000/31

5 L'articolo 2, lettera a), della direttiva 2000/31 prevede che, ai fini di tale direttiva, per i «servizi della società dell'informazione» vale la definizione dei servizi ai sensi dell'articolo 1, punto 2, della direttiva 98/34.

6 L'articolo 3, paragrafi 2 e 4, della direttiva 2000/31, prevede quanto segue:

«2. Gli Stati membri non possono, per motivi che rientrano nell'ambito regolamentato, limitare la libera circolazione dei servizi [della] società dell'informazione provenienti da un altro Stato membro.

(…)

4. Gli Stati membri possono adottare provvedimenti in deroga al paragrafo 2, per quanto concerne un determinato servizio della società dell'informazione, in presenza delle seguenti condizioni:

a) i provvedimenti [devono essere]:
   i) necessari per una delle seguenti ragioni:

      – ordine pubblico, in particolare per l'opera di prevenzione, investigazione, individuazione e perseguimento in materie penali, quali la tutela dei minori e la lotta contro l'incitamento all'odio razziale, sessuale, religioso o etnico, nonché [contro le] violazioni della dignità umana della persona;

      – tutela della sanità pubblica;

      – pubblica sicurezza, compresa la salvaguardia della sicurezza, e della difesa nazionale;

      – tutela dei consumatori, ivi compresi gli investitori;
   ii) relativi a un determinato servizio della società dell'informazione lesivo degli obiettivi di cui al punto i) o che costituisca un rischio serio e grave di pregiudizio a tali obiettivi;
   iii) proporzionati a tali obiettivi;

b) prima di adottare i provvedimenti in questione e fatti salvi i procedimenti giudiziari, anche istruttori, e gli atti compiuti nell'ambito di un'indagine penale, lo Stato membro ha:

   – chiesto allo Stato membro di cui al paragrafo 1 di prendere provvedimenti e questo non li ha presi o essi non erano adeguati;

   – notificato alla Commissione e allo Stato membro di cui al paragrafo 1 la sua intenzione di prendere tali provvedimenti».

Direttiva 2006/123

7 Ai sensi del considerando 21 della direttiva 2006/123 «[i] servizi di trasporto, compresi i trasporti urbani, i taxi e le ambulanze nonché i servizi portuali, sono esclusi dal campo di applicazione d[i] tale direttiva».

8 L'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva in parola prevede che quest'ultima non si applica ai servizi nel settore dei trasporti, ivi compresi i servizi portuali, che rientrano nell'ambito di applicazione del titolo V della terza parte del Trattato CE, che è divenuto il titolo VI della terza parte del Trattato FUE.

9 Il capitolo III della direttiva 2006/123, intitolato «Libertà di stabilimento dei prestatori», contiene l'articolo 9, il cui paragrafo 1 così dispone:

«Gli Stati membri possono subordinare l'accesso ad un'attività di servizio e il suo esercizio ad un regime di autorizzazione soltanto se sono soddisfatte le condizioni seguenti:

a) il regime di autorizzazione non è discriminatorio nei confronti del prestatore;

b) la necessità di un regime di autorizzazione è giustificata da un motivo imperativo di interesse generale;

c) l'obiettivo perseguito non può essere conseguito tramite una misura meno restrittiva, in particolare in quanto un controllo a posteriori interverrebbe troppo tardi per avere reale efficacia».

10 Il capitolo IV di tale direttiva, intitolato «Libera circolazione dei servizi», contiene l'articolo 16, che stabilisce le modalità che consentono ai prestatori di servizi di fornire un servizio in uno Stato membro diverso da quello in cui sono stabiliti.

Diritto spagnolo

11 Nell'agglomerato urbano di Barcellona, i servizi di taxi sono disciplinati dalla Ley 19/2003 del Taxi (legge n. 19/2003, relativa ai servizi di taxi), del 4 luglio 2003 (DOGC n. 3926, del 16 luglio 2003 e BOE n. 189, dell'8 agosto 2003), e dal Reglamento Metropolitano del Taxi (regolamento sui servizi di taxi dell'agglomerato urbano di Barcellona), adottato dal Consell Metropolitá dell'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona (Consiglio direttivo dell'organismo di gestione dei trasporti dell'agglomerato urbano di Barcellona, Spagna), del 22 luglio 2004.

12 Ai sensi dell'articolo 4 di tale legge:

«1. La fornitura del servizio di taxi in aerea urbana è subordinata al previo rilascio della licenza che abilita il titolare per ognuno dei veicoli destinati all'esercizio di tale attività.

«2. Le licenze che abilitano a fornire il servizio di taxi in aerea urbana sono concesse dai comuni o dagli enti locali competenti sul territorio in cui l'attività deve essere esercitata.

«3. La fornitura del servizio di taxi in area interurbana è subordinata al rilascio dell'autorizzazione corrispondente, concessa dal ministero del governo regionale competente in materia di trasporti».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

13 Il 29 ottobre 2014 l'Elite Taxi ha proposto ricorso dinanzi al Juzgado de lo Mercantil n. 3 de Barcelona (tribunale di commercio n. 3 di Barcellona, Spagna) affinché tale giudice accertasse che le attività della Uber Systems Spain violano la normativa vigente e costituiscono pratiche ingannevoli e atti di concorrenza sleale, ai sensi della Ley 3/1991 de Competencia Desleal (legge n. 3/1991 relativa alla concorrenza sleale), del 10 gennaio 1991. L'Elite Taxi chiede altresì che la Uber Systems Spain sia condannata a cessare la sua condotta sleale consistente nel fornire assistenza ad altre società del gruppo tramite l'erogazione di servizi di prenotazione su richiesta mediante dispositivi mobili e Internet. Essa chiede, infine, che tale giudice vieti alla Uber Systems Spain di esercitare in futuro tale attività.

14 Il Juzgado de lo Mercantil n. 3 de Barcelona (tribunale di commercio n. 3 di Barcellona) ha accertato previamente che, se è vero che la Uber Systems Spain esercita la propria attività in Spagna, tale attività è collegata a una piattaforma internazionale, il che giustifica che l'operato di tale società sia valutato a livello dell'Unione europea. Esso rileva, in seguito, che né la Uber Systems Spain né i conducenti non professionisti dei veicoli interessati dispongono delle licenze e delle autorizzazioni previste dal regolamento sui servizi di taxi dell'agglomerato urbano di Barcellona, del 22 luglio 2004.

15 Per verificare se le pratiche della Uber Systems Spain e delle società a essa collegate (in prosieguo, congiuntamente: la «Uber») possano essere qualificate ingannevoli e siano atte a violare le norme spagnole della concorrenza, il Juzgado de lo Mercantil n. 3 de Barcelona (tribunale di commercio n. 3 di Barcellona) ritiene necessario verificare se la Uber debba o meno possedere una previa autorizzazione amministrativa. A tal fine, occorrerebbe stabilire 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 dipenderebbe la

possibilità di imporre alla Uber l'obbligo di possedere una previa autorizzazione amministrativa. In particolare, il giudice del rinvio ritiene che, se il servizio di cui trattasi rientra nell'ambito della direttiva 2006/123 o della direttiva 98/34, le pratiche della Uber non possono essere considerate sleali.

16 A tal fine, tale giudice indica che la Uber contatta o si mette in comunicazione con conducenti non professionisti ai quali fornisce una serie di strumenti informatici – un'interfaccia – per mezzo dei quali essi possono a loro volta mettersi in comunicazione con persone che intendono effettuare spostamenti nell'area urbana e che accedono al servizio mediante l'omonima applicazione informatica. L'attività della Uber sarebbe esercitata a fini di lucro.

17 Il giudice del rinvio precisa altresì che la domanda di pronuncia pregiudiziale non riguarda in alcun modo tali elementi di fatto, ma verte solamente sulla qualificazione giuridica del servizio di cui trattasi.

18 Di conseguenza, il Juzgado de lo Mercantil n. 3 de Barcelona (tribunale di commercio n. 3 di Barcellona) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Atteso che l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della [direttiva 2006/123] esclude le attività di trasporto dall'ambito di applicazione di tale direttiva, se l'attività di intermediazione tra il proprietario di un veicolo e la persona che deve effettuare spostamenti all'interno di una città, attività che la [Uber Systems Spain] svolge con fini di lucro e attraverso la gestione di mezzi informatici – interfaccia e applicazione di programmi informatici ("smartphone e piattaforme tecnologiche", usando i termini della [Uber Systems Spain]) – che consentono a tali persone di mettersi in contatto, debba essere considerata una mera attività di trasporto, un servizio elettronico di intermediazione o un servizio della società dell'informazione ai sensi dell'articolo 1, punto 2, della [direttiva 98/34].

2) Con riguardo alla determinazione della natura giuridica di tale attività se essa possa essere parzialmente considerata un servizio della società dell'informazione e, in caso affermativo, se il servizio elettronico di intermediazione debba beneficiare del principio di libera prestazione dei servizi garantito dal diritto dell'Unione, in particolare dall'articolo 56 TFUE e dalle direttive [2006/123] e [2000/31].

3) Qualora si ritenesse che il servizio prestato dalla Uber Systems Spain non sia un servizio di trasporto e rientri quindi nelle ipotesi contemplate dalla direttiva 2006/123, se il contenuto dell'articolo 15 della legge n. 3/1991 – relativo alla violazione delle norme che disciplinano l'attività concorrenziale, del 10 gennaio 1991 – sia contrario a tale direttiva, in particolare al suo articolo 9 relativo alla libertà di stabilimento e ai regimi di autorizzazione, laddove rinvia a leggi o a norme giuridiche interne senza tenere conto del fatto che il regime per il rilascio delle licenze, delle autorizzazioni o dei permessi non può essere in alcun modo restrittivo o sproporzionato, ossia non può ostacolare in maniera irragionevole il principio della libertà di stabilimento.

4) Per il caso in cui si confermasse che la direttiva [2000/31] è applicabile al servizio prestato dalla Uber Systems Spain, se le restrizioni imposte da uno Stato membro alla libera prestazione di un servizio elettronico di intermediazione proveniente da un altro Stato membro, vuoi subordinando la prestazione del servizio al rilascio di un'autorizzazione o di una licenza, vuoi sotto forma di un provvedimento giudiziale di cessazione della prestazione del servizio elettronico di intermediazione pronunciato sul fondamento della normativa nazionale in materia di concorrenza sleale, costituiscano misure valide in deroga all'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva [2000/31] ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 4, di tale direttiva».

Sulla competenza della Corte

19 L'Elite Taxi ritiene che la qualificazione giuridica del servizio fornito dalla Uber non rientri nella competenza della Corte, dal momento che tale qualificazione presuppone che si statuisca su questioni di fatto. Alla luce di tali considerazioni, la Corte non sarebbe competente a pronunciarsi sulle questioni sollevate.

20 A tal riguardo occorre rammentare che il giudice del rinvio ha chiaramente indicato, come emerge dal punto 17 della presente sentenza, che le sue questioni non riguardano la constatazione o la valutazione dei fatti della controversia di cui al procedimento principale, ma soltanto la qualificazione giuridica del servizio di cui trattasi. Orbene, la qualificazione rispetto al diritto dell'Unione di fatti determinati da tale giudice presuppone un'interpretazione di tale diritto per la quale, nell'ambito della procedura di cui all'articolo 267 TFUE, la Corte è competente (v., per analogia, sentenza del 3 dicembre 2015, Banif Plus Bank, C-312/14, EU:C:2015:794, punti 51 e 52).

21 Di conseguenza, la Corte è competente a statuire sulle questioni sollevate.

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla ricevibilità

22 I governi spagnolo, ellenico, olandese, polacco e finlandese, la Commissione europea e l'Autorità di vigilanza EFTA indicano il carattere insufficientemente preciso della decisione di rinvio riguardante sia la normativa nazionale applicabile sia la natura delle attività di cui trattasi nel procedimento principale.

23 A tal riguardo occorre rammentare che il rifiuto della Corte di pronunciarsi su una questione pregiudiziale sollevata da un giudice nazionale è possibile solo qualora risulti in modo manifesto che l'interpretazione richiesta del diritto dell'Unione non ha alcun rapporto con la realtà o con l'oggetto del procedimento principale, qualora il problema sia di natura ipotetica, o anche quando la Corte non disponga degli elementi di fatto e di diritto necessari per fornire una soluzione utile alle questioni che le sono sottoposte (sentenza del 27 giugno 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, punto 25).

24 Su quest'ultimo punto, la necessità di giungere a un'interpretazione del diritto dell'Unione che sia utile per il giudice nazionale impone, come emerge dall'articolo 94, lettere a) e b), del regolamento di procedura della Corte, che detto giudice definisca il contesto di fatto e di diritto in cui si inseriscono le questioni sollevate o che esso, perlomeno, spieghi le ipotesi di fatto su cui tali questioni sono fondate (v. sentenza del 10 maggio 2017, de Lobkowicz, C-690/15, EU:C:2017:355, punto 28).

25 Inoltre, secondo una costante giurisprudenza della Corte, le informazioni contenute nelle decisioni di rinvio servono non solo a consentire alla Corte di fornire soluzioni utili, bensì anche a offrire ai governi degli Stati membri e alle altre parti interessate la possibilità di presentare osservazioni ai sensi dell'articolo 23 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea. Spetta a quest'ultima vigilare affinché tale possibilità sia salvaguardata, tenuto conto del fatto che, a norma di detto articolo, vengono notificate alle parti interessate solo le decisioni di rinvio corredate di una traduzione nella lingua ufficiale di ciascuno Stato membro, ad esclusione del fascicolo nazionale eventualmente trasmesso alla Corte dal giudice del rinvio (sentenza del 4 maggio 2016, Pillbox 38, C-477/14, EU:C:2016:324, punto 26 e giurisprudenza ivi citata).

26 Nel caso di specie, si deve rilevare che la decisione di rinvio, certamente succinta nel riferirsi alle disposizioni nazionali pertinenti, consente tuttavia di identificare quelle che possono applicarsi alla fornitura del servizio di cui trattasi nel procedimento principale, dalle quali risulterebbe che il rilascio di una licenza o di una previa autorizzazione amministrativa è a tal fine necessario.

27 Parimenti, la descrizione da parte del giudice del rinvio del servizio fornito dalla Uber, il cui tenore è rammentato al punto 16 della presente sentenza, presenta un grado di precisione sufficiente.

28 Infine, conformemente all'articolo 94, lettera c), del regolamento di procedura, il giudice del rinvio illustra, in modo preciso, i motivi che lo hanno indotto a interrogarsi sull'interpretazione del diritto dell'Unione.

29 Di conseguenza, si deve giudicare che la decisione di rinvio contiene gli elementi di fatto e di diritto che consentono alla Corte di fornire una risposta utile al giudice del rinvio e agli interessati di prendere utilmente posizione sulle questioni sottoposte alla Corte, conformemente alla giurisprudenza rammentata al punto 25 della presente sentenza.

30 Il governo polacco esprime inoltre dubbi sull'applicabilità, segnatamente, dell'articolo 56 TFUE alla presente causa, sulla base del fatto che la situazione di cui al procedimento principale sarebbe una situazione puramente interna.

31 Tuttavia, dalla decisione di rinvio, in particolare dagli elementi rammentati al punto 14 della presente sentenza, nonché dagli altri documenti del fascicolo di cui dispone la Corte, emerge che il servizio di cui trattasi nel procedimento principale è fornito con l'intermediazione di una società che opera a partire dal territorio di un altro Stato membro, ossia il Regno dei Paesi Bassi.

32 Date tali circostanze, occorre constatare che la domanda di pronuncia pregiudiziale è ricevibile.

Nel merito

33 Con la sua prima e la sua seconda questione, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se 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 e l'articolo 1, punto 2, della direttiva 98/34, cui rinvia l'articolo 2, lettera a), della direttiva 2000/31, debbano essere interpretati nel senso che un servizio d'intermediazione come quello di cui al procedimento principale, avente ad oggetto, mediante un'applicazione per smartphone, la messa in contatto, dietro retribuzione, di conducenti non professionisti che utilizzano il proprio veicolo con persone che intendono effettuare uno spostamento nell'area urbana, deve essere qualificato «servizio nel settore dei trasporti», ai sensi dell'articolo 58, paragrafo 1, TFUE, e, di conseguenza, escluso dall'ambito di applicazione dell'articolo 56 TFUE, della direttiva 2006/123 e della direttiva 2000/31 o, invece, se tale servizio rientri nell'ambito dell'articolo 56 TFUE, della direttiva 2006/123 nonché della direttiva 2000/31.

34 A tal riguardo occorre rilevare 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 area urbana costituisce, in linea di principio, un servizio distinto dal servizio di trasporto che consiste nell'atto fisico di trasferimento di persone o di beni da un luogo a un altro tramite un veicolo. Si deve aggiungere che ciascuno di tali servizi, considerato singolarmente, può essere collegato a varie direttive o disposizioni del Trattato FUE relative alla libera prestazione di servizi, come considera il giudice del rinvio.

35 Pertanto, un servizio d'intermediazione che consente la trasmissione, mediante un'applicazione per smartphone, delle informazioni relative alla prenotazione di un servizio di trasporto tra il passeggero e il conducente non professionista che, usando 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, al quale rinvia l'articolo 2, lettera a), della direttiva 2000/31. Tale servizio d'intermediazione costituisce, come previsto dalla definizione contenuta in tale disposizione della direttiva 98/34, un «servizio prestato normalmente dietro retribuzione, a distanza, per via elettronica e a richiesta individuale di un destinatario di servizi».

36 Invece, 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, letto alla luce del considerando 21 di quest'ultima (v., in tal senso, sentenza del 1º ottobre 2015, Trijber e Harmsen, C-340/14 e C-341/14, EU:C:2015:641, punto 49).

37 Occorre, tuttavia, rilevare che un servizio come quello di cui al procedimento principale non è soltanto un servizio d'intermediazione che consiste 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.

38 Infatti, in una situazione, come quella presa in considerazione dal giudice del rinvio, in cui il trasporto dei passeggeri è effettuato da conducenti non professionisti che utilizzano il proprio veicolo, il fornitore di tale servizio d'intermediazione crea al contempo un'offerta di servizi di trasporto urbano che rende accessibile segnatamente con strumenti informatici, quali l'applicazione di cui al procedimento principale, e di cui organizza il funzionamento generale a favore delle persone che intendono avvalersi di tale offerta per uno spostamento in area urbana.

39 A tal riguardo, dalle informazioni di cui dispone la Corte emerge che il servizio d'intermediazione della Uber si basa sulla selezione di conducenti non professionisti che utilizzano il proprio veicolo ai quali tale società fornisce un'applicazione senza la quale, da un lato, tali conducenti non sarebbero indotti a fornire servizi di trasporto e, dall'altro, le persone che intendono effettuare uno spostamento nell'aerea urbana non ricorrerebbero ai servizi di tali conducenti. Inoltre, la Uber esercita un'influenza determinante sulle condizioni della prestazione di siffatti conducenti. In relazione a tale ultimo punto, emerge segnatamente che la Uber fissa, mediante l'omonima applicazione, se non altro il prezzo massimo della corsa, che tale società riceve tale somma dal cliente prima di versarne una parte al conducente non professionista del veicolo e che essa esercita un determinato controllo sulla qualità dei veicoli e dei loro conducenti nonché sul comportamento di quest'ultimi, che può portare, se del caso, alla loro esclusione.

40 Tale servizio d'intermediazione deve quindi 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», ai sensi dell'articolo 1, punto 2, della direttiva 98/34, cui rinvia l'articolo 2, lettera a), della direttiva 2000/31, ma di «servizio nel settore dei trasporti», ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 2006/123.

41 Una siffatta qualificazione è inoltre avvalorata dalla giurisprudenza della Corte secondo cui la nozione di «servizio nel settore dei trasporti» ricomprende non soltanto i servizi di trasporto considerati come tali, ma altresì ogni servizio intrinsecamente connesso a un atto fisico di trasferimento di persone o di beni da un luogo a un altro tramite un mezzo di trasporto [v., in tal senso, sentenza del 15 ottobre 2015, Grupo Itevelesa e a., C-168/14, EU:C:2015:685, punti 45 e 46, nonché parere 2/15 (Accordo di libero scambio con Singapore), del 16 maggio 2017, EU:C:2017:376, punto 61].

42 Di conseguenza, la direttiva 2000/31 non si applica a un servizio d'intermediazione come quello di cui al procedimento principale.

43 Un servizio siffatto, dal momento che rientra nella qualificazione di «servizio nel settore dei trasporti», non è neppure sottoposto alla direttiva 2006/123, poiché tale tipo di servizio figura, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), di tale direttiva, tra i servizi espressamente esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva in parola.

44 Inoltre, poiché il servizio d'intermediazione di cui al procedimento principale corrisponde alla qualificazione di «servizi nel settore dei trasporti», non rientra nell'ambito dell'articolo 56 TFUE, relativo alla libera prestazione dei servizi in generale, bensì 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» (v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2010, Yellow Cab Verkehrsbetriebs, C-338/09, EU:C:2010:814, punto 29 e giurisprudenza ivi citata).

45 L'applicazione dei principi della libera prestazione dei servizi deve pertanto essere realizzata, in base al Trattato FUE, mediante l'attuazione della politica comune dei trasporti (sentenza del 22 dicembre 2010, Yellow Cab Verkehrsbetriebs, C-338/09, EU:C:2010:814, punto 30 e giurisprudenza ivi citata).

46 Orbene, occorre constatare che i servizi di trasporto non collettivi in aerea urbana così come i servizi ad essi indissolubilmente legati, quali il servizio d'intermediazione di cui al procedimento principale, non hanno portato all'adozione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione europea di norme comuni o di altre misure, sul fondamento dell'articolo 91, paragrafo 1, TFUE.

47 Ne consegue che, allo stato attuale del diritto dell'Unione, è compito degli Stati membri disciplinare le condizioni di prestazione dei servizi d'intermediazione come quello di cui al procedimento principale nel rispetto delle norme generali del Trattato FUE.

48 Di conseguenza, si deve rispondere alla prima e alla seconda questione dichiarando 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 e l'articolo 1, punto 2, della direttiva 98/34, cui rinvia l'articolo 2, lettera a), della direttiva 2000/31, 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.

49 Tenuto conto della risposta fornita alla prima e alla seconda questione non occorre rispondere alla terza e alla quarta questione che sono poste nell'ipotesi in cui la direttiva 2006/123 o la direttiva 2000/31 siano applicabili.

Sulle spese

50 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 (Grande Sezione) dichiara:

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 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.

Firme