

Edizione provvisoria

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
MACIEJ SZPUNAR
presentate il 4 luglio 2017 (1)

Causa C-320/16

Uber France SAS

[domanda di pronuncia pregiudiziale presentata dal Tribunal de grande instance de Lille (Tribunale di primo grado di Lille, Francia)]

«Rinvio pregiudiziale – Regola tecnica – Nozione – Obbligo di notifica – Sanzione – Inopponibilità ai singoli – Sistema che mette i clienti in contatto con conducenti non professionisti – Applicazione UberPop – Direttiva 2006/123/CE – Ambito di applicazione – Esclusione in quanto servizio nel settore dei trasporti»

Introduzione

1. Con la presente causa la Corte affronterà per la seconda volta le questioni giuridiche connesse al funzionamento della piattaforma di trasporto locale Uber (2). La prima causa, nell'ambito della quale ho presentato le mie conclusioni l'11 maggio 2017 (3), verteva principalmente sulla questione se un servizio come quello fornito da Uber dovesse essere qualificato come servizio della società dell'informazione ai sensi delle pertinenti disposizioni di diritto dell'Unione. Tale questione si pone altresì nella presente causa. Essa riguarda tuttavia una problematica distinta, ossia se talune disposizioni di diritto nazionale applicabili ai servizi come quello offerto da Uber avrebbero dovuto essere notificate in quanto norme relative ai servizi ai sensi delle disposizioni di diritto dell'Unione sulla notifica tecnica. Orbene, come illustrerò in prosieguo, tale aspetto è parzialmente indipendente dalla qualificazione dell'attività di Uber.

2. Dedicherò pertanto le presenti conclusioni principalmente al problema della notifica, rinviando alle mie conclusioni sopra menzionate per quanto riguarda la qualificazione dell'attività di Uber in quanto servizio della società dell'informazione.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

3. L'articolo 1, punti 2, 5 e 11, 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 (4), come modificata dalla direttiva 98/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 luglio 1998 (5) (in prosieguo: la «direttiva 98/34 modificata»), dispone che (6):

«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 per:

- “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 o 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 o 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.

(...))»

4. L'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, della direttiva 98/34 modificata, prevede 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».

Diritto francese

5. Gli articoli L. 3120-1 e seguenti del code des transports (codice dei trasporti) disciplinano i servizi di trasporto su strada di passeggeri effettuati a titolo oneroso con veicoli con meno di dieci posti.

6. L'articolo L. 3124-13 dello stesso codice recita come segue:

«È punita con due anni di reclusione e EUR 300 000 di pena pecuniaria l'organizzazione di un sistema che mette in contatto clienti con persone che esercitano le attività di cui all'articolo L. 3120-1 senza essere né imprese di trasporto su strada autorizzate a prestare i servizi occasionali menzionati al capo II del titolo I del presente libro, né taxi, veicoli a motore a due o tre ruote o autovetture con conducente ai sensi del presente titolo.

Alle persone giuridiche dichiarate penalmente responsabili del reato previsto nel presente articolo è inflitta la pena pecuniaria secondo le modalità previste dall'articolo 131-38 del code pénal [(codice penale)] nonché le sanzioni previste ai paragrafi da 2 al 9 dell'articolo 131-39 del medesimo codice. Il divieto di cui al paragrafo 2 del medesimo articolo 131-39 riguarda l'attività nell'esercizio della quale o in occasione del cui esercizio è stata commessa la violazione. Le sanzioni di cui ai paragrafi da 2 a 7 del suddetto articolo possono essere comminate solo per una durata massima di cinque anni».

Fatti, procedimento e questioni pregiudiziali

7. La Uber France è una società di diritto francese, controllata dalla società di diritto olandese Uber BV, a propria volta controllata dalla società Uber Technologies Inc., con sede a San Francisco (Stati Uniti d'America). La Uber BV è l'operatore di una piattaforma elettronica che permette, con l'ausilio di uno smartphone munito dell'applicazione Uber, di richiedere una prestazione di trasporto urbano nelle città in cui la stessa è presente. I servizi di trasporto proposti sulla piattaforma Uber si suddividono in diverse categorie in funzione della qualità del conducente e della tipologia di veicolo. Nell'ambito del servizio denominato UberPop, il servizio di trasporto passeggeri è erogato da singoli conducenti non professionisti con i propri autoveicoli (7).

8. La società Uber France è convenuta in giudizio dinanzi al tribunal correctionnel (tribunal de grande instance, huitième chambre) de Lille [Tribunale penale (ottava sezione) di Lille, Francia], adito mediante atto di citazione a giudizio con costituzione di parte civile del sig. Nabil Bensalem, per diversi fatti, tra cui l'organizzazione, dal 10 giugno 2014, di un sistema che mette in contatto clienti con persone che svolgono attività di trasporto su strada di passeggeri a titolo oneroso con veicoli con meno di dieci posti alle condizioni di cui all'articolo L. 3124-13 del codice dei trasporti.

9. Nell'ambito di tale procedimento, la Uber France ha addotto che l'articolo L. 3124-13 del codice dei trasporti non le sarebbe opponibile, giacché lo stesso costituisce una regola tecnica (regola relativa ai servizi) che non è stata notificata, in violazione dell'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, della direttiva 98/34 modificata. È, del resto, pacifico che tale disposizione non è stata notificata. La questione controversa è la qualificazione della stessa come «regola tecnica».

10. In 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 le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo L. 3124-13 del codice dei trasporti, nella versione risultante dalla legge n. 2014-1104 del 1°ottobre 2014 relativa ai taxi e alle autovetture 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 modificata], che imponeva di comunicare previamente tale testo alla Commissione europea in forza dell'articolo 8 della direttiva medesima, o se detto articolo rientri nell'ambito di applicazione della [direttiva 2006/123 (8)], il cui articolo 2, paragrafo 2, lettera d), ne esclude il settore dei trasporti.

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

11. La domanda di pronuncia pregiudiziale è pervenuta in cancelleria il 6 giugno 2016. La Uber France, i governi estone, francese, olandese, polacco e finlandese, nonché la Commissione hanno presentato osservazioni scritte. Le parti del procedimento principale, i governi estone, francese e olandese, l'Autorità di vigilanza dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA), nonché la Commissione erano rappresentate all'udienza tenutasi il 24 aprile 2017.

Analisi

Osservazioni preliminari

12. Nel formulare le questioni pregiudiziali, il giudice del rinvio è chiaramente partito dalla premessa secondo cui la qualificazione di un servizio come rientrante nel settore dei trasporti ai sensi della direttiva 2006/123 esclude la sua qualificazione come servizio della società dell'informazione, circostanza che rende inapplicabile l'obbligo di notifica delle disposizioni che lo riguardano ai sensi della direttiva 98/34 modificata. Non è tuttavia certo che sussista una siffatta conseguenza automatica, giacché la direttiva 98/34 modificata non prevede esclusioni per i trasporti analoghe a quelle previste all'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 2006/123 (9). Senza affrontare la questione relativa alla qualificazione dell'attività di Uber rispetto alla direttiva 2006/123, ritengo che sia sufficiente analizzare se la disposizione in questione di diritto francese costituisca una regola tecnica – e più precisamente una regola relativa ai servizi, giacché è l'unica categoria di regole tecniche che entra in gioco – che avrebbe dovuto essere notificata ai sensi dell'articolo 8 della direttiva 98/34 modificata.

13. Con la prima questione pregiudiziale, il giudice del rinvio intende quindi sapere, in sostanza, se l'articolo 1, punto 5, della direttiva 98/34 modificata, in combinato disposto con l'articolo 1, punto 2, di tale direttiva, debba 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 attività di trasporto di passeggeri in violazione delle norme applicabili a tali attività di trasporto costituisce una regola relativa ai servizi ai sensi di tale disposizione, assoggettata all'obbligo di notifica conformemente all'articolo 8 della suddetta direttiva. La seconda questione pregiudiziale riguarda le possibili conseguenze per il procedimento principale della mancata notifica di una siffatta disposizione qualora la stessa dovesse essere considerata come costituente una regola tecnica.

14. Naturalmente tali questioni sollevano il problema se un servizio come quello UberPop offerto da Uber possa essere qualificato come servizio della società dell'informazione. Ho trattato detta problematica nelle mie conclusioni nella causa Asociación Profesional Elite Taxi (10) che mi limiterò a sintetizzare in questa sede, integrandole relativamente a due punti. Credo, tuttavia, che la questione se le disposizioni in esame di diritto francese costituiscano regole tecniche potrebbe essere risolta indipendentemente dalla qualificazione del servizio UberPop. Lo illustrerò nella seconda parte della mia analisi. Infine, la questione delle possibili conseguenze della mancata notifica sarà oggetto della terza parte.

Sulla qualificazione del servizio di Uber

15. Nelle mie conclusioni nella causa Asociación Profesional Elite Taxi, ho osservato che il servizio UberPop erogato da Uber era un servizio unico complesso, formato da una prestazione di messa in contatto di passeggeri e conducenti con l'ausilio di un programma per smartphone e da una prestazione di trasporto. Ho inoltre rilevato che, in presenza di un siffatto servizio misto, la sua componente

erogata per via elettronica può essere considerata un servizio della società dell'informazione, ai fini dell'applicazione della definizione di siffatti servizi di cui all'articolo 1, punto 2, della direttiva 98/34 modificata, solo a condizione che la stessa sia economicamente indipendente dalla componente che non è erogata per tale via o che la stessa rappresenti la prestazione principale del servizio misto. Invero, l'applicazione dalla normativa dell'Unione in materia di servizi della società dell'informazione (vale a dire sia la direttiva 98/34 modificata, sia la direttiva 2000/31 (11)) a prestazioni che non sono né indipendenti né principali rispetto a quelle che non rientrano nell'ambito di tale normativa sarebbe contraria al tenore delle disposizioni in questione, eluderebbe il loro obiettivo e genererebbe una situazione di incertezza giuridica, in quanto tali altre prestazioni possono essere disciplinate in modo differente nel diritto nazionale, come avviene specialmente in un settore specifico come il trasporto (12).

16. Secondo le informazioni disponibili sulla modalità di funzionamento di Uber, fatte salve eventuali constatazioni di fatto definitive dei giudici nazionali, nell'ambito del servizio UberPop, la prestazione di messa in contatto, erogata per via elettronica, non è indipendente dalla prestazione di trasporto, giacché essa vi è indissolubilmente collegata ed entrambe le prestazioni sono, di fatto, erogate dalla società Uber. Quest'ultima, incontestabilmente prestatrice del servizio di messa in contatto, in effetti esercita un controllo predominante anche sulla prestazione di trasporto propriamente detta. Ho, inoltre, parimenti ritenuto che la prestazione di messa in contatto fosse secondaria rispetto alla prestazione di trasporto che costituisce la vera ragion d'essere economica del servizio UberPop nel suo complesso (13). Ne ho concluso che un siffatto servizio non deve essere considerato un servizio della società dell'informazione ai sensi della definizione di siffatti servizi di cui all'articolo 1, punto 2, della direttiva 98/34 modificata (14).

17. Ribadisco detta opinione nell'ambito della presente causa e rinvio alle mie conclusioni nella causa Asociación Profesional Elite Taxi per maggiori dettagli. Mi limiterò ad integrare le considerazioni espresse in tali conclusioni relativamente a due punti.

18. In primo luogo, ritengo che la situazione di Uber debba essere distinta da quella della controversia che ha dato origine alla sentenza Vanderborght, emessa dalla Corte alcuni giorni prima della presentazione delle mie conclusioni nella causa Asociación Profesional Elite Taxi. In tale sentenza, la Corte ha statuito che la pubblicità dei servizi di uno studio odontoiatrico realizzata attraverso un sito Internet creato dal professionista in questione rientra nella nozione di «servizio della società dell'informazione» (15).

19. Orbene, sebbene in tale situazione si tratti di un servizio destinato agli utenti (diversi dallo stesso professionista), esso ha una finalità informativa. Non è destinato, quantomeno principalmente, ai soggetti che già fanno parte della clientela del professionista di cui trattasi, bensì al pubblico in generale, con l'auspicio di attirare nuovi clienti. Una siffatta informazione può condurre o no (come del resto è probabile che accada nella maggior parte dei casi) alla successiva fornitura di prestazioni odontoiatriche. Sebbene tale pubblicità sia senza dubbio strettamente connessa allo studio odontoiatrico in quanto tale, la stessa non ha invece alcuna connessione con cure odontoiatriche concrete fornite a singoli pazienti.

20. Avviene diversamente nel caso del servizio di messa in contatto nell'ambito della piattaforma Uber, che si rivolge a persone che sono già clienti di Uber e che ha l'obiettivo di erogare una prestazione concreta di trasporto. Tale messa in contatto è del resto il passaggio obbligato per potersi avvalere della prestazione di trasporto nell'ambito del sistema di Uber.

21. In considerazione di tali differenze, non credo che gli insegnamenti tratti dalla sentenza Vanderborght possano essere direttamente applicati ai fini dell'analisi della questione della qualificazione dei servizi quali UberPop come servizi della società dell'informazione.

22. In secondo luogo, vorrei sottolineare che la situazione nell'ambito del servizio erogato da Uber è nettamente diversa da quella del rapporto di un affiliante con i suoi affiliati nell'ambito di un contratto di affiliazione commerciale. È vero che l'affiliante può anch'esso esercitare uno stretto controllo sulle attività degli affiliati, sino al punto che i clienti percepiranno gli affiliati piuttosto come succursali dell'affiliante che come imprese indipendenti. Tuttavia, il ruolo dell'affiliante si limita a

fornire servizi (licenze di marchi, know-how, fornitura di apparecchiature, consulenza, ecc.) agli affiliati. Esso non ha alcun rapporto con gli utenti dei servizi finali, dal momento che i prestatori di tali servizi finali sono esclusivamente gli affiliati. I servizi dell'affiliante sono quindi indipendenti dai servizi finali, nonostante, in tale ambito, l'affiliante definisca le condizioni dell'erogazione di questi ultimi. Uber, invece, è direttamente coinvolta nell'erogazione agli utenti del servizio finale, cosicché deve essere considerata la prestatrice di detto servizio, diversamente da un affiliante.

Sulla qualificazione della disposizione nazionale in questione come regola tecnica

23. Anche qualora la Corte dovesse decidere che il servizio UberPop è un servizio della società dell'informazione, ciò non incide in alcun modo sulla qualificazione della disposizione di diritto francese in questione come regola tecnica. Invero, non rientra automaticamente nella categoria delle regole tecniche qualsiasi disposizione che riguarda in qualsiasi modo i servizi della società dell'informazione.

24. La direttiva 98/34 modificata distingue infatti, tra le diverse categorie di regole tecniche, quelle relative ai servizi, precisando che sono interessati i soli servizi della società dell'informazione. Ai sensi della definizione di cui all'articolo 1, punto 5, di tale direttiva, una regola relativa ai servizi è un requisito di natura generale relativo all'accesso alle attività di servizio e al loro esercizio. Per poter essere qualificata come regola tecnica, occorre inoltre che un siffatto requisito si ponga come finalità e obiettivo specifici di disciplinare in modo esplicito e mirato tali servizi. Sono invece escluse le regole che riguardano tali servizi solo in modo implicito o incidentale.

25. L'articolo L. 3124-13 del codice dei trasporti vieta l'organizzazione di sistemi che mettono in contatto i clienti con persone che svolgono attività di trasporto in violazione delle norme applicabili a tali attività di trasporto. Tale divieto viene accompagnato da sanzioni penali.

26. Riconosco che, come sostenuto segnatamente dalla Uber France nelle proprie osservazioni, tale divieto riguarda principalmente i sistemi di messa in contatto per via elettronica. Attualmente, infatti, tali sistemi sono tecnicamente ed economicamente praticabili solo se funzionano con l'ausilio di tecnologie informatiche, e di conseguenza per via elettronica ai sensi della direttiva 98/34 modificata. Sebbene esistano ancora sistemi di messa in contatto mediante servizi di telecomunicazione, la loro organizzazione richiede mezzi tecnici significativi (call center, terminali negli autoveicoli), il che rende poco probabile la possibilità di organizzare un siffatto sistema con la partecipazione di persone che esercitano l'attività di trasporto al di fuori dell'ambito legale.

27. Non condivido dunque gli argomenti del governo francese, secondo cui la disposizione in questione non riguarda specificamente i servizi della società dell'informazione, giacché tale disposizione può riguardare altre categorie di intermediari nel settore dei trasporti.

28. Ciò premesso, è giocoforza constatare che tale disposizione non è volta a vietare o a disciplinare in altro modo l'attività di messa in contatto tra clienti e prestatori di servizi di trasporto in generale. Lo scopo di detta disposizione è esclusivamente vietare e punire l'attività di intermediazione nell'esercizio *illegale* dell'attività di trasporto. L'attività di intermediazione nei servizi di trasporto legali rimane completamente al di fuori dall'ambito di applicazione di tale disposizione.

29. Condivido quindi l'opinione espressa nelle osservazioni scritte del governo polacco, secondo cui tale disposizione riguarda i servizi della società dell'informazione unicamente in maniera incidentale. Infatti, scopo di tale disposizione non è disciplinare specificamente tali servizi, bensì garantire l'efficacia della normativa sui servizi di trasporto, servizi che non sono coperti dalla direttiva 98/34 modificata.

30. Del resto, la disposizione di cui all'articolo L. 3124-13 del codice dei trasporti, in quanto vieta l'organizzazione di un sistema che mette in contatto clienti con persone che svolgono l'attività di trasporto in violazione delle norme applicabili, deve essere valutata nel suo contesto. Infatti, se un'attività è illegale, qualsiasi complicità nell'esercizio di detta attività può altresì essere considerata illegale ai sensi del diritto nazionale. Ciò vale soprattutto laddove detta complicità rivesta il carattere di

organizzazione di un sistema e sia svolta con scopo di lucro (16). Pertanto l'apporto normativo dell'articolo L. 3124-13 del codice dei trasporti in realtà risiede principalmente nell'imposizione di sanzioni penali per la partecipazione a un'attività la cui illegalità deriva già dalla normativa nazionale.

31. Qualora qualsiasi disposizione nazionale che vieti o sanzioni l'intermediazione in attività illegali dovesse considerarsi una regola tecnica per il semplice fatto che detta intermediazione, con ogni probabilità, avverrebbe per via elettronica, numerose norme interne degli Stati membri, scritte e non scritte, dovrebbero essere notificate a tale titolo. Ciò condurrebbe a un'indebita espansione nell'interpretazione dell'obbligo di notifica (17), senza contribuire effettivamente al perseguimento degli obiettivi di detta procedura, che è intesa a prevenire l'adozione da parte degli Stati membri di misure incompatibili con il mercato interno e di permettere un miglior sfruttamento da parte degli operatori economici dei vantaggi inerenti al mercato interno (18). Per contro, un siffatto obbligo di notifica eccessivo, sanzionato mediante l'inapplicabilità delle norme non notificate (19), consentirebbe di aggirare la legge e genererebbe una situazione di incertezza giuridica, anche nei rapporti tra singoli.

32. Se l'articolo L. 3124-13 del codice dei trasporti può essere percepito, come sostiene la Uber France nelle proprie osservazioni, come se fosse diretto specificamente contro il funzionamento della piattaforma Uber, è in ragione del fatto che Uber, sviluppando il proprio servizio UberPop, ha deliberatamente scelto un modello economico incompatibile con la normativa nazionale dell'attività di trasporto di passeggeri (20). Infatti, tale modello si basa su prestazioni di conducenti non professionisti che, per definizione, non dispongono delle autorizzazioni necessarie ai sensi del diritto francese per svolgere l'attività di trasporto. Ciò non rende la suddetta disposizione una norma che disciplina le attività di intermediazione nel settore dei trasporti in generale.

33. Per tali ragioni, ritengo che l'articolo L. 3124-13 del codice dei trasporti riguardi i servizi di messa in contatto di clienti con persone che prestano servizi di trasporto solo incidentalmente, in quanto tale messa in contatto concerne l'esercizio illegale dei suddetti servizi di trasporto. La disposizione in questione deve dunque essere esclusa dall'ambito di applicazione della direttiva 98/34 modificata, ai sensi dell'articolo 1, punto 5, quinto comma, secondo trattino, di tale direttiva.

34. Tale esclusione non è dovuta al fatto che la disposizione di cui trattasi rientra nell'ambito penale, bensì al fatto che tale disposizione non vieta e non sanziona un'attività avente il carattere di servizio della società dell'informazione in generale, ma esclusivamente nei limiti in cui detta attività costituisce un atto di complicità nell'esercizio di un'altra attività la quale è illegale e peraltro al di fuori dell'ambito di applicazione della direttiva 98/34 modificata.

Sulle possibili conseguenze della mancata notifica della disposizione nazionale di cui trattasi

35. Con la seconda questione pregiudiziale, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, quali conseguenze debba trarre, nel procedimento principale, dalla mancata notifica dell'articolo L. 3124-13 del codice dei trasporti.

36. Resta inteso che, qualora la Corte accolga il mio suggerimento riguardo alla risposta da fornire alla prima questione pregiudiziale, decidendo che la disposizione di cui trattasi non costituisce una regola tecnica ai sensi della direttiva 98/34 modificata e non rientra quindi nell'obbligo di notifica, detta seconda questione pregiudiziale non sarà più rilevante. Tuttavia, per completezza, la analizzerò dal momento che la risposta corretta consente di avere una visione completa della problematica.

37. La giurisprudenza della Corte sulle conseguenze della mancata notifica di regole tecniche è consolidata. In linea di principio, un siffatto inadempimento costituisce un vizio di procedura nell'adozione delle regole tecniche di cui trattasi che ne comporta l'inapplicabilità con la conseguenza che esse non possono essere opposte ai singoli (21). La Corte, pur qualificando la mancata notifica come un vizio di procedura, vi applica quindi la medesima sanzione prevista in caso di incompatibilità materiale di una norma interna con una norma di diritto dell'Unione (22).

38. Pertanto, qualsiasi soggetto che intenda sfuggire all'applicazione di una regola può invocare il fatto che la stessa non sia stata notificata, senza che sia necessario determinare se detta regola sia

sostanzialmente contraria alle libertà del mercato interno. Tale inopponibilità può avvantaggiare gli stessi operatori la cui attività, pur rientrando nella norma in questione, non costituisce un servizio della società dell'informazione, segnatamente per il fatto che il loro ruolo non si limita a prestazioni erogate per via elettronica (23). Mi riferisco in particolare al caso di cui alla presente causa, quello di Uber. Come illustrato nelle mie conclusioni nella causa Asociación Profesional Elite Taxi, la sua attività non rientra nella nozione di servizio della società dell'informazione (24), malgrado possa essere condannata ai sensi dell'articolo L. 3124-13 del codice dei trasporti. Tuttavia, tale conseguenza deriva dal carattere di vizio di procedura della mancata notifica, che rende la norma non notificata invalida nei confronti di ogni soggetto.

39. Occorrerebbe quindi rispondere alla seconda questione pregiudiziale che se l'articolo L. 3124-13 dovesse considerarsi costituente una norma relativa ai servizi ai sensi dell'articolo 1, punto 5, della direttiva 98/34 modificata, lo stesso sarebbe inopponibile ai singoli, in quanto non è stato notificato ai sensi dell'articolo 8 di tale direttiva.

40. Infine, per quanto riguarda l'obbligo di notifica ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 7, della direttiva 2006/123, sollevato dalla Commissione in udienza, ricordo che, a mio avviso (25), sebbene l'attività di Uber non sia considerata un servizio della società dell'informazione per il suo carattere complesso, essa rientra indubbiamente nel settore dei trasporti, circostanza che la esclude dall'ambito di applicazione di tale direttiva.

Conclusioni

41. Alla luce delle suesposte considerazioni, suggerisco di rispondere alle questioni pregiudiziali sottoposte dal tribunal de grande instance di Lille (Tribunale di primo grado di Lille, Francia) 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.

¹ Lingua originale: il francese.

² Una terza domanda di pronuncia pregiudiziale relativa a detta problematica è stata respinta in quanto irricevibile con ordinanza del 27 ottobre 2016, Uber Belgium (C-526/15, non pubblicata, EU:C:2016:830).

³ V. le conclusioni che ho presentato nella causa Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

⁴ GU 1998, L 204, pag. 37.

⁵ GU 1998, L 217, pag. 18.

⁶ Ai sensi dell'articolo 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. La stessa si applica comunque, *ratione temporis*, ai fatti di cui al procedimento principale.

[7](#) Per una descrizione più dettagliata della piattaforma Uber, v. i paragrafi da 12 a 15 delle conclusioni che ho presentato nella causa *Asociación Profesional Elite Taxi* (C-434/15, EU:C:2017:364).

[8](#) 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).

[9](#) Fermo restando che un servizio *nel settore dei trasporti* non è necessariamente un servizio *di trasporto* in senso stretto (v. sentenza del 15 ottobre 2015, *Grupo Itevelesa e a.*, C-168/14, EU:C:2015:685).

[10](#) C-434/15, EU:C:2017:364.

[11](#) 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).

[12](#) V. paragrafi da 29 a 38 delle conclusioni che ho presentato nella causa *Asociación Profesional Elite Taxi* (C-434/15, EU:C:2017:364).

[13](#) V. paragrafi da 39 a 64 delle conclusioni che ho presentato nella causa *Asociación Profesional Elite Taxi* (C-434/15, EU:C:2017:364).

[14](#) V. paragrafi da 65 a 66 delle conclusioni che ho presentato nella causa *Asociación Profesional Elite Taxi* (C-434/15, EU:C:2017:364).

[15](#) Sentenza del 4 maggio 2017, *Vanderborcht* (C-339/15, EU:C:2017:335, punto 39).

[16](#) Rammento che solo le prestazioni erogate a fronte di corrispettivo possono essere considerate servizi della società dell'informazione ai sensi della direttiva 98/34 modificata.

[17](#) L'espansione dell'obbligo di notifica («tendenza espansionistica») peraltro già invocata al paragrafo 62 delle conclusioni presentate dall'avvocato generale Bobek nella causa *M. e S.* (C-303/15, EU:C:2016:531).

[18](#) V. sentenza del 4 febbraio 2016, *Ince* (C-336/14, EU:C:2016:72, punto 82).

[19](#) V. *infra*.

[20](#) Occorre osservare, a tale riguardo, che Uber non può avvalersi del diritto dell'Unione per rimettere in questione la normativa relativa alle prestazioni di trasporto propriamente dette, giacché in tale settore, conformemente agli articoli 58 e 90 TFUE, è necessaria un'azione positiva del legislatore dell'Unione.

[21](#) V., segnatamente, sentenze del 30 aprile 1996, CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172, punto 54) e, da ultimo, del 4 febbraio 2016, Ince (C 336/14, EU:C:2016:72, punto 67).

[22](#) V. sentenza del 30 aprile 1996, CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172, punto 42).

[23](#) V., in particolare, paragrafi da 29 a 38 delle presenti conclusioni.

[24](#) V. paragrafi 15 e 16 delle presenti conclusioni.

[25](#) V. paragrafi da 67 a 70 delle conclusioni che ho presentato nella causa Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).