

SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

10 aprile 2018 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Servizi nel settore dei trasporti – Direttiva 2006/123/CE – Servizi nel mercato interno – Direttiva 98/34/CE – Servizi della società dell’informazione – Regola relativa ai servizi della società dell’informazione – Nozione – Servizio di intermediazione che consente, mediante un’applicazione per smartphone, di mettere in contatto dietro remunerazione conducenti non professionisti che utilizzano il proprio veicolo con persone che desiderano effettuare spostamenti in area urbana – Sanzioni penali»

Nella causa C-320/16,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Tribunal de grande instance de Lille (Tribunale di primo grado di Lille, Francia), con decisione del 17 marzo 2016, pervenuta in cancelleria il 6 giugno 2016, nel procedimento penale a carico di

Uber France SAS,

con l’intervento di:

Nabil Bensalem,

LA CORTE (Grande Sezione),

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

avvocato generale: M. Szpunar

cancelliere: V. Giacobbo-Peyronnel, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e a seguito dell’udienza del 24 aprile 2017,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Uber France SAS, da Y. Chevalier, Y. Boubacir e H. Calvet, avocats;
- per N. Bensalem, da T. Ismi-Nedjadi, avocat;
- per il governo francese, da D. Colas e R. Coesme, in qualità di agenti;
- per il governo estone, da N. Grünberg, in qualità di agente;
- 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 H. Tserepa-Lacombe, J. Hottiaux, Y. G. Marinova, G. Braga da Cruz e F. Wilman, in qualità di agenti;
- per l’Autorità di vigilanza AELS, da C. Zatschler, Ø. Bø, M. L. Hakkebo e C. Perrin, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 4 luglio 2017,
ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull’interpretazione dell’articolo 1 e dell’articolo 8, paragrafo 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»), nonché dell’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 (GU 2006, L 376, pag. 36).

2 Tale domanda è stata presentata nell’ambito di un procedimento instaurato dinanzi ad un tribunale penale, adito mediante citazione diretta con costituzione di parte civile, a carico della società Uber France SAS per fatti consistenti nell’illecita organizzazione di un sistema di messa in contatto di conducenti non professionisti che utilizzano il proprio veicolo con persone che desiderano effettuare spostamenti in area urbana.

Contesto normativo

Diritto dell’Unione

Direttiva 98/34

3 L’articolo 1, punti 2, 5, 11 e 12, della direttiva 98/34 enuncia quanto segue:

«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;

– “a 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.

(...)

5) “regola relativa ai servizi”: un requisito di natura generale relativo all'accesso alle attività di servizio di cui al punto 2 e al loro esercizio, in particolare le disposizioni relative al prestatore di servizi, ai servizi e al destinatario di servizi, ad esclusione delle regole che non riguardino specificamente i servizi ivi definiti.

(...)

Ai fini della presente definizione:

– una regola si considera riguardante specificamente i servizi della società dell'informazione quando, alla luce della sua motivazione e del testo del relativo dispositivo, essa si pone come finalità e obiettivo specifici, nel suo insieme o in alcune disposizioni puntuali, di disciplinare in modo esplicito e mirato tali servizi;

– una regola non si considera riguardante specificamente i servizi della società dell'informazione se essa riguarda tali servizi solo in modo implicito o incidentale.

(...)

11) “regola tecnica”: una specificazione tecnica o altro requisito o una regola relativa ai servizi, comprese le disposizioni amministrative che ad esse si applicano, la cui osservanza è obbligatoria, de jure o de facto, per la commercializzazione, la prestazione di servizi, lo stabilimento di un fornitore di servizi o l'utilizzo degli stessi in uno Stato membro o in una parte importante di esso, nonché, fatte salve quelle di cui all'articolo 10, le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri che vietano la fabbricazione, l'importazione, la commercializzazione o l'utilizzo di un prodotto oppure la prestazione o l'utilizzo di un servizio o lo stabilimento come fornitore di servizi.

(...)

12) “progetto di regola tecnica”: il testo di una specificazione tecnica o di un altro requisito o di una regola relativa ai servizi, comprendente anche disposizioni amministrative, elaborato per adottarlo o farlo adottare come regola tecnica e che si trovi in una fase preparatoria in cui sia ancora possibile apportarvi emendamenti sostanziali».

4 L'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, della direttiva citata dispone quanto segue:

«Fatto salvo l'articolo 10, gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione ogni progetto di regola tecnica, salvo che si tratti del semplice recepimento integrale di una norma internazionale e europea, nel qual caso è sufficiente una semplice informazione sulla norma stessa.

Essi le comunicano brevemente anche i motivi che rendono necessario adottare tale regola tecnica a meno che non risultino già dal progetto».

5 In conformità degli 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.

Direttiva 2006/123

6 A mente 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 [di tale] direttiva».

7 L'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 2006/123 stabilisce 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 del Trattato CE, che è divenuto il titolo VI della Parte terza del Trattato FUE.

Diritto francese

8 La legge n. 2014-1104 del 1° ottobre 2014, relativa ai taxi e alle vetture da trasporto con conducente (JORF del 2 ottobre 2014, pag. 15938), ha inserito nel codice dei trasporti un articolo L. 3124-13, così formulato:

«È punito con due anni di reclusione ed EUR 300 000 di multa chiunque organizzi un sistema di messa in contatto di clienti con soggetti che esercitano le attività menzionate all'articolo L. 3120-1[, vale a dire le prestazioni di trasporto di persone su strada effettuate a titolo oneroso mediante veicoli aventi meno di dieci posti, ad esclusione dei trasporti pubblici collettivi e del trasporto privato di persone su strada,] senza essere né imprese di trasporto su strada che possono effettuare i servizi occasionali menzionati nel capo II del titolo I del presente libro, né taxi, veicoli motorizzati a due o tre ruote oppure vetture da trasporto con conducente ai sensi del presente titolo.

Le persone giuridiche dichiarate penalmente responsabili del delitto previsto dal presente articolo sono soggette, oltre alla multa con le modalità previste dall'articolo 131-38 del codice penale, anche alle pene previste ai punti da 2 a 9 dell'articolo 131-39 del medesimo codice. L'interdizione menzionata al punto 2 del medesimo articolo 131-39 riguarda l'attività nell'esercizio della quale o in occasione del cui esercizio l'infrazione è stata commessa. Le pene previste dai punti da 2 a 7 del suddetto articolo possono essere inflitte soltanto per una durata massima di cinque anni».

9 L'articolo 131-39, punti da 2 a 9, del codice penale stabilisce quanto segue:

«Qualora la legge lo preveda nei confronti di una persona giuridica, un crimine o un delitto può essere sanzionato con una o più delle seguenti pene:

(...)

2° l'interdizione, in via definitiva o per una durata di cinque anni al massimo, dall'esercizio diretto o indiretto di una o più attività professionali o sociali;

3° la sottoposizione, per una durata di cinque anni al massimo, a sorveglianza giudiziaria;

- 4° la chiusura definitiva o per una durata di cinque anni al massimo degli stabilimenti o di uno o più stabilimenti dell'impresa che sono serviti per commettere i fatti incriminati;
- 5° l'esclusione dagli appalti pubblici in via definitiva o per una durata di cinque anni nel massimo;
- 6° il divieto, in via definitiva o per una durata di cinque anni al massimo, di effettuare un'offerta al pubblico di titoli finanziari o di far ammettere i propri titoli finanziari alle negoziazioni su un mercato regolamentato;
- 7° il divieto, per una durata di cinque anni al massimo, di emettere assegni diversi da quelli che permettono il ritiro di fondi da parte del traente presso il trattario o da quelli a copertura garantita, ovvero di utilizzare carte di pagamento;
- 8° la pena della confisca, alle condizioni e con le modalità previste dall'articolo 131-21;
- 9° l'affissione della decisione pronunciata o la diffusione della stessa mediante la stampa scritta o con qualunque mezzo di comunicazione al pubblico per via elettronica».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

10 Uber France fornisce, mediante un'applicazione per smartphone, un servizio denominato «Uber Pop», con il quale essa mette in contatto conducenti non professionisti che utilizzano il proprio veicolo con persone che desiderano effettuare spostamenti in area urbana. Nell'ambito del servizio fornito mediante tale applicazione, la società suddetta, come rilevato dal Tribunal de grande instance de Lille (Tribunale di primo grado di Lille, Francia) nella decisione di rinvio, fissa le tariffe, riceve dal cliente il prezzo di ciascuna corsa per poi rimetterne una parte al conducente non professionista del veicolo, ed emette le fatture.

11 Uber France è stata chiamata a rispondere dinanzi al suddetto tribunale, adito mediante citazione diretta con costituzione di parte civile del sig. Nabil Bensalem, in primo luogo, per fatti, commessi a partire dal 2 febbraio e dal 10 giugno 2014, consistenti in pratiche commerciali ingannevoli, in secondo luogo, a partire dal 10 giugno 2014, per fatti consistenti nella complicità nell'esercizio illegale della professione di tassista, nonché, in terzo luogo, a partire dal 1° ottobre 2014, per fatti consistenti nell'organizzazione illegale di un sistema di messa in contatto di clienti con persone che effettuano a titolo oneroso il trasporto di persone su strada mediante veicoli aventi meno di dieci posti.

12 Con sentenza in data 17 marzo 2016, il Tribunal de grande instance de Lille (Tribunale di primo grado di Lille) ha dichiarato Uber France colpevole dei capi di imputazione di pratica commerciale ingannevole ed ha assolto tale società dal capo d'imputazione di complicità nell'esercizio illegale della professione di tassista.

13 Quanto al capo d'imputazione relativo all'organizzazione illegale di un sistema di messa in contatto di clienti con conducenti non professionisti, incriminato a titolo dell'articolo L. 3124-13 del codice dei trasporti, il tribunale summenzionato ha formulato dei dubbi quanto alla questione se tale disposizione dovesse essere considerata come istitutrice una «regola relativa ai servizi» della società dell'informazione, ai sensi dell'articolo 1, punto 5, della direttiva 98/34, la cui omessa notifica, in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, di questa stessa direttiva, implicherebbe la sua inopponibilità ai singoli, o piuttosto una regola relativa ai «servizi nel settore dei trasporti», ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 2006/123.

14 Alla luce di tali circostanze, il Tribunal de grande instance de Lille (Tribunale di primo grado di Lille) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo L. 3124-13 del codice dei trasporti, introdotto dalla legge n. 2014-1104 del 1° ottobre 2014 relativa ai taxi e alle vetture da trasporto con conducente, costituisca una nuova regola tecnica, non implicita, relativa a uno o più servizi della società dell'informazione ai sensi della [direttiva 98/34], che imponeva di notificare previamente tale testo alla Commissione europea in osservanza dell'articolo 8 della direttiva medesima, o se detto articolo rientri nell'ambito di applicazione della [direttiva 2006/123], il cui articolo 2, [paragrafo 2,] lettera d), esclude da tale ambito di applicazione il settore dei trasporti.

In caso di risposta affermativa alla prima parte della questione, si chiede se la violazione dell'obbligo di previa notifica, previsto dall'articolo 8 della [direttiva 98/34], comporti l'inopponibilità ai singoli dell'articolo L. 3124-13 del codice dei trasporti».

Sulla questione pregiudiziale

15 Con la prima parte della sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 1 della direttiva 98/34 e l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 2006/123 debbano essere interpretati nel senso che una normativa nazionale, la quale sanziona penalmente il fatto di organizzare un sistema di messa in contatto di clienti con persone che forniscono a titolo oneroso prestazioni di trasporto di persone su strada mediante veicoli aventi meno di dieci posti, senza disporre di una licenza a tal fine, deve essere qualificata come regola relativa ai servizi della società dell'informazione, assoggettata all'obbligo di previa notifica alla Commissione previsto dall'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, della direttiva 98/34, oppure se, al contrario, una normativa siffatta riguarda un servizio nel settore dei trasporti, escluso dall'ambito di applicazione della direttiva 98/34 nonché da quello della direttiva 2006/123.

16 In via preliminare, occorre rilevare che la normativa controversa nel procedimento principale colpisce con sanzioni di natura penale, quali la reclusione, la multa, l'interdizione dall'esercizio di un'attività professionale o sociale, la chiusura di stabilimenti dell'impresa, nonché la confisca, il fatto di organizzare un sistema di messa in contatto di clienti con persone che forniscono, senza autorizzazione, prestazioni di trasporto di persone su strada.

17 Nella fattispecie di cui al procedimento principale, il servizio in questione consiste nel mettere in contatto, mediante un'applicazione per smartphone e dietro remunerazione, conducenti non professionisti con persone che desiderano effettuare uno spostamento in area urbana, e nel suo ambito, come si è indicato al punto 10 della presente sentenza, il prestatore del servizio medesimo fissa le tariffe, riceve dal cliente il prezzo di ciascuna corsa per poi rimetterne una parte al conducente non professionista del veicolo, ed emette le fatture.

18 Adita in via pregiudiziale nell'ambito di una controversia di natura civile, la Corte ha avuto modo di precisare, nella sua sentenza del 20 dicembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi* (C-434/15, EU:C:2017:981), la qualificazione giuridica di un servizio siffatto alla luce del diritto dell'Unione.

19 La Corte ha così anzitutto affermato che un servizio di intermediazione, il quale consenta 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 come «servizio della società dell'informazione», ai sensi dell'articolo 1, punto 2, della direttiva 98/34 (sentenza del 20 dicembre 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punto 35).

20 Tuttavia, la Corte ha rilevato che il servizio di intermediazione che veniva in questione nella causa decisa dalla sentenza di cui sopra non si esauriva in un semplice servizio di intermediazione consistente nel mettere in contatto, mediante un'applicazione per smartphone, conducenti non professionisti che utilizzano il proprio veicolo con persone intenzionate ad effettuare uno spostamento in area urbana (v., in tal senso, sentenza del 20 dicembre 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punto 37).

21 A questo proposito, la Corte ha constatato che il servizio di intermediazione fornito dalla società interessata era indissolubilmente legato all'offerta di servizi di trasporto urbano non collettivo creata dalla stessa, tenuto conto, in primo luogo, del fatto che tale società forniva un'applicazione senza la quale detti conducenti non avrebbero avuto la possibilità di fornire servizi di trasporto e le persone intenzionate ad effettuare uno spostamento in area urbana non avrebbero avuto accesso ai servizi di questi conducenti, e, in secondo luogo, del fatto che la società di cui sopra esercitava un'influenza determinante sulle condizioni della prestazione fornita dai conducenti, in particolare fissando il prezzo massimo della corsa, ricevendo tale prezzo dal cliente per poi rimetterne una parte al conducente non professionista del veicolo, ed esercitando un certo controllo sulla qualità dei veicoli e dei loro conducenti nonché sul comportamento di quest'ultimi, suscettibile di portare, eventualmente, alla loro esclusione (v., in tal senso, sentenza del 20 dicembre 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punti 38 e 39).

22 La Corte ha concluso, sulla base di tali elementi, che il servizio di intermediazione in discussione in quella causa doveva essere considerato come parte integrante di un servizio complessivo di cui l'elemento principale era un servizio di trasporto, e dunque come rispondente non alla qualificazione di «servizio della società dell'informazione», ai sensi dell'articolo 1, punto 2, della direttiva 98/34, bensì a quella di «servizio nel settore dei trasporti», ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 2006/123 (v., in tal senso, sentenza del 20 dicembre 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punto 40).

23 La Corte ne ha dedotto, in particolare, che tale servizio di intermediazione non risultava disciplinato dalla direttiva 2006/123, dato che i servizi nel settore dei trasporti ricadono, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), di tale direttiva, tra i servizi espressamente esclusi dall'ambito di applicazione di quest'ultima (v., in tal senso, sentenza del 20 dicembre 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punto 43).

24 Tale conclusione vale, per le stesse ragioni, in riferimento al servizio di intermediazione di cui si discute nel procedimento principale, dal momento che risulta dalle informazioni a disposizione della Corte che tale servizio non si distingue sostanzialmente da quello descritto al punto 21 della presente sentenza, circostanza questa la cui verifica è però riservata al giudice del rinvio.

25 Pertanto, fatta salva questa verifica, una normativa quale quella in discussione nel procedimento principale, invocata nell'ambito di un procedimento penale instaurato a carico della società che fornisce il suddetto servizio di intermediazione, non può ricadere sotto la direttiva 2006/123.

26 Ne consegue che la normativa suddetta non può essere qualificata come regola relativa ai servizi della società dell'informazione, ai sensi dell'articolo 1 della direttiva 98/34, e non è dunque

assoggettata all'obbligo di previa notifica alla Commissione previsto dall'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, di questa direttiva.

27 Alla luce delle considerazioni sopra esposte, occorre rispondere alla prima parte della questione sollevata dichiarando che l'articolo 1 della direttiva 98/34 e l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 2006/123 devono essere interpretati nel senso che una normativa nazionale, la quale sanziona penalmente il fatto di organizzare un sistema di messa in contatto di clienti con persone che forniscono a titolo oneroso prestazioni di trasporto di persone su strada mediante veicoli aventi meno di dieci posti, senza disporre di una licenza a tal fine, riguarda un «servizio nel settore dei trasporti», laddove essa si applichi ad un servizio di intermediazione che viene fornito tramite un'applicazione per smartphone e che è parte integrante di un servizio complessivo di cui l'elemento principale è il servizio di trasporto. Un servizio siffatto è escluso dall'ambito di applicazione delle direttive sopra citate.

28 Tenuto conto della risposta fornita alla prima parte della questione, non occorre rispondere alla seconda parte della questione stessa, che riguarda l'ipotesi in cui una normativa del genere avrebbe dovuto, in quanto applicabile ad un servizio come quello controverso nel procedimento principale, costituire l'oggetto di una notifica ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, della direttiva 98/34.

Sulle spese

29 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 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, come modificata dalla direttiva 98/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 luglio 1998, e 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, devono essere interpretati nel senso che una normativa nazionale, la quale sanziona penalmente il fatto di organizzare un sistema di messa in contatto di clienti con persone che forniscono a titolo oneroso prestazioni di trasporto di persone su strada mediante veicoli aventi meno di dieci posti, senza disporre di una licenza a tal fine, riguarda un «servizio nel settore dei trasporti», laddove essa si applichi ad un servizio di intermediazione che viene fornito tramite un'applicazione per smartphone e che è parte integrante di un servizio complessivo di cui l'elemento principale è il servizio di trasporto. Un servizio siffatto è escluso dall'ambito di applicazione delle direttive sopra citate.

Firme