

CORTE COSTITUZIONALE

SERVIZIO STUDI

Area di diritto comparato

**IL SERVIZIO DI TRASPORTO DI PASSEGGERI
NON DI LINEA FORNITO ATTRAVERSO
APPLICAZIONI *SOFTWARE***

MATERIALI PER UNA RICERCA

a cura di P. Passaglia

con contributi di

C. Guerrero Picó

S. Pasetto

M.T. Rörig

C. Torrisi

settembre 2016

Avvertenza

La Corte costituzionale ha la titolarità, in via esclusiva, dei contenuti del presente documento.

La Corte costituzionale fa divieto, in assenza di espressa autorizzazione, di riprodurre, estrarre copia ovvero distribuire il documento o parti di esso per finalità commerciali. Il riutilizzo per finalità diverse è soggetto alle condizioni ed alle restrizioni previste nel contratto di licenza Creative Commons (CC by SA 3.0).

Per informazioni e richieste, si invita a contattare il Servizio Studi, scrivendo al seguente indirizzo email: servstudi@cortecostituzionale.it.

**IL SERVIZIO DI TRASPORTO DI PASSEGGERI
NON DI LINEA FORNITO ATTRAVERSO
APPLICAZIONI *SOFTWARE***

MATERIALI PER UNA RICERCA

INDICE

<i>Presentazione</i>	7
ARGENTINA	11
AUSTRALIA	13
AUSTRIA	15
BELGIO	17
BRASILE	25
CANADA	31
COSTA RICA	37
FRANCIA	39
GERMANIA	65
INGHILTERRA	85
MESSICO	93
NORVEGIA	95
OLANDA	97
PORTOGALLO	99
PUERTO RICO	103
SPAGNA	105
SVEZIA	111
STATI UNITI	113
UNGHERIA	123

Presentazione

La disciplina dei servizi di trasporto di passeggeri non di linea forniti attraverso applicazioni *software* è attualmente oggetto di discussione in molti ordinamenti, segnatamente là dove la società Uber ha iniziato ad operare, in una o più delle forme in cui la sua offerta si articola (da UberPop ad UberX, passando per UberBlack ed altre).

La rilevanza del fenomeno da un punto di vista sociale ha alimentato il dibattito giuridico e politico, sovente estrinsecatosi in un cospicuo contenzioso, ma anche in una pluralità di progetti di riforma (molti dei quali poi approvati) della disciplina sui trasporti, volti ad adeguarla alle mutate condizioni.

Il panorama comparatistico, di cui nel presente quaderno si intende dar conto attraverso il richiamo ad alcuni dei più significativi casi o atti rintracciabili nei diversi paesi, mostra un quadro certamente molto frastagliato, come tale difficile da sintetizzare, anche per la inevitabile opinabilità degli esiti cui la schematizzazione dà luogo.

Con questa premessa, più che ad una sintesi vera e propria, si dedicheranno queste poche righe all'enucleazione di alcuni aspetti che, dall'analisi compiuta, sembrano emergere con una certa ricorrenza e sembrano assumere – onde inquadrare il fenomeno nei singoli ordinamenti – una certa pregnanza.

Un primo elemento da rimarcare è che l'ingresso di Uber nel mercato si è avuto in forme più o meno vigorose a seconda dei paesi e dei territori, ciò che si è riverberato inevitabilmente sullo sviluppo delle questioni giuridiche. Così, ad esempio, se la limitata penetrazione di Uber in Austria spiega forse la rarefazione di decisioni, la diffusione e l'impatto del servizio in Francia è presumibilmente alla base della ricchezza degli spunti offerti da quell'esperienza; una ricchezza che, quanto meno per la vastità dei profili interessati, è difficilmente riscontrabile in altri ordinamenti. Concorre a rendere particolare il caso transalpino il succedersi di interventi legislativi, intercalati da pronunce giurisdizionali che hanno coinvolto – in misura assai più marcata che altrove – anche l'organo di giustizia costituzionale.

In altri ordinamenti, allo sviluppo imponente di Uber ha fatto riscontro un precedente inquadramento normativo e/o giurisprudenziale dei servizi di trasporto che, pur nella necessità di taluni accorgimenti, si è mostrato complessivamente

idoneo a regolamentare i servizi di nuovo tipo, almeno in una prima fase (ed in attesa di aggiornamenti normativi): al riguardo, possono citarsi i casi dell'Inghilterra e, forse, della Germania.

Da un punto di vista sociologico, ancor prima che giuridico, la questione fondamentale – al netto della variabilità di alcuni elementi secondari – risiede nella denuncia, da parte degli operatori tradizionali del settore (segnatamente, i tassisti), della concorrenza asseritamente sleale posta in essere da Uber. Tra gli argomenti che vengono addotti a suffragio di tale prospettazione, i più ricorrenti attengono alla violazione del monopolio o, comunque, di situazioni di mercato protetto in favore di vettori tradizionali, alla violazione del principio di eguaglianza in relazione alla diversa regolamentazione, in termini di autorizzazioni richieste, del servizio taxi e del servizio di trasporto attivato tramite Uber, al mancato rispetto, da parte di tale ultimo servizio, di limiti ad esso imposti.

Sotto il primo profilo, si segnala, in particolare, l'attenzione prestata dalla giurisprudenza tedesca a che l'essenzialità del servizio offerto dai taxi venga salvaguardata anche nel mutato contesto di un settore reso più concorrenziale. A testimonianza dell'avvenuto scardinamento di assetti consolidati possono evocarsi quei casi in cui la legalizzazione del servizio offerto da Uber si è associata alla previsione di compensazioni pecuniarie a favore dei tassisti, oltre che a quella di contributi imposti per il miglioramento delle infrastrutture (uno schema siffatto è stato seguito, ad esempio, in Australia, ed in particolare nel New South Wales e nel South Australia, ma anche nel Massachusetts e nel Distretto federale di Città del Messico). In generale, è diffusa l'idea che sia necessaria una nuova regolamentazione, che possa meglio contemperare i contrastanti interessi in gioco (al riguardo, emblematici sono i casi belga, tedesco, norvegese, olandese e – con ogni probabilità – portoghese, nonché quelli di alcuni stati membri degli Usa e di alcune province canadesi).

Il secondo profilo è quello che più di ogni altro è stato evocato, segnatamente in relazione alla necessità o meno per i conducenti legati ad Uber di possedere una autorizzazione, in relazione alla loro equiparabilità o meno ai professionisti che effettuano il servizio taxi. In posizione per certi versi estrema si pongono quella giurisprudenza belga e la giurisprudenza svedese che operano una equiparazione tra conducenti Uber e tassisti, ma la regola generale può individuarsi (fatte salve alcune eccezioni, come quella norvegese) nella richiesta di autorizzazioni, il cui rilascio viene condizionato al rispetto di requisiti imposti, per l'essenziale, in vista della tutela di pubblici interessi, ed in special modo della sicurezza stradale e dei

passaggeri (si pensi, ad esempio, alle verifiche inerenti all'idoneità ed alla condotta dei conducenti, alle revisioni periodiche dei veicoli o alle polizze assicurative richieste). La disciplina delle condizioni richieste risulta di particolare momento, giacché da essa dipende l'esistenza stessa del servizio (si ponga mente, tra gli altri, al dibattito attualmente in corso in Inghilterra): non mancano, in effetti, casi nei quali l'imposizione di condizioni ritenute eccessivamente onerose ha comportato un abbandono da parte di Uber dell'attività in determinati luoghi (si pensi alle città canadesi di Calgary, Edmonton e Vancouver, nonché alla Svezia ed all'Ungheria), ciò che talora si è tradotto anche nell'emersione di problematiche inerenti alla tutela del diritto al lavoro dei conducenti ad essi affiliati (al riguardo, può menzionarsi il caso attualmente pendente di fronte alla giurisdizione del Texas).

Un aspetto per certi versi collegato è quello della necessità per Uber di dotarsi delle autorizzazioni previste per chi effettua il servizio di trasporto: sulla questione la giurisprudenza si è interrogata alle più diverse latitudini, oscillando tra la soluzione affermativa e quella negativa, in rapporto alla configurazione di Uber alla stregua di un esercente il servizio di trasporto ovvero di un agente di mera intermediazione tra cliente e prestatore del servizio (nel primo senso, è da menzionare, ad esempio, la giurisprudenza amministrativa tedesca, nonché una parte della giurisprudenza belga; a prevalere, complessivamente, è tuttavia l'inquadramento del secondo tipo). Sul punto specifico, il rinvio pregiudiziale sollevato dalla giurisdizione spagnola dovrebbe consentire alla Corte di giustizia dell'Unione europea di dare un contributo rilevante in sede classificatoria.

Per quanto attiene al terzo profilo, la violazione dei limiti imposti al servizio di trasporto gestito da Uber è tematica su cui molte giurisdizioni si sono soffermate. Tra queste, meritano di essere segnalate soprattutto quelle francesi, che sul divieto di contrattazione non mediata dalla *applet* e sull'obbligo di "ritorno alla base" – in modo forse più netto che in altri ordinamenti, dove pure la giurisprudenza ha preso posizione: la Germania è tra questi – hanno fondato, in larga misura, la giustificazione della diversità dei requisiti richiesti per lo svolgimento del servizio taxi e per quello fornito attraverso Uber.

La ricchezza delle implicazioni giuridiche che emergono dal contenzioso occasionato dallo sviluppo di Uber, già oggi di estremo rilievo, è peraltro destinata ad incrementarsi in maniera significativa nell'immediato futuro. Ne è prova la circostanza che non poche delle statuizioni che sono state menzionate sono, in realtà, provvedimenti cautelari, con il che il merito delle decisioni resta impregiudicato (a questo stadio si pongono, tra l'altro, le principali controversie

originatesi in Argentina, nonché a Puerto Rico, in Portogallo ed in Spagna). E, almeno in taluni casi, la decisione si preannuncia di particolare interesse, specie là dove i giudici si trovino ad affrontare questioni nuove o questioni prospettate da punti di vista nuovi. Al riguardo, ad esempio, può segnalarsi il ricorso attualmente pendente contro la normativa municipale di Rio de Janeiro, di stampo restrittivo, promosso da associazioni di consumatori: l'ottica appare invertita rispetto all'*id quod plerumque accidit*, giacché se di solito sono i tassisti a denunciare una distorsione della concorrenza, in questo caso sono i clienti a rivendicare una possibilità di scelta che la posizione (*de jure* o *de facto*) dominante degli esercenti il servizio taxi tende a limitare. Una problematica, questa, che non appare troppo distante dalla denuncia dell'abuso di posizione dominante che ha dato origine al rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia sollevato da un tribunale belga, o dalla denuncia di illegittima creazione di un monopolio a favore dei taxi su cui è stata da ultimo chiamata a pronunciarsi la *Sala Constitucional* costaricense.

Paolo Passaglia

...

ARGENTINA

di Carmen Guerrero Picó

Nel mese di aprile 2016, subito dopo l'arrivo di Uber alla Città autonoma di Buenos Aires, diversi sindacati ed associazioni di tassisti¹ hanno adito le autorità giudiziarie bonaerensi per denunciare l'omissione illegittima ed arbitraria del Ministero dello sviluppo urbano e del trasporto, che – in ipotesi – non avrebbe esercitato i poteri di polizia volti ad evitare la prestazione di un servizio irregolare di trasporto attraverso l'impresa Uber, inadempiente agli obblighi previsti nella normativa in materia di trasporto di persone (Codice della circolazione e del trasporto della Città di Buenos Aires² e legge n. 3622 del 2010³).

I ricorrenti sostenevano che l'inizio delle attività di Uber avesse provocato una grave lesione del diritto al lavoro dei loro rappresentati, nonché della eguaglianza nella distribuzione degli oneri pubblici. L'omessa adozione di misure di sospensione o divieto di prestazione dei servizi di Uber da parte del governo della città, non solo ledeva l'ordinamento giuridico, ma interessava in forma immediata il diritto al lavoro di coloro offrono i servizi di trasporto nel rispetto della normativa, con licenze VTC o di taxi.

Sentenza del 13 aprile 2016, Juzgado Contencioso Administrativo y Tributario n. 15 de la Ciudad de Buenos Aires, caso "Sindicato de Peones de Taxi de la Capital Federal y ots. c/ GCBA y otros s/ Amparo" (Expte. n. C 3065-2016/0)

Testo della decisione:

https://classactionsargentina.files.wordpress.com/2016/04/2016-04-13-jcayt-15-caba_sindicato-de-peones-de-taxis-c-gcba-y-ots-cautelar-uber.pdf

Profili rilevanti:

– misure cautelari per pratica concorrenziale sleale, violazione dei diritti dei lavoratori del settore dei taxi e VTC, e violazione dei diritti dei consumatori;
– cessazione e divieto delle prestazioni di Uber nella Città autonoma di Buenos Aires.

¹ Si trattava, in concreto di: il Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal, della Cámara Empresaria del Autotaxi, dell'Asociación Civil de Taxistas de Capital, della Sociedad Propietarios de Automóviles con Taxímetro e dell'Unión de Propietarios de Autos Taxis.

² Il testo del codice è reperibile alla pagina web http://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/codigo_transito_06.pdf.

³ Il testo della legge è reperibile alla pagina web http://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/ley_3622.pdf.

Il 13 aprile 2016, il *Juzgado Contencioso Administrativo y Tributario n. 15* della Città di Buenos Aires, in applicazione dell'art. 177 del Codice del contenzioso amministrativo e tributario della Città autonoma, ha ordinato al governo della Città autonoma di adottare immediatamente le misure necessarie per sospendere qualsivoglia attività dell'impresa Uber fin quando non sarà stata resa una decisione sul merito del ricorso.

Contestualmente, il giudice ha ordinato alle varie amministrazioni tributarie, governative e di trasporto di fornirgli informazioni riguardo ad eventuali richieste di abilitazioni o permessi per il trasporto di passeggeri da parte di Uber, riguardanti l'iscrizione ed il domicilio fiscale dell'impresa, etc.

Il giudice ha ritenuto che fosse necessario convertire in ordinaria la via processuale intrapresa (*acción de amparo*, pensata per casi individuali o per litisconsorzi), vista la complessità dei temi e dei beni giuridici collettivi coinvolti: sicurezza urbana, difesa dei consumatori, diritto al lavoro, tributi, conflitti derivati dall'utilizzo di nuove tecnologie, attività di imprese straniere in ambito locale, portata dei poteri di polizia, etc.

AUSTRALIA

di Maria Theresia Roerig

Nella Federazione australiana, la regolamentazione legislativa delle offerte di “ride-sharing” come quelle di Uber varia a seconda dello stato o territorio cui si faccia riferimento.

Nella gran parte degli stati o territori, si è appositamente intervenuti al fine di trovare una soluzione per meglio affrontare il fenomeno; in altri, invece, la regolamentazione ancora latita⁴:

Stato/Territorio	Uber o UberX
New South Wales and Norfolk Island	(Legale dal 2015)
Australian Capital Territory	(Legale dal 2015)
South Australia	(Legale dal 2016)
Western Australia	(Legale dal 2016)
Victoria	(Legale dal 2016)
Queensland	(Legale dal 2016)
Tasmania	(probabile legalizzazione dal 2018)
Northern Territory	(generica proposta di legalizzazione)

Nell’Australian Capital Territory, Uber offre in particolare il servizio UberX, che pone minori problemi dal punto di vista giuridico, ed allo scopo ha concluso anche particolari accordi con il Governo.

Nel New South Wales⁵, le autorità governative hanno presto chiarito che il servizio Uber deve operare in conformità con la legge sul trasporto pubblico delle persone (il *Passenger Transport Act*), che prevede necessariamente una licenza taxi o NCC per poter operare commercialmente. In questo stato, Uber ha dovuto pagare compensazioni notevoli ai tassisti e ad altri operatori.

⁴ Fonti: *Uber protests and legal actions*, reperibile alla pagina web https://en.wikipedia.org/wiki/Uber_protests_and_legal_actions#Uber_in_Australia_Legal_Status_Table; *Uber legal in which Australian States*, <https://www.crikey.com.au/2016/06/08/uber-legal-in-which-australian-states-crikey/>; e *Sacked Uber driver case shows driver vulnerability under law*, <http://theconversation.com/sacked-uber-driver-case-shows-driver-vulnerability-under-law-59677>.

⁵ Cfr. *Uber and Airbnb the legal and policy debate in NSW*, <https://www.parliament.nsw.gov.au/researchpapers/Documents/uber-and-airbnb-the-legal-and-policy-debate-in-n/Regulation%20of%20airbnb%20and%20uber%20in%20NSW.pdf>.

Nel Western Australia sono in corso riforme relative ai *ride sharing services* che comunque tutelano in particolar modo il servizio taxi.

Nel Queensland, il consiglio dei tassisti ha dato luogo a campagne anti-Uber. Il Governo non sembrava voler intervenire, limitandosi a rilevare che Uber doveva adeguarsi alla legislazione esistente. Nell'agosto 2016, il Governo del Queensland ha invece deciso di legalizzare ufficialmente Uber, ciò che è avvenuto con decorrenza dal 5 settembre 2016.

Nel South Australia⁶ il *ride-sharing* è stato legalizzato a partire dal 1° luglio 2016 a seguito di un processo di riforma iniziato nel 2015. La legge riformata prevede però compensazioni a favore dei tassisti ed introduce, per il finanziamento di tale compensazione, un contributo di \$1 quale "*metropolitan ride levy*". I taxi continueranno inoltre a mantenere taluni privilegi.

Non sono note iniziative particolari nel Northern Territory. Il nuovo partito al governo ha comunque genericamente annunciato di voler legalizzare Uber.

Il Governo della Tasmania ha proposto nel luglio 2016 una legge per legalizzare Uber. Il procedimento legislativo è ancora in corso, ma la legge dovrebbe entrare in vigore nel 2018.

Nel Victoria⁷, la c.d. *Taxi Service Commission* ha promosso varie iniziative al fine di impedire il servizio UberX. I funzionari statali hanno a seguito di ciò annunciato di voler rivedere la legge sul trasporto. Una decisione del 4 dicembre 2015, in cui un conducente Uber è stato condannato al pagamento di una sanzione per aver trasportato persone senza la necessaria licenza, è stata annullata il 18 maggio 2016 dal giudice di appello, che ha ritenuto il servizio conforme alla legge.

Dal punto di vista fiscale, i conducenti Uber sono stati inquadrati come tassisti (con l'obbligo di aprire un'attività commerciale registrata).

⁶ V. anche *UberX to become legal in South Australia under laws introduced by Weatherill Labor Government*, <http://www.adelaidenow.com.au/news/south-australia/uber-x-to-be-come-legal-in-south-australia-under-laws-introduced-by-weatherill-labor-government/news-story/d0262848637f1025f6cba9637d51efc1>, e *UberX abandoning saying cost and red tape here is prohibitive*, <http://www.adelaidenow.com.au/news/south-australia/uber-x-abandoning-sa-saying-cost-and-red-tape-here-is-prohibitive/news-story/ce84d79fb576a2b9510ea8cf0570ffdc>.

⁷ V. anche *Uber court decision prompts legislation change in Victoria*, <http://www.abc.net.au/news/2016-06-07/uber-court-decision-prompts-legislation-change-in-victoria/7484318>.

AUSTRIA

di Maria Theresia Roerig

In Austria i servizi pubblici non di linea su strada e di natura commerciale sono regolamentati dalla Legge federale sul trasporto occasionale (*Gelegenheitsverkehrs-Gesetz*) del 1996⁸ e delle successive modifiche alla stessa apportate.

In base a tale legge, il trasporto di tipo commerciale di persone con autoveicoli necessita in ogni caso di una apposita autorizzazione. La legge elenca al riguardo varie categorie di trasporto che possono essere autorizzate, tra cui il servizio taxi ed il NCC, ed indica i rispettivi requisiti per l'autorizzazione.

La presenza di Uber in Austria è ancora limitata. Solo a Vienna esiste il servizio UberX, Black e Van, mentre la più controversa *app* UberPop non è mai stata introdotta in tale ordinamento. Forse anche per questo motivo non si è sviluppata, almeno a quanto consta, una giurisprudenza particolarmente significativa sui servizi di Uber o di simili *providers*. Certo è che anche in Austria dovrà essere affrontata la questione se Uber – che non dispone di una licenza per i taxi o NCC – offra un servizio paragonabile a detti tipi di trasporto. I ministeri austriaci competenti hanno del resto annunciato di voler chiarire la questione della “legalità” di Uber e trovare presto soluzioni normative per il fenomeno.

⁸ Il testo della legge è reperibile alla pagina web <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10007795&ShowPrintPreview=True>.

BELGIO

di Céline Torrisi

1. Introduzione

Nel mese di marzo 2014, Uber ha iniziato la sua attività in Belgio proponendo il servizio UberPop a Bruxelles e nella Regione di Bruxelles-Capitale. L'arrivo di Uber sul mercato dei trasporti belga ha suscitato in modo quasi istantaneo la protesta dei tassisti, i quali, oltre a dover essere in possesso di una licenza amministrativa per poter esercitare la professione, come stabilito dagli artt. 3 e 6 dell'*ordonnance* del 27 aprile 1995 sui servizi di taxi e di noleggio con conducente (NCC), hanno tradizionalmente operato in un mercato chiuso, essendo il numero di licenze per taxi limitato⁹. Le società di taxi hanno quindi promosso varie azioni giudiziarie volte a far cessare il servizio di trasporto di viaggiatori con conducenti senza licenza NCC proposto da UberPop. I ricorrenti sostenevano, in via principale, che tale attività violasse la legislazione contro la concorrenza sleale. La difesa di Uber si è sostanziata, da un lato, nella rivendicazione di svolgere un mero ruolo di intermediazione e, dall'altro, nell'invocare il diritto alla libertà del lavoro ed alla libertà di impresa.

2. Le principali decisioni del *Tribunal de commerce de Bruxelles* riguardanti l'attività di Uber

2.1. *Tribunal de commerce de Bruxelles*, dec. 31 marzo 2014, *Taxi Radio Bruxellois*

La prima decisione è stata resa poche settimane dopo l'arrivo di Uber sul mercato dei trasporti di Bruxelles. In data 31 marzo 2014, nell'ambito di un ricorso sollevato da una compagnia di taxi (*Taxi Radio Bruxelles*) contro *Uber Belgium*, il *Tribunal de commerce de Bruxelles* ha ordinato la cessazione della prestazione del servizio di trasporto di viaggiatori sotto la denominazione *Uber Pop* a conducenti che non fossero in possesso della licenza. Una multa di un importo massimo di 10.000 euro è stata prevista in caso di mancato rispetto della decisione. Infine, come richiesto dai ricorrenti, il giudice ha richiesto la

⁹ Gli artt. 2 e 3 del decreto del 4 settembre 2003 della Regione Bruxelles-Capitale definiscono il numero di licenze (1300) che possono essere rilasciate nella Regione.

pubblicazione, a carico di Uber, del dispositivo della sentenza sui giornali *Le Soir*, *La Libre Belgique* e *La Dernière Heure*, sia su formato cartaceo che *online*.

Tribunal de commerce de Bruxelles, dec. 31 marzo 2014, Taxi Radio Bruxellois

Testo della decisione:

[http://www.ie-forum.be/www.delex-backoffice.nl/uploads/file/IEFBE/IE-Forum_be%20Tribunal%20de%20commerce%20Bruxelles%2031%20mars%202014,%20IEFbe%20782%20\(Taxi%20Radio%20Bruxellois%20contre%20Uber%20Belgium\).pdf](http://www.ie-forum.be/www.delex-backoffice.nl/uploads/file/IEFBE/IE-Forum_be%20Tribunal%20de%20commerce%20Bruxelles%2031%20mars%202014,%20IEFbe%20782%20(Taxi%20Radio%20Bruxellois%20contre%20Uber%20Belgium).pdf)

Profili rilevanti:

- divieto di UberPop;
- condizione del possesso della licenza di taxi per eseguire il servizio pubblico di trasporto di persone;
- pratiche di concorrenza sleale.

I ricorrenti (*Taxi Radio Bruxellois – TRB*) sostenevano che, per organizzare il servizio di trasporto del servizio offerto da UberPop, Uber si rivolgesse a conducenti che non fossero in possesso dell'autorizzazione amministrativa (licenza) necessaria per svolgere l'attività di taxi. I ricorrenti contestavano pratiche di concorrenza sleale e chiedevano l'immediata cessazione delle attività di UberPop.

Il giudice ha sottolineato che, effettuando corse senza essere in possesso dell'autorizzazione prevista all'art. 3 dell'*ordonnance* del 27 aprile 1995 della Regione di Bruxelles-Capitale, di disciplina dei taxi e dei servizi di noleggio con conducente, i conducenti UberPop commettevano atti di concorrenza sleale.

Ha quindi ordinato la cessazione della prestazione del servizio di trasporto di viaggiatori offerto da UberPop e posto in essere da conducenti che non fossero in possesso della licenza. Una multa di massimo 10.000 euro era prevista in caso di mancato rispetto della decisione. Infine, come richiesto dai ricorrenti, il giudice ha richiesto la pubblicazione, a carico di Uber, del giudizio sui giornali *Le Soir*, *La Libre Belgique* e *La Dernière Heure*, sia su formato cartaceo che *online*.

Oltre alle proteste da parte di Uber, la decisione del *Tribunal de commerce de Bruxelles* ha suscitato alcune prese di posizione anche a livello europeo come, ad esempio, quella del commissario europeo per la concorrenza, Neelie Kroes, che ha scritto in un *tweet* di essere “profondamente indignata” dalla decisione del tribunale belga.

Uber ha interposto appello avverso la decisione ed ha chiesto, in applicazione delle disposizioni della legge del 15 giugno 1935 sull'uso delle lingue in materia giudiziaria, che la vicenda fosse esaminata dalla camera neerlandese del *Tribunal de commerce de Bruxelles*. Sostenendo che la sua sede legale europea era

insediata nei Paesi Bassi, Uber era riuscito in qualche modo a rallentare il procedimento a suo carico. La richiesta è stata accolta in data 17 settembre 2014 e l'istanza è stata trasmessa al *Tribunal de Commerce néerlandophone de Bruxelles*, che si è pronunciato il 24 settembre 2015 (cfr. di seguito *Tribunal de commerce de Bruxelles, chambre néerlandophone*, dec. 24 settembre 2015). Nel frattempo, procedimenti penali sono stati intentati contro alcuni conducenti di Uber.

2.2. Tribunal de police francophone de Bruxelles, dec. 4 maggio 2015

Il 4 maggio 2015, il tribunale penale di Bruxelles ha condannato un conducente UberPop privo di licenza che adduceva, in sua difesa, di svolgere una attività riconducibile, in base alle normative in vigore, alla nozione di *carsharing* e non di taxi.

Tribunal de police francophone de Bruxelles, 20° camera, dec. 4 maggio 2015, VAV-CRA 2015/3

Profili rilevanti:

– definizione dell'attività di *carsharing*

Il giudice del *Tribunal de Bruxelles* ha condannato per violazione della legislazione sul trasporto di persone un conducente che utilizzava l'*applet* UberPop e che, essendo privo di licenza, asseriva di svolgere una attività di *carsharing*. La difesa non è stata accolta dal giudice, che ha fatto luce sulla definizione dell'attività di *carsharing* affermando che tale nozione si applica solo ai tragitti “realizzati [con altri passeggeri] e senza pagare”. Il fatto che una *applet* sia stata utilizzata per prenotare il servizio non ha alcuna conseguenza sulla natura del servizio che è stato qualificato di servizio pubblico a tutti gli effetti. Il giudice ha quindi stabilito che il servizio di trasporto di persone reso da UberPop era paragonabile ad una attività di taxi e che il fatto di svolgere tale attività senza essere in possesso della licenza necessaria costituiva un reato. Il veicolo del conducente è stato confiscato ma, per clemenza del giudice, il conducente non è stato condannato a livello penale.

Malgrado queste prime condanne, Uber ha continuato a svolgere la sua attività. Quattro mesi dopo la suddetta decisione, la camera neerlandese del tribunale di Bruxelles ha confermato il giudizio reso dalla camera francofona dello stesso tribunale nel 2014. In seguito a tale decisione, Uber ha sospeso il servizio UberPop a Bruxelles. Tuttavia, ha lanciato UberX, servizio effettuato con conducenti in possesso di licenze, e UberBlack, un servizio di *limousine*.

2.3. Tribunal de commerce de Bruxelles, chambre néerlandophone, dec. 24 settembre 2015 (questione pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'UE)

Tribunal de commerce de Bruxelles, chambre néerlandophone, dec. 24 settembre 2015

Testo della decisione:

<http://www.lcii.eu/wp-content/uploads/2015/10/Pr%C3%A9s.-Comm.-Brux.-23.9.15-Uber-Traduction-fran%C3%A7aise-LCII-D.-MUHEME-N.-NEYRINCK.pdf>

Sentenza di appello: rigetto – per motivi procedurali – del ricorso avverso la decisione di primo grado

Profili rilevanti:

- qualificazione giuridica della società Uber (intermediario tra clienti e NCC o esercente di servizio di NCC);
- determinazione dell'esistenza o meno di un compenso (differenza con il rimborso spese);
- libertà del lavoro e libertà di impresa (artt. 15 e 16 della Carta europea dei diritti dell'Uomo);
- divieto del servizio UberPop;
- rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea.

La decisione della camera neerlandofona del *Tribunal de commerce de Bruxelles* fa seguito alla decisione della camera francofona dello stesso tribunale resa nel 2014 e nella quale il giudice aveva condannato Uber per concorrenza sleale.

La *ratio decidendi* del giudice della camera neerlandofona è stata però leggermente diversa. Accogliendo l'argomento principale della difesa di Uber, il giudice ha affermato che non vi erano dubbi sul fatto che Uber fosse un intermediario tra clienti e conducenti di NCC: “*Uber BV sono solo intermediari e non esercenti di servizi di taxi, non devono quindi essere in possesso di una licenza*”. Il giudice ha sottolineato però che bisogna verificare se i conducenti che collaborano con Uber dispongano di tale licenza. Ha quindi escluso la responsabilità di Uber in questo caso.

Tuttavia, il giudice ha respinto il secondo punto della difesa di Uber che sosteneva che la disciplina sui taxi risale ad una epoca in cui *internet* era malapena accessibile al pubblico e che tale disciplina non fosse applicabile ai servizi proposti da UberPop visto che i conducenti sono privati che non svolgono un servizio pubblico di taxi.

Il giudice ha riconosciuto le lacune normative in materia dei servizi di trasporto tramite piattaforme numeriche e *applet*. Ha comunque respinto l'argomentazione di Uber, ricordando le condizioni di applicazione della disciplina dei taxi e sottolineando che i criteri di definizione del servizio pubblico di taxi non si basano sulla natura pubblica o privata del

trasportatore che effettua la corsa, né tantomeno sulla natura del servizio stesso, bensì sulla questione della remunerazione o meno di tale servizio, poiché il servizio di taxi è un trasporto di persone con scopo di lucro, effettuato con un veicolo che risponde ai criteri definiti dall'*ordonnance* del 1995 (come la sosta sulla pubblica via, in un parcheggio specifico o in un luogo non aperto alla circolazione pubblica e la determinazione della destinazione della corsa dal cliente). Spettava quindi al giudice determinare se l'attività svolta da UberPop fosse a scopo di lucro.

Sulla remunerazione del servizio di trasporto:

I ricorrenti affermavano che esistesse un contratto di servizio di trasportatori tra Uber e gli utenti del servizio UberPop. Uber replicava che questo contratto si riducesse ad una messa in contatto tra clienti e conducenti grazie ad una piattaforma mobile effettuata senza alcun tipo di remunerazione. Uber insisteva sul fatto che il servizio UberPop fosse destinato a fornire servizi di trasporto di persone occasionali tra privati e che non fornisse alcun compenso agli "utilizzatori-trasportatori" che eseguivano il servizio.

Il giudice non ha accolto la difesa di Uber ed ha differenziato i casi in cui il compenso è superiore alla tariffa della corsa e i casi in cui il compenso corrisponde ai costi reali (il rimborso spese). In tale ultimo caso, non è dato individuare una remunerazione. Ha quindi concluso nel senso dell'esistenza di un compenso che non si materializzava nel solo rimborso spese ma che rappresentava una vera e propria remunerazione del servizio.

Infine, Uber affermava che l'associazione di taxi (ed il settore dei taxi in generale) commettesse un abuso di posizione dominante (art. IV.2 CDE e art. 102 TFUE) ed infrangesse le regole relative al divieto di accordi restrittivi della concorrenza, spostando quindi il contenzioso verso il diritto europeo.

Per determinare l'esistenza di un abuso di posizione dominante, il giudice ha fatto applicazione della sentenza *France Télécom*¹⁰ del 30 gennaio 2007 della Corte GUE, ricordando che l'esistenza di una concorrenza effettiva è condizionata dalla presenza sul mercato di prodotti o servizi che abbiano un grado di "interscambio sufficiente". A parere del giudice, le attività di trasporto effettuato tramite il servizio UberPop e quelle dei taxi sono due attività molto legate ed interscambiabili. Ha quindi escluso la possibilità di un abuso di posizione dominante e confermato l'illegalità di UberPop.

Questione pregiudiziale:

Il giudice ha sollevato una questione pregiudiziale alla Corte di Giustizia europea (causa Causa C-526/15) per sapere se il principio di proporzionalità, sancito dagli articoli 5 TUE e 52, paragrafo 1, della Carta, in combinato disposto con gli articoli 15, 16 e 17 della Carta e con gli articoli 28 e 56 TFUE, dovesse essere interpretato nel senso che esso osta ad una regolamentazione come quella prevista dall'*ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur*

¹⁰ Corte di Giustizia dell'Unione Europea, 30 gennaio 2007, *France Télécom*, T-340/03, Jur. 2007, II-107, 80

(ordinanza della Regione di Bruxelles Capitale, del 27 aprile 1995, sui servizi di taxi e sui servizi per il noleggio di veicoli con conducente), intesa nel senso che la nozione di «servizi di taxi» si applica anche a vettori privati non retribuiti attivi nel *ridesharing* (trasporto condiviso), accogliendo richieste di corse presentate mediante un'applicazione di *software* delle imprese Uber BV e altre, stabilite in un altro Stato membro.

3. L'inversione di rotta: la decisione del *Tribunal de commerce de Bruxelles, chambre néerlandophone* del 9 giugno 2016

La decisione della camera neerlandese del *Tribunal de commerce de Bruxelles* ha operato un cambiamento significativo in quanto ha stabilito che il servizio UberPop costituisce un servizio di taxi.

Tribunal de commerce de Bruxelles, chambre néerlandophone, dec. 9 giugno 2016

La società ricorrente (una società di taxi di Bruxelles, *Taxis Autolux*), attiva presso l'aeroporto di Zaventem, aveva intentato un ricorso contro Uber in quanto operava anch'esso in aeroporto, mentre la zona era riservata esclusivamente a determinate società di taxi. Inoltre, *Taxis Autlux* si lamentava delle tariffe applicate da Uber (inferiori a quelle praticate dalle società di taxi).

In una prima decisione, del settembre 2015, il giudice aveva accolto le doglianze dei ricorrenti ed ordinato a Uber di interrompere la sua attività presso l'aeroporto. La società americana si era conformata alla decisione.

Tuttavia, nella decisione in oggetto, il giudice ha adottato una posizione diversa. Per un verso, ha stimato che il modello economico di Uber, secondo il quale gli utilizzatori ed i conducenti sono messi in relazione tramite una *applet*, doveva essere considerato come un servizio di taxi. Ma, per altro verso, è stato stabilito che questo modello economico, per il quale si aspetta la definizione giuridica da parte della Corte di giustizia, non poteva essere applicato in Belgio, visto che si pone in conflitto sia con la disciplina fiamminga sui taxi sia con quella del comune di Zaventem. Ha quindi rilevato che il vero problema era quello dell'adeguamento della disciplina belga (fiamminga, in questo caso) alla disciplina europea ed ha rinviato il giudizio al 27 ottobre.

4. Il progetto di riforma della normativa¹¹

In Belgio, la disciplina dell'attività di trasporto pubblico non di linea su strada è di competenza regionale. Siccome Uber è attivo principalmente a Bruxelles, l'unica iniziativa normativa adottata finora è quella della Regione Bruxelles-Capitale. Nel mese di febbraio 2015, in seguito alla petizione lanciata da Uber immediatamente dopo il divieto di UberPop per una riforma della disciplina dei taxi e dei NCC, il Governo di Bruxelles ha approvato il *Plan taxi* del Ministro della mobilità Pascal Smet. Tuttavia, al mese di agosto 2016, il *Plan* era ancora entrato in vigore. Questo progetto intende riformare in profondità il settore dei taxi di Bruxelles, modernizzando la disciplina dei servizi di taxi tradizionali e disciplinando l'uso delle piattaforme digitali come Uber, costringendoli a rispettare la legge, al fine di impedire che le innovazioni tecnologiche portino al *dumping* sociale.

Per il settore dei taxi, il progetto prevede una politica tariffaria chiara e semplificata. Dal 1° gennaio 2017, i clienti dovranno poter essere in grado di pagare con una carta di credito in tutti i taxi. Si prevede la creazione di una applicazione per *smartphone* alla quale connettere tutti i taxi di Bruxelles, in modo che i clienti possano richiedere un taxi attraverso una singola *applet*. Sarà inoltre possibile condividere le corse dei taxi con un altro utente del servizio grazie all'*applet Collecto*, già esistente per i servizi notturni. La chiusura del mercato dei taxi viene rivalutata al fine di sbloccare il *numerus clausus* di 1300 licenze.

Per quanto riguarda le *startups* come Uber, il governo organizzerà una consultazione con gli operatori del settore per approntare un quadro giuridico generale che impedisca le pratiche di concorrenza sleale ed il *dumping*. Tra le misure ipotizzate figurano:

- la necessità di ottenere una autorizzazione preventiva;
- l'obbligo di garantire che gli obblighi di legge siano rispettati dai conducenti;
- l'obbligo di tenere un registro dei conducenti, delle vetture e delle corse;

¹¹ Cfr. https://www.rtbf.be/info/regions/detail_plan-taxi-a-bruxelles-uber-devra-rentrer-dans-un-cadre-legal?id=8917872.

- la messa a disposizione dei registri a richiesta delle amministrazioni fiscali e sociali;
- l'obbligo di controllare annualmente che i conducenti abbiano il certificato di buona condotta, che abbiano almeno 21 anni e che abbiano avuto la patente di guida per tre anni consecutivi;
- l'obbligo per il fornitore di servizi della piattaforma di disporre di una assicurazione per il cliente preso in carico ed una dichiarazione di responsabilità per la sicurezza della macchina (obbligo di sottoporre il veicolo a un controllo annuale ed uso di vetture di non più di 7 anni).

BRASILE

di Carmen Guerrero Picó

1. San Paolo

Dopo svariati tentativi di vietare l'attività di Uber durante il 2015, corretti con l'intervento delle autorità giudiziarie¹², Fernando Haddad, sindaco di San Paolo, ha promosso una consultazione pubblica, alla ricerca di una soluzione normativa di compromesso tra i settori coinvolti. Nonostante le reticenze dei tassisti, il contributo dei nuovi mezzi tecnologici al servizio di trasporto di passeggeri era ritenuto positivo, così come le migliorie del servizio di trasporto in città grazie ai servizi delle diverse *startups* operanti.

Il 10 maggio 2016, il sindaco ha approvato il decreto n. 56.981, che disciplina l'uso intensivo delle strade urbane comunali per lo sviluppo dell'attività economica privata di trasporto individuale a pagamento di passeggeri di pubblica utilità, il servizio di *car pooling* e la condivisione di veicoli senza conducente¹³.

La prima parte del decreto disciplina l'attività economica privata di trasporto individuale a pagamento di passeggeri (come, ad esempio, di Uber). Il c.d. diritto all'uso intensivo delle strade urbane è riconosciuto soltanto agli operatori tecnologici di trasporto accreditati (*Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas* – OTTCs). Per l'accreditamento, che dovrà realizzarsi presso le autorità comunali, si richiede il pagamento di una tassa comunale che sarà mensile o annuale. Il mancato pagamento del tributo comporterà la sospensione dell'accreditamento.

Spetta alle OTTCs: organizzare il servizio dei conducenti registrati; adottare piattaforme tecnologiche di intermediazione tra utenti e conducenti; fissare la tariffa del servizio nel rispetto del tetto massimo che sarà stabilito da un apposito comitato comunale (*Comitê Municipal de Uso do Viário*); mediare nel pagamento del servizio, offrendo all'utente mezzi elettronici di pagamento, e scontare la tariffa di intermediazione pattuita.

¹² Fonte: <http://www.icndiario.com/2016/02/03/brasil-justicia-ampara-uso-de-la-aplicacion-uber-en-san-pablo/>.

¹³ Il resto del decreto (in lingua portoghese) è reperibile alla pagina web <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56981-de-10-de-maio-de-2016/>.

Si ritengono requisiti minimi per la prestazione di questo servizio: l'utilizzazione di stradari digitali che tengano conto dello stato del traffico in tempo reale; la possibilità di valutare la qualità del servizio da parte degli utenti; fornire all'utente in modo elettronico i dati identificativi del conducente (compresa la foto), il modello del veicolo ed il numero di targa; e l'emissione di una ricevuta elettronica, contenenti dati identificativi del percorso, del prezzo e del conducente.

Le OTTCs devono, inoltre, predisporre un sistema di condivisione delle corse per il caso siano contattate da utenti con tragitti convergenti (si fa salva la libertà degli utenti di optare per la condivisione o meno). Il costo della corsa totale può essere superiore al costo che avrebbe avuto un tragitto unico, purché ogni utente paghi una tariffa inferiore a quella che avrebbe pagato se non avesse condiviso la corsa. Le corse condivise sono limitate a quattro passeggeri.

Le OTTCs dovranno pagare prezzi pubblici in funzione del numero di chilometri percorsi dalle vetture (insieme ad altre variabili, come l'orario del tragitto). Il sistema serve a valutare la situazione della mobilità del traffico e determinerà aumenti o diminuzioni delle tasse, a seconda che il comune ritenga di dover incentivare o meno l'uso delle strade. Nella determinazione dei prezzi pubblici, si terrà conto delle esigenze di tutela dell'ambiente, della fluidità del traffico e della spesa pubblica destinata all'infrastruttura urbana.

Le OTTCs potranno registrare conducenti che abbiano patente di guida e siano in possesso di un'autorizzazione a svolgere un'attività retribuita, che siano inseriti nel registro municipale di conducenti di taxi o similari, che abbiano superato un corso di formazione minima il cui contenuto sarà determinato dal comune, con un'assicurazione che copra gli incidenti ai passeggeri, che si impegnino a prestare servizi solo attraverso OTTCs, e che operino con un veicolo di non più di 5 anni.

Il decreto prevede che una percentuale mensile delle corse dovrà essere effettuata da conducenti di sesso femminile.

Le OTTCs potranno svolgere servizi di *car pooling* (come, ad esempio, Bla Bla Car), ovvero trasporto individuale non a pagamento di conducenti e passeggeri interessati a condividere il viaggio ed i costi (la divisione dovrà essere equitativa). I requisiti sono che non si tratti di un servizio professionale, che non abbia fini di lucro, che si usino vetture private non utilizzate per attività economiche di trasporto a pagamento di passeggeri, e che non si trasportino più di quattro persone simultaneamente. In questo caso, non si pagheranno i prezzi pubblici per la distanza percorsa.

Infine, le OTTCs potranno fornire anche servizi di condivisione di veicoli senza conducente (come, ad esempio, Zaz Car), condizionati al pagamento di una concessione per il diritto di stazionamento nelle vie urbane. I posti di stazionamento potranno essere esclusivi o meno in vie o luoghi pubblici. I veicoli dovranno avere adesivi o altre segni che li rendano riconoscibili.

2. Rio de Janeiro

Durante il 2015, le autorità locali in materia di trasporti di Rio de Janeiro hanno cercato ripetute volte di limitare o anche bloccare il servizio prestato da Uber o dai suoi conducenti. All'uopo, il comune ha approvato il decreto n. 40.518/2015, sulle sanzioni previste per il trasporto a pagamento irregolare di passeggeri in ambito municipale, e la *Lei Complementar Municipal* n. 159/2015, che vieta qualsivoglia servizio di trasporto individuale privato¹⁴.

Cionondimeno, le autorità giudiziarie hanno provveduto ad assicurare in via cautelare la continuità nella prestazione del servizio, intimando al *Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro* e il *Secretário Municipal de Transportes do Rio de Janeiro* di astenersi dal comminare sanzioni ad Uber ed ai suoi conducenti, a pena di incorrere in multe. Le misure cautelari sono diventate definitive con una sentenza del 5 aprile 2016.

Tribunal de Justiça, Comarca da Capital, Cartório da 6ª Vara da Fazenda Pública (processo n. 0406585-73.2015.8.19.0001)

Testo della decisione (in lingua portoghese):

http://2q72xc49mze8bkcog2f01nlh-wpengine.netdna-ssl.com/brazil/wp-content/uploads/sites/340/2016/04/1362-1374-Sentenc%CC%A7a-concedendo-a-seguranc%CC%A7a-definitiva-MS-Uber.pdf?_ga=1.188758509.711623527.1473449840

Profili rilevanti:

- iniziativa privata e libera concorrenza;
- servizio di trasporto di passeggeri privato;
- misure cautelari a difesa di Uber e dei suoi conducenti;
- illegittimità degli atti che vietano l'attività delle piattaforme tipo Uber ritenendola un servizio di trasporto di passeggeri irregolare.

Il giudice ha chiarito che la decisione riguardava unicamente il riconoscimento del diritto di Uber e dei suoi conducenti a non essere sottoposti a sanzione per il solo esercizio dell'attività economica di trasporto privato di viaggiatori mediante l'utilizzo di una piattaforma tecnologica. La

¹⁴ I passi più rilevanti di queste norme sono riportati all'interno della sentenza di cui *infra*, nel testo.

decisione non riguardava, dunque, la legittimità costituzionale oppure la legalità dell'attività di Uber¹⁵.

La Costituzione della Repubblica del 1988¹⁶ stabilisce che lo Stato democratico di diritto ha come fondamento la libera iniziativa, garantita a tutti gli individui in diverse norme. Come estensione di questa garanzia, sancisce il diritto al libero esercizio di qualsiasi lavoro, commerciale o professionale. Gli anzidetti principi e garanzie costituzionali dovrebbero guidare ogni tentativo di regolamentazione da parte dello Stato, non essendo legittimo, in generale, vietare un'attività economica lecita, aperta all'iniziativa privata ed alla libera concorrenza.

Il giudice ha constatato che l'attività svolta da Uber e dai suoi conducenti non è disciplinata da un'apposita normativa, ma non è stata neppure vietata dalle autorità competenti e non si può impedire un'attività economica solo perché non è stata ancora regolamentata.

Il giudice ha sostenuto che l'assoluta restrizione e/o il divieto di esercizio di questo tipo di attività non siano conformi alla Costituzione, e che la creazione attraverso le anzidette norme comunali di un monopolio dell'attività di trasporto individuale di passeggeri da parte dei tassisti sia incostituzionale. Ha però tenuto a precisare che tutto ciò non implica che l'attività di Uber goda di una specie di salvacondotto o che non debba essere sottoposta a controllo.

L'art. 22 della Costituzione della Repubblica sancisce la competenza esclusiva dell'Unione a legiferare in materia di transito e trasporto, mentre l'art. 30 attribuisce ai comuni la competenza a legiferare sugli affari di interesse locale ed in aggiunta alla legislazione federale o statale.

La legge federale n. 12.587, del 3 gennaio 2012, che pone le direttive della politica di mobilità urbana, distingue tra trasporto individuale e collettivo, pubblico e privato¹⁷.

Ad avviso del giudice, non sussiste dubbio sul fatto che la legge preveda l'esistenza di un servizio di passeggeri privato e che non sia possibile confondere i servizi prestati dai conducenti attraverso la piattaforma Uber con il servizio prestato dai tassisti, disciplinato dalla legge n. 2.468/2011. I taxi si inquadrano nella modalità di trasporto pubblico individuale, mentre Uber rientra nelle modalità di trasporto privato individuale. Inoltre, il fatto che il taxi sia un mezzo di trasporto pubblico non implica che possa essere classificato come un servizio pubblico (non integrando le caratteristiche di essenzialità, universalità e continuità di attenzione alle necessità collettive). Si tratta piuttosto di un servizio di utilità pubblica. Il giudice ha ritenuto che forti ragioni di interesse pubblico consiglino l'adozione di una normativa

¹⁵ La costituzionalità della *Lei Complementar Municipal* n. 159/2015 è stata peraltro denunciata, ma il relativo ricorso deve ancora essere deciso (*Representação de Inconstitucionalidade* n. 0055838-98.2015.8.19.0000). V. <http://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/241803973/direta-de-inconstitucionalidade-adi-558389820158190000-rj-0055838-9820158190000/inteiro-teor-241803984>.

¹⁶ Testo reperibile alla pagina web http://www.senado.gov.br/atividade/const/constituicao-federal.asp#con1988/CON1988_28.11.2013/index.shtm.

¹⁷ Testo reperibile alla pagina web http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm.

infracostituzionale che regolamenti in maniera specifica i nuovi servizi privati di trasporto¹⁸. D'altra parte, la convivenza tra un regime pubblico ed uno privato è stata ampiamente collaudata in altri settori dell'ordinamento; e nel settore dei trasporti non si deve solo stimolare la concorrenza: i pubblici poteri devono tutelare altri valori collegati alla vita in società ed alla efficace organizzazione delle città.

Si è quindi concluso nel senso della illegittimità degli atti che vietano le attività di Uber (o di altre piattaforme di questo tipo), esclusivamente sull'assunto della sua attività, inquadrata indebitamente come un servizio di trasporto di passeggeri irregolare, finché questa attività non sia disciplinata.

¹⁸ Il giudice ha fatto riferimento alla consulenza richiesta da Uber al professore di diritto costituzionale Daniel Sarmiento (*PARECER Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O “caso Uber”*, del 10 giugno 2015, <http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>) e ad un articolo del *Procurador do Estado do Rio de Janeiro*, Flávio Amaral Garcia, contrari a divieti assoluti nei confronti di questo tipo di attività, in quanto in contrasto con il principio costituzionale di libera iniziativa.

CANADA

di Céline Torrisi

1. Introduzione

Uber ha iniziato la sua attività in Canada a partire dal 2012. Contrariamente a quanto avvenuto in altri paesi, l'attività di Uber non è stata all'origine di un contenzioso particolarmente significativo, visto che il servizio di trasporto di persone proposto da Uber non è di per sé inconciliabile con la disciplina del mercato dei trasporti canadese. L'attività di Uber è stata quindi automaticamente limitata dalla normativa in vigore in materia di trasporto di persone, materia di competenza locale.

La disciplina dell'attività di trasporto di persone non di linea su strada è quindi differente da una città all'altra, anche se si ritrovano regole omogenee, come, ad esempio, l'obbligo di essere in possesso di una licenza per poter effettuare qualsiasi servizio di trasporto di persone a scopo di lucro.

Si può tuttavia notare una distinzione piuttosto chiara tra le città o i territori che hanno adottato un ordinamento in qualche modo favorevole alle attività delle *startups* come Uber (ad esempio, Toronto) e quelli che, al contrario, hanno scelto una disciplina più restrittiva (come, ad esempio, la provincia del Manitoba).

In concreto, l'attività di Uber e, nello specifico, l'attività di *carsharing*, ha avuto due tipi di conseguenze: in alcuni casi, ha causato un inasprimento della disciplina esistente, spingendo Uber ad auto-sospendersi (come a Vancouver). In altri casi, sono state aperte trattative con le autorità locali (come nella provincia del Québec).

Di seguito si darà brevemente conto della situazione normativa in alcune delle principali città canadesi in cui l'attività di Uber ha suscitato dibattito e/o modifiche alla disciplina vigente in materia di trasporto di persone a scopo di lucro.

2. Città di Vancouver (e provincia del British Columbia)

Uber ha cercato di svolgere la sua attività a Vancouver dal 2012. La disciplina locale richiedeva, per esercitare il servizio di trasporto di persone a scopo di lucro, i seguenti requisiti:

- una licenza per veicoli di trasporto con conducente;
- una licenza di trasporto passeggeri;
- una patente di guida specifica per gli autisti, rilasciata dalla polizia di Vancouver;
- una patente di guida di classe 4;
- un quadro completo dei precedenti di polizia;
- un controllo di sicurezza delle autovetture sia da parte del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture sia da parte degli organismi cittadini a ciò preposti.

Non potendo sottrarsi a questi requisiti, che rendevano l'attività di Uber economicamente non sostenibile, la *startup* ha deciso di ritirarsi dal mercato. È rimasta però attiva nella provincia della British Columbia, sollevando alcuni problemi di compatibilità con la disciplina in vigore. Nel mese di settembre 2016, il governo dovrebbe pubblicare uno studio sul ruolo di Uber nella provincia della British Columbia e, entro il mese di maggio 2017, dovrebbe proporre una legge per disciplinare l'attività di Uber.

3. Città di Toronto (Ontario)

In data 5 dicembre 2012, la polizia della città di Toronto ha inflitto 25 sanzioni a Uber a causa del mancato possesso della licenza richiesta per il trasporto di passeggeri.

La città di Toronto ha intentato un procedimento per richiedere giudizialmente la cessazione definitiva di tutte le attività di Uber (taxi, limousine, Uber business, UberX), a meno che Uber non ottenesse la licenza per i taxi. Nel mese di novembre 2015, la Superior Court of Justice dell'Ontario ha stabilito, nella decisione *City of Toronto v Uber Canada Inc.*, 2015 ONSC 3572 [Uber]¹⁹, che Uber non era da considerarsi né un “taxicab broker” né un “limousine service” ai sensi dell'art. II, comma 545, del Codice municipale di Toronto. Di conseguenza, il Justice Sean F. Dunphy ha stabilito che le attività di Uber non potevano essere vietate anche nel caso in cui i conducenti non disponessero di una licenza. In altri termini, la Corte ha dichiarato che le attività Uber non potevano essere disciplinate dalla normativa municipale allora in vigore. Il Justice Dunphy ha

¹⁹ Il testo della decisione è reperibile alla pagina *web* <https://www.canlii.org/en/on/onsc/doc/2015/2015onsc3572/2015onsc3572.pdf>.

quindi evocato l'opportunità di adottare una disciplina nuova del settore, che fosse al passo con le rinnovate esigenze.

Il consiglio municipale di Toronto ha quindi elaborato una nuova disciplina dell'attività dei servizi di noleggio con conducente: il 3 marzo 2016, ha adottato un provvedimento di modifica del *by-law* n. 575, *Licensing of Vehicle-for-Hire*, che disciplina l'attività delle società private di trasporto ("*private transportation companies*" – PTC) e che detta una serie di norme sia per i veicoli che per gli operatori del settore, incluso Uber. Questa nuova disciplina di omogeneizzazione delle regole applicabili al settore dei trasporti di persone ha quindi permesso una legalizzazione dei servizi offerti da UberX e, allo stesso tempo, ha reso meno rigorosa la disciplina relativa ai taxi.

4. Città di Ottawa (Ontario)

Uber si è insediato nella città di Ottawa nel 2014, in violazione della disciplina delle attività di taxi e del servizio di trasporto di persone. Una serie di incontri si sono svolti con le autorità locali per cercare un accordo riguardo alla disciplina dell'attività svolta dalla *startup* americana. Nella primavera del 2016, gli organi cittadini hanno riformato il settore dell'attività di taxi al fine di dare una base legale alle attività di Uber. I conducenti di Uber dovranno sottoporsi a verifiche della loro fedina penale e delle infrazioni commesse al Codice della strada. Dovranno, inoltre, essere in possesso di una assicurazione sulla responsabilità civile di 2 milioni di dollari. Il 12 agosto 2016, i proprietari di taxi di Ottawa hanno intentato un procedimento innanzi alla *Superior Court of Justice* dell'Ontario contro la Città di Ottawa, per chiedere 215 milioni di dollari di risarcimento dei danni subiti dai taxi in relazione alle perdite finanziarie subite con l'entrata di Uber nel mercato dei trasporti.

5. Città di Québec (e provincia omonima)

In Québec, la legge sui servizi di trasporto di taxi del 2001 definisce le modalità di funzionamento del settore. La disciplina dell'attività di taxi è molto dettagliata e pone principalmente l'accento sulla sicurezza delle autovetture e sulla professionalità dei conducenti. Questi due aspetti hanno sollevato problematiche rispetto alle attività proposte da Uber, che ricorre spesso a conducenti occasionali per svolgere l'attività di trasporto di persone.

Il regime giuridico dell'attività di trasporto di persone a scopo di lucro in vigore nella città di Québec non osta a che Uber operi legalmente, alla condizione, tuttavia, che la *startup* si adegui alle disposizioni previste dalla legge del 2001, come, ad esempio, il possesso di una licenza. Uber ritiene però che la normativa non debba essere applicata alla sua attività, che consiste principalmente nell'intermediazione tra clienti e prestatori del servizio.

Il governo della provincia del Québec e la multinazionale Uber hanno finalmente concluso una intesa in data 8 settembre 2016 per realizzare un progetto pilota di un anno. Hanno concordato che Uber dovrà versare le imposte legate ai ricavi della sua attività, mentre i conducenti percepiranno le remunerazioni e pagheranno le imposte previste. I conducenti dovranno essere in possesso di una licenza "4C", come i conducenti di taxi; dovranno sottoporsi ad una visita medica, dovranno ottenere una abilitazione sulla sicurezza e dovranno essere in possesso di una polizza assicurativa adeguata. I veicoli che effettuano i servizi di Uber dovranno essere controllati ed identificati con una segnaletica specifica.

6. Città di Edmonton (Alberta)

All'arrivo di Uber sul mercato del trasporto della città di Edmonton, nel mese di dicembre 2014, i taxi hanno subito protestato contro la startup americana. Gli organi della città di Edmonton hanno cercato di far vietare Uber per via giudiziaria, ma il ricorso è stato respinto. Il 9 settembre 2015, i dirigenti della città di Edmonton hanno quindi adottato un'ordinanza per disciplinare il *ride-sharing* e, quindi, legalizzare Uber; Uber si è però opposto al provvedimento, sostenendo che il termine di attuazione della nuova normativa fosse eccessivamente ravvicinato²⁰. L'ordinanza è comunque entrata in vigore, il 1° marzo 2016. Tra le principali misure, si richiede l'obbligo di essere in possesso di una licenza (il cui costo ammonta a 70.000 dollari canadesi), l'imposizione di una tassa di 6 centesimi per ogni corsa effettuata e l'obbligo di avere una polizza assicurativa. Lo stesso giorno, Uber ha annunciato la sospensione della sua attività a causa dell'impossibilità di adempiere ai requisiti della nuova disciplina. Tuttavia, Uber ha continuato ad esercitare al di fuori del territorio della città di Edmonton anche in assenza di una polizza assicurativa e/o di una licenza.

²⁰ Cfr. https://www.thestar.com/news/city_hall/2016/01/28/edmonton-legalizes-uber-paving-way-for-toronto.html.

7. Città di Calgary (Alberta)

Uber ha iniziato ad operare a Calgary nel mese di ottobre 2015. Un mese dopo, il consiglio municipale ha intrapreso l'iter per una riforma del settore del trasporto pubblico non di linea su strada, mettendo in evidenza che, in assenza di licenza, l'attività di Uber fosse illegale. Nel mese di febbraio 2016, la città ha imposto una serie di restrizioni ad Uber, come ad esempio il controllo dei veicoli una volta l'anno (due volte nel caso l'autovettura abbia percorso più di 50.000 km), il pagamento di una autorizzazione amministrativa annuale di 220 dollari canadesi, la verifica dei precedenti penali dei conducenti da parte della polizia di Calgary ed il possesso di una autorizzazione commerciale. In seguito all'entrata in vigore di questa regolamentazione, Uber ha sospeso la sua attività.

8. Provincia dell'Alberta

Nel 2016, la provincia di Alberta ha adottato una nuova disciplina del settore dei trasporti con la *Transportation Network Companies Regulation* (TNCR). Il testo include nella definizione di società di trasporto tutte le società o associazioni, tutti gli enti o individui che mettono in relazione i passeggeri con una rete di conducenti per effettuare un servizio di trasporto. Soprattutto, la nuova disciplina include l'uso di *applet* come strumento per mettere in contatto i clienti con i conducenti. Inoltre, la disciplina impone il possesso di una polizza assicurativa commerciale, di una licenza e la verifica dei precedenti penali dei conducenti.

COSTA RICA

di Carmen Guerrero Picó

Uber ha cominciato ad operare in Costa Rica a fine agosto del 2015 e poco tempo dopo è stato richiesto un primo intervento del massimo interprete costituzionale (la *Sala Constitucional* della Corte Suprema di Giustizia) a tutela dei tassisti costarricensi.

Sala Constitucional, sentenza n. 2015-018029, del 17 novembre 2015, ricorso di amparo presentato a nome dell'Unión de Taxistas Costarricenses (UTC) nei confronti del Ministero delle opere pubbliche e trasporti, della Presidenza della Repubblica e del Consiglio del trasporto pubblico

Profili rilevanti:

- ricorso presentato da un'associazione di tassisti per l'inerzia da parte delle autorità pubbliche nei confronti delle pratiche illegali di Uber;
- questione di legalità ordinaria;
- inammissibilità.

La legge n. 8955²¹, che novella sia la legge n. 3284, recante il Codice del commercio, del 30 aprile 1964, sia la legge n. 7969, che disciplina il servizio pubblico di trasporto a pagamento di persone in veicoli in modalità taxi, del 22 dicembre 1999, dispone che ogni servizio a pagamento di persone è pubblico, quindi a carico dello Stato, ma che quest'ultimo può delegarlo ad un terzo operatore mediante una concessione o permesso. Il servizio speciale di taxi è incluso tra le modalità di servizio di trasporto pubblico.

L'Unión de Taxistas Costarricenses riteneva che Uber fosse una delle compagnie "pirata", che prestano servizi di trasporto a pagamento di persone e che offrono condizioni tali da condizionare gli operatori autorizzati. Riteneva che le sue azioni superassero l'ambito proprio di una comunità di autoconsumo o autosostentamento, poiché i suoi veicoli circolano liberamente in cerca di passeggeri ed hanno segni identificativi riconoscibili per facilitare le richieste di servizio dagli utenti nella via pubblica. A suo avviso, la mancanza delle "dovute" (*sic*) reazioni sanzionatorie dei pubblici poteri nei confronti di Uber sarebbero state espressione di una tolleranza governativa illegale, donde la richiesta alla *Sala Constitucional* di ordinare le azioni pertinenti per sanzionare Uber, per farlo uscire dal mercato e per reintegrare i tassisti nei loro diritti fondamentali.

²¹ Il testo della legge è reperibile alla pagina web http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=70635&nValor3=85401&strTipM=TC.

La *Sala Constitucional* ha ritenuto il ricorso di *amparo* inammissibile, perché non era volto a riparare una violazione di o una minaccia a diritti fondamentali. Il diritto che si riconosce ai tassisti mediante l'istituto della concessione non è di natura fondamentale, in quanto è di rango puramente legislativo. Si tratta, quindi, di una questione di legalità ordinaria, il cui giudizio spetta alla nuova giurisdizione contenzioso-amministrativa.

La decisione reca un'opinione dissenziente (*voto salvado*) del giudice Cruz Castro, secondo cui il ricorso di *amparo* era ammissibile, poiché la condotta delle autorità pubbliche avrebbe comportato la violazione di una garanzia processuale costituzionale, quale il diritto ad una giustizia pronta di cui all'art. 41 della Costituzione costaricense.

È attesa una prossima pronuncia sulla legittimità delle sanzioni a Uber in applicazione della legislazione in vigore. L'11 febbraio 2016 la *Sala Constitucional* ha dichiarato ammissibili i ricorsi in via principale presentati da alcuni deputati e dal presidente dell'Asociación Nacional de Consumidores Libres, nei confronti di talune norme dell'anzidetta legge n. 8955, che fungono da fondamento ai procedimenti sanzionatori nei confronti di Uber nel paese.

La legge n. 8955 dispone che lo Stato è il titolare esclusivo del trasporto di persone, eliminando completamente l'iniziativa privata. Avrebbe, dunque, creato un monopolio pubblico senza adempiere ai requisiti procedurali di cui all'art. 46 della Costituzione²², che esige in questi casi l'approvazione della legge con una maggioranza qualificata (di almeno 38 deputati).

Si è denunciata inoltre la violazione dell'art. 7 della Costituzione, che sancisce la superiorità dei trattati internazionali rispetto alle leggi, poiché il trattato di libero commercio con gli Stati Uniti d'America consente lo sviluppo del trasporto privato e vieta agli Stati di approvare misure che impongano restrizioni riguardanti il numero di fornitori di servizi (contingenti numerici, monopoli, ecc.).

Altre doglianze riguardano la violazione dei principi di proporzionalità e ragionevolezza, dell'iniziativa privata, della libertà contrattuale e della libera scelta dei consumatori.

La *Sala Constitucional* ha chiarito che l'ammissibilità del ricorso determina la sospensione dei processi aperti nei confronti di Uber in applicazione delle norme denunciate, fino al giudizio sul merito²³.

²² Il testo della *Constitución Política* è reperibile alla pagina web <http://sitios.poder-judicial.go.cr/salaconstitucional/Constitucion%20Politica/Constituci%C3%B3n%20Pol%C3%ADtica%20Anotada%20con%20Jurisprudencia/3-Constituci%C3%B3n%20anotada.htm>.

²³ La decisione di ammissibilità è reperibile alla pagina web <http://sitios.poder-judicial.go.cr/salaconstitucional/Centro%20de%20Jurisprudencia/CURSOS%20DE%20ACCION%20ES/15-015456-0007-CO.pdf>.

FRANCIA

di Céline Torrisi

1. Introduzione

Nel 2012²⁴, la capitale francese è stata la prima città ad accogliere i servizi proposti da Uber fuori dagli Stati Uniti. Dopo la nascita di *Uber France* sono state create altre *startup* specializzate nella cosiddetta economia collaborativa, come, tra le altre, SnapCar, Voitures jaunes, Chauffeur privé o LeCab²⁵. Dopo un anno, Uber ha iniziato ad espandere la sua attività sul territorio francese, insediandosi prima a Lione nel marzo del 2013 e, successivamente, nel 2014 a Lilla, Bordeaux, Tolosa e Nizza. Oltre all'espansione territoriale, è aumentata la sua offerta di servizi, con la creazione, sempre nel 2013, di UberX, una versione economica di Uber che propone gli stessi servizi di un VTC (vetture di trasporto con conducente) tradizionale, ma con vetture meno lussuose e, quindi, a costo ridotto. Nel mese di dicembre 2014, Uber ha introdotto sul mercato francese Uber for Business, una *applet* che permette alle aziende di organizzare gli spostamenti legati all'attività professionale dei propri dipendenti. Un mese dopo, è stato lanciato UberPool (a Parigi): questo servizio permette di dividere con altri utenti i costi della corsa del noleggio con conducente. Infine, nel febbraio 2014, sia a Parigi che nell'agglomerazione parigina, è stato lanciato UberPop²⁶, un servizio di trasporto di viaggiatori con conducenti senza licenza VTC.

L'attività di Uber è stata all'origine di un cospicuo contenzioso di natura civile, penale, amministrativa ed anche costituzionale, contribuendo, non solo a ridefinire le relazioni tra i diversi protagonisti del settore del trasporto non di linea su strada, ma, soprattutto, a porre l'accento sui problemi giuridici sollevati dall'economia collaborativa e dalle modifiche indotte dallo sviluppo delle nuove tecnologie sul mercato del trasporto pubblico non di linea su strada quali:

²⁴ Uber ha annunciato l'inizio della sua attività in Francia nel 2011, in occasione del salone *LeWeb11* organizzato a Parigi.

²⁵ Nel 2013, Uber era in relazione con 1000 autisti indipendenti; LeCab con 300 VTC; Chauffeur-privé con 400 autisti affiliati e VoituresJaunes era proprietaria di 60 macchine ed aveva 90 autisti impiegati. Fonte: *Autorité de la concurrence*, Parere n.13-A-23 del 16 dicembre 2013

²⁶ Un numero limitato di requisiti è richiesto per potere essere un autista UberPop: avere l'età minima di 21 anni, essere in possesso di una patente B da almeno un anno e non avere precedenti penali.

- 1) la questione della violazione del divieto di concorrenza sleale;
- 2) la questione della violazione del principio della libertà di impresa;
- 3) la questione della violazione del principio di uguaglianza;
- 4) la questione della definizione delle attività di intermediazione, di prestazione o di gestione del servizio;
- 5) la questione della definizione delle regole tecniche relative ai servizi della società di informazione (direttiva 2006/123/CE del 12 dicembre 2006).

2. Un contesto normativo favorevole allo sviluppo di Uber: la legge n. 2009-888 del 22 luglio 2009 (c.d. *Loi Novelli*) per lo sviluppo e la modernizzazione dei servizi turistici (disciplina delle VTC)

La liberalizzazione del settore dei trasporti non di linea su strada, in seguito all'adozione della legge n. 2009-888 del 22 luglio 2009 (legge Novelli)²⁷ per lo sviluppo e la modernizzazione dei servizi turistici, che ha sostituito la disciplina della cosiddetta *grande remise*²⁸ – ovvero l'attività consistente nel fornire al cliente, su prenotazione, un servizio di trasporto con conducente con una vettura di alta qualità da 5 a 9 posti – con la disciplina delle vetture di trasporto con conducente (VTC), è stata certamente favorevole allo sviluppo delle attività di Uber in Francia.

2.1. La flessibilità della disciplina delle VTC

Mentre l'accesso all'attività di taxi, disciplinato dalla legge n. 95-66 del 20 gennaio 1995, completata dal decreto n. 95-935 del 17 agosto 1995²⁹, esigeva il possesso di un certificato di idoneità professionale rilasciato dopo aver svolto una specifica formazione – a livello sia nazionale che provinciale – e dopo aver superato un esame, per la prestazione del servizio di trasporto con vettura propria era sufficiente essere in possesso di una tessera professionale³⁰. Inoltre, se, per

²⁷ Il testo della legge è reperibile alla pagina web <https://www.legifrance.gouv.fr/lo/pdf.do?id=JORFTEXT000020893055>.

²⁸ Artt. L. 231-1 a L. 231-4 del codice del turismo.

²⁹ Il testo è reperibile alla pagina web <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000369243>.

³⁰ Art. 4 della legge n. 2009-888 del 22 luglio 2009 di disciplina l'attività delle VTC.

poter esercitare sulla pubblica via, i taxi dovevano essere in possesso di una autorizzazione di stazionamento (*ADS*), o licenza, rilasciata dal sindaco o dal prefetto e grazie alla quale disponevano del monopolio legale di stazionare sulla pubblica via, era sufficiente, per le aziende che gestiscono servizi di VTC, l'iscrizione presso il registro di immatricolazione dei gestori di VTC³¹. Altre differenze tra la disciplina dell'attività di taxi e quella del trasporto VTC riguardavano gli obblighi relativi al tipo di vettura e la definizione delle tariffe applicabili (regolamentate per i taxi, libere per le VTC).

Oltre al fortissimo aumento, dal 2010 in poi, del numero di VTC³², tale normativa ha suscitato vari movimenti di proteste da parte dei tassisti, che hanno visto, prima nella nuova disciplina delle VTC, poi nello sviluppo di Uber, una potenziale distorsione della concorrenza, in quanto le VTC godevano di regole più flessibili rispetto ai taxi. Uber e le altre *startup* specializzate nell'economia collaborativa si sono dunque insediate sul mercato francese del trasporto non di linea su strada in un clima piuttosto teso, che la loro attività ha senza dubbio contribuito ad inasprire. In effetti, come in altri paesi, lo sviluppo in Francia di applicazioni su telefoni cellulari che permettono di mettere in contatto autisti di auto private con gli utenti tramite la segnalazione della propria posizione geografica ha suscitato reazioni forti da parte dei servizi di taxi e auto pubbliche. Il Governo ha quindi modificato progressivamente la disciplina sui trasporti non di linea su strada, procedendo, in un primo tempo, ad un aggiustamento marginale per via regolamentare, e, in un secondo momento, all'adozione di una nuova legge, nel 2014, che ha modificato profondamente la disciplina.

2.2. Le prime disposizioni di irrigidimento della disciplina dell'attività delle VTC

I gestori del servizio taxi sostenevano che, con lo sviluppo delle attività di messa in relazione tra clienti e conducenti di VTC e l'assenza di disposizioni precise di inquadramento dell'attività di VTC, si venissero a creare situazioni di concorrenza sleale. Dopo un forte movimento di protesta contro le VTC,

³¹ Il registro era tenuto da *Atout France*, l'agenzia per lo sviluppo turistico francese fino al 2016, quando è stato trasferito presso il Ministero dell'Ecologia, dello Sviluppo sostenibile e dell'Energia. Cfr.: <https://registre-rtc.developpement-durable.gouv.fr/public/accueil.action>

³² Nel parere n. 13-A-23 del 16 dicembre 2013 relativo al progetto di decreto sulla prenotazione di noleggi con conducente in applicazione dell'articolo L- 462-2 del codice del commercio, l'*Autorité de la concurrence*, autorità che vigila sulla concorrenza nel mercato francese, ha sottolineato, ad esempio, che, tra il 2010 e il 2013, il numero di VTC è decuplicato (p.9).

organizzato dai tassisti nel mese di gennaio 2013, il governo ha adottato il decreto n. 2013-690 del 30 luglio 2013³³ relativo al trasporto di persone con conducente, con l'obiettivo di specificare le regole applicabili alle VTC.

Il decreto ha modificato alcune disposizioni del Codice del turismo relative alla disciplina dell'attività dei vetture di trasporto con conducente. Ha ridefinito le modalità di rilascio della prova della prenotazione in anticipo, che deve avvenire tramite giustificativo cartaceo o elettronico. Ha vietato alle VTC l'utilizzo di contatori chilometrico-orario e l'esposizione di cartelli pubblicitari sul tetto. Ha fatto obbligo alle VTC di annunciare la tariffa della corsa al momento della prenotazione, fatta in anticipo. Inoltre, un secondo decreto, il decreto n. 2013-691 del 30 luglio 2013³⁴, ha introdotto l'obbligo, al fine di garantire la professionalità dei conducenti di VTC, di seguire ogni cinque anni una formazione continua in una scuola autorizzata.

Tuttavia, queste disposizioni non sono state sufficienti a calmare le proteste dei taxi. Il punto di tensione principale era legato all'attività di "*maraude*", ovvero la possibilità di circolare e sostare sulla pubblica via in attesa di clienti. In virtù degli artt. L. 321-1, L. 3122-3 e L. 3123-2 del Codice dei trasporti, solo i taxi sono autorizzati a stazionare sulla pubblica via in attesa di clienti. Il settore del trasporto di viaggiatori con vetture a noleggio è, infatti, composto dal mercato della circolazione alla ricerca di clienti e da quello della prenotazione anticipata. I taxi hanno il monopolio del primo mercato, e sono di conseguenza sottoposti ad un regime di autorizzazione amministrativa ed a tariffe regolate. Il mercato della prenotazione anticipata, invece, non è un mercato monopolizzato; è quindi composto principalmente dai taxi e dalle vetture noleggiate con conducente. Di conseguenza, le vetture con conducente non possono stazionare sulla pubblica via se non sono state precedentemente prenotate e noleggiate e non possono essere noleggiate sul posto.

I tassisti lamentavano pratiche illegali di *maraude* da parte delle VTC ed esigevano che un termine minimo fosse imposto ai VTC tra la prenotazione e la presa in carica effettiva del cliente. Le VTC, per converso, sostenevano che tale disposizione violasse il principio della libertà di impresa ed il principio di uguaglianza. Nell'ottobre 2013, sotto la pressione degli scioperi indotti dai taxi, il Governo ha annunciato l'adozione di ulteriori misure volte a migliorare la

³³ Il testo è reperibile alla pagina web https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000027778183.

³⁴ Il testo è reperibile alla pagina web https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000027778221.

disciplina della concorrenza tra tassisti e VTC e ad allargare l'offerta di trasporti (nello specifico a Parigi)³⁵.

È stato quindi predisposto un progetto di decreto relativo al sistema di prenotazione anticipata delle VTC. Il progetto, volto a tutelare il monopolio legale a favore dei tassisti, proponeva di sostituire l'art. D. 231-1-1 del Codice del turismo con l'art. R. 231-1-1, imponendo alle VTC il rispetto di un termine minimo di 15 minuti tra la prenotazione della corsa e la presa in carico effettiva del cliente. Il progetto di decreto è stato sottoposto al parere dell'*Autorité de la concurrence* che, in data 16 dicembre 2013, ha reso un parere negativo³⁶. In sostanza, l'*Autorité de la concurrence* riteneva che il termine minimo ed incomprimibile di 15 minuti tra la prenotazione e la presa in carico del cliente, non solo fosse inutile ai fini di protezione del monopolio legale dei tassisti del mercato della *maraude*, ma anche potenzialmente contrario all'obiettivo di ordine pubblico della fluidità della circolazione, obiettivi entrambi perseguiti dal decreto.

**- La sospensione del decreto: *Conseil d'État*, ord. 5 febbraio 2014
*Société Allocab et autres***

Malgrado il parere negativo dell'*Autorité de la concurrence*, il decreto n. 2013-1251 è stato emanato in data 27 dicembre 2013³⁷. Qualche giorno dopo, però, il 10 gennaio 2014, le società AlloCab, Voxtur, Transcovo, Snapcar hanno impugnato il decreto innanzi al *Conseil d'État*, chiedendo la sua sospensione in applicazione della procedura di urgenza prevista all'art. 521-1 del Codice di giustizia amministrativa (il *référé suspension*). I ricorrenti sostenevano che il decreto fosse lesivo delle regole della concorrenza, della libertà del commercio e dell'industria e della libertà di impresa, senza che tale lesione fosse giustificata e proporzionata rispetto all'obiettivo di interesse generale perseguito, rinvenibile nella protezione del monopolio legale dei tassisti e nella fluidità della circolazione. Nello specifico, sostenevano che, impedendo le prenotazioni

³⁵ Comunicato stampa congiunto di Sylvia Pinel e Manuel Valls del venerdì 11 ottobre 2013: <http://www.interieur.gouv.fr/Archives/Archives-ministre-de-l-interieur/Archives-Manuel-Valls-mai-2012-avril-2014/Communiqués-du-ministre/Des-mesures-nouvelles-pour-mieux-re-guler-la-concurrence-entre-taxis-et-VTC-et-e-largir-l-offre-de-transport-notamment-a-Paris>.

³⁶ Parere n.13-A-23 del 16 dicembre 2013.

³⁷ Il testo è reperibile alla pagina web https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000028397672.

Il decreto ha dato luogo ad una nuova forte protesta, nel gennaio 2014, stavolta sia dei tassisti che degli esercenti del servizio VTC.

immediate, il decreto fosse lesivo dei loro interessi economici e che le disposizioni del testo impedissero lo sviluppo di un'offerta di trasporto di persone su prenotazione anticipata nonché all'offerta lavorativa legate all'attività di VTC.

Con l'*ordonnance* del 5 febbraio 2014 *Société Allocab et autres*³⁸, il *Conseil d'État* ha accolto la richiesta di *référé*, sospendendo l'applicazione del decreto in attesa del giudizio di merito, che è intervenuto meno di un anno dopo, con la decisione n. 374525/374553 del 17 dicembre 2014, *Sas Allocab et autres*³⁹. Anche il sindacato dei tassisti ha contestato tale decreto davanti al *Conseil d'État* in quanto riteneva che il limite temporale di 15 minuti fosse insufficiente: in occasione di tale giudizio è stata posta una questione prioritaria di costituzionalità.

- La decisione n. 2014-422 QPC del 17 ottobre 2014, Camera sindacale degli autisti CGT⁴⁰

Il sindacato dei tassisti denunciava la violazione del principio di uguaglianza, poiché i progressi tecnologici portavano ad una sostanziale equivalenza tra le tecniche di prenotazione anticipata delle auto a noleggio con conducente e l'attività svolta dai taxi e, di conseguenza, a causa della diversa regolamentazione alla quale i tassisti erano sottoposti, si verificava una violazione del principio di uguaglianza davanti alla legge. Veniva inoltre sollevata la doglianza relativa alla violazione del principio della libertà di impresa.

Nel caso di specie, il *Conseil constitutionnel* ha ritenuto che il legislatore avesse distinto, da un lato, l'attività consistente nel sostare e nel circolare sulla pubblica via alla ricerca di clienti che necessitano un trasporto e, dall'altro lato, l'attività di trasporto di persone su prenotazione. La prima attività è riservata ai taxi per ragioni di ordine pubblico, soprattutto riguardo alla circolazione ed alla sosta sulla pubblica via. La seconda attività invece può essere esercitata non solo dai taxi ma anche da altri professionisti, soprattutto coloro che dispongono di vetture di trasporto con conducente. Riguardo a questa seconda attività, il diritto riconosciuto dalle disposizioni contestate alle auto a noleggio con conducente di

³⁸ Il testo è reperibile alla pagina web <http://www.conseil-etat.fr/Decisions-Avis-Publications/Decisions/Selection-des-decisions-faisant-l-objet-d-une-communication-particuliere/Ordonnance-du-5-fevrier-2014-SAS-Allocab-et-autres>.

³⁹ Il testo è reperibile alla pagina web <http://www.conseil-etat.fr/Decisions-Avis-Publications/Decisions/Selection-des-decisions-faisant-l-objet-d-une-communication-particuliere/CE-17-decembre-2014-Sas-Allocab-et-autres>.

⁴⁰ La decisione è reperibile alla pagina web <http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/root/bank/download/2014422QPC2014422qpc.pdf>.

esercitare un'attività di trasporto pubblico di persone su prenotazione anticipata non si pone in contrasto con il principio di uguaglianza, trattandosi di disciplinare due situazioni differenti. Per quel che riguarda la doglianza relativa alla libertà di impresa, il *Conseil constitutionnel*, in base ad una giurisprudenza costante, ha ritenuto che il legislatore possa limitare tale libertà per rispettare esigenze costituzionali o giustificate dall'interesse generale. La regolamentazione liberale della professione di autista di trasporto pubblico su prenotazione anticipata non è stata considerata dal *Conseil* come una limitazione ingiustificata della libertà di impresa dei taxi.

- **L'annullamento del decreto: *Conseil d'État*, decisione n. 374525/374553 del 17 dicembre 2014, *Sas Allocab et autres*.**

In seguito alla decisione del *Conseil constitutionnel*, il *Conseil d'État*, nell'ambito del *recours pour excès de pouvoir*, ha annullato il decreto impugnato in quanto lesivo delle disposizioni degli artt. L. 231-1 a L. 231-4 del Codice del turismo.

3. La riforma della disciplina sul trasporto pubblico non di linea su strada: la legge n. 2014-1104 del 1° ottobre 2014 sui taxi e sulle vetture di trasporto con conducente (VTC) (c.d. "Loi Thévenoud")

3.1. L'antefatto: la decisione del *Tribunal de commerce de Paris* (condanna di Uber)

Tribunal de commerce de Paris, ord. 1° agosto 2014, *Association française des Taxis*

Testo della decisione:

<https://droitdupartage.files.wordpress.com/2014/09/ordonnance-tc-paris-uber-1er-aout-2014.pdf>

Sentenza di appello: *Cour d'appel de Paris*, 19 novembre 2015, n. 14/17915

Profili rilevanti:

- sistema di tariffazione (applicazione di un sistema tariffario chilometrico-orario da parte di Uber);
- qualificazione giuridica della società Uber (intermediario tra clienti e VTC o esercente di servizio di VTC);
- concorrenza sleale.

Il 1° agosto 2014, il *Tribunal de commerce de Paris* si pronunciava sul primo ricorso contro la società Uber, sollevato dall'*Association française des Taxis*. L'associazione sosteneva che le tariffe applicate da Uber violassero l'art. R. 231-1-4 del Codice del turismo e, costituendo una pratica di concorrenza sleale, creassero una turbativa manifestazione illecita. L'articolo prevede la determinazione, in anticipo, tra il cliente ed il conducente, del prezzo della prestazione fornita dalle VTC e che sia comunicato in anticipo al cliente.

Nello specifico, l'*AFT* accusava Uber di esporre tariffe chilometrico-orarie sulle sue proposte tariffarie prima di eseguire la corsa, nonché sulle sue fatture dopo la corsa effettuata dai conducenti ad essa affiliati. La difesa di Uber si sostanzava nella rivendicazione di svolgere un ruolo di intermediazione, nel senso che fungeva solo da mezzo perché altri si mettessero d'accordo sul trasporto. Uber sosteneva, quindi, che le disposizioni dell'art. R.231-1-4 del Codice del turismo non gli fossero applicabili.

La decisione del *Tribunal de commerce de Paris* si è fondata sulla distinzione tra chi presta il servizio (*prestataire*) e chi funge da intermediazione (*intermédiaire*) mettendo in relazione le VTC (*id est*, i conducenti) con i clienti *attraverso* una applicazione informatica. Nell'ultimo caso, la disciplina delle VTC non può essere applicata. Inoltre, a parere del giudice, non sussisteva la prova che le proposte tariffarie praticate fossero imposte da Uber ai conducenti (a parere del giudice, l'*AFT* non aveva dimostrato che queste condizioni si imponessero alle VTC che collaboravano con Uber, in modo da poter concludere che l'esistenza di queste proposizioni fossero necessariamente accompagnate da una violazione della regolamentazione da parte delle VTC).

D'altra parte, però, il giudice ha sottolineato che sulle fatture emesse da Uber ai clienti, dopo le corse ed in nome dei conducenti, risultavano le tariffe chilometrico-orario. In questo caso, si è giudicato che Uber agisse come mandatario dei conducenti, infrangendo le regole applicabili alle VTC ed andando a produrre una turbativa alla concorrenza manifestamente illecita.

La distinzione operata dal giudice si è basata sul ruolo svolto da Uber prima e dopo la corsa. Prima della corsa, Uber non può essere considerato responsabile di non rispettare il Codice del turismo, in quanto non vi è soggetto, e non si può affermare che eserciti un controllo decisivo sulle tariffe dei suoi conducenti. Dopo la corsa, invece, Uber agisce come mandatario dei conducenti. In quanto tale li rappresenta ed è sottoposto alle stesse regole.

3.2. L'adozione della legge n. 2014-1104 del 1° ottobre 2014

All'indomani della sospensione del decreto da parte del *Conseil d'État* e della decisione del *Tribunal de commerce de Paris*, il Governo ha incaricato il deputato Thomas *Thévenoud* di svolgere una missione di conciliazione e di concertazione al fine di elaborare una proposta di legge diretta a garantire le condizioni di una concorrenza equilibrata tra le diverse forme di trasporto di persone. Dopo circa un

mese, il deputato ha presentato i risultati della sua missione in un rapporto intitolato *Un taxi pour l'avenir des emplois pour la France*, cui ha fatto seguito da una proposta di legge di riforma della disciplina dei taxi e delle VTC. La legge n. 2014-1104 del 1° ottobre 2014 sui taxi e sulle vetture di trasporto con conducente (VTC), detta “Loi Thévenoud”⁴¹ è stata adottata, con procedura accelerata, il 1° ottobre 2014.

Il Governo ha poi sottoposto all’*Autorité de la concurrence* il progetto di decreto attuativo della legge del 2014 avente ad oggetto la definizione, tra l’altro, delle eccezioni fatte all’obbligo per le VTC di “ritorno alla base”. Come ricordato dalla stessa *Autorité* nel parere n. 14-A-17 del 9 dicembre 2014, se, per un verso, il decreto aveva come obiettivo quello di dare maggior tutela al mercato della *maraude*, per l’altro rischiava di perturbare il mercato della prenotazione anticipata. L’*Autorité* ha quindi emesso un parere favorevole sul decreto, formulando però alcune riserve e sottolineando la necessità di creare un osservatorio sui trasporti privati di persone. Il decreto n. 2014-1725 di disciplina del trasporto pubblico non di linea di persone (taxi, VTC e moto-taxi) è stato emanato il 30 dicembre 2014.

Legge n. 2014-1104 del 1° ottobre 2014 relativa ai taxi e ai noleggi di autovetture con conducente, c.d. “Loi Thévenoud”, pubblicata nel JORF n. 0228 del 2 ottobre 2014, p. 15938

Testo della legge:

https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=06BE911AEEA407F05759498F041D2797.tpdila2lv_1?cidTexte=LEGITEXT000029528524&dateTexte=20170101

Relazione “Thévenoud”, *Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France*, aprile 2014 (alla base dell’adozione della legge):

<http://www.thomasthevenoud.fr/wp-content/uploads/2014/04/Rapport-Thomas-Th%C3%A9venoud-24-04-20142.pdf>

Relazione sull’applicazione della legge n. 2014-1104 del 1° ottobre 2014 relativa ai taxi ed alle vetture di trasporto con conducente, novembre 2015:

<http://www.thomasthevenoud.fr/documents/Rapport-IGF-IGA-CGEDD-2015-Taxis-et-VTC-3.pdf>

⁴¹ Il testo è reperibile alla pagina web <http://www.autoritedelaconcurrence.fr/pdf/avis/14a17.pdf>.

La legge modifica anche la denominazione del servizio di trasporto con conducente che non si chiama più “Vetture di Turismo con Conducente” ma “Vetture di trasporto con conducente”.

Profili rilevanti:

- nuova disciplina del trasporto pubblico non di linea su strada con vetture di meno di dieci posti (taxi, VTC, veicoli motorizzati a due o tre ruote);
- ridefinizione e modernizzazione dell'attività di taxi;
- definizione dell'attività di Vetture di Trasporto con Conducente;
- creazione di nuove sanzioni contro l'esercizio di attività riservate ai taxi da parte di altri operatori (VTC o altri).

Contesto di adozione della legge

Con lo sviluppo delle nuove tecnologie dell'informazione (*Internet*, geolocalizzazione, *applet*), si è verificato un incremento, a partire dal 2012, dell'offerta di servizi di VTC a basso costo, all'origine di una forte concorrenza tra il servizio taxi, gestito da esercenti una professione molto regolamentata, e le VTC, disciplinata con norme più flessibili. Lo sviluppo delle VTC ha sensibilmente modificato l'equilibrio del mercato del trasporto pubblico non di linea su strada.

La necessità di dare una nuova disciplina alle attività di trasporto pubblico non di linea su strada è stata quindi avvertita dal Governo al fine di:

- ridefinire le regole comuni e/o specifiche ad entrambe le attività (taxi e VTC);
- prendere in considerazione l'attività degli operatori di messa in relazione tra i clienti e i conducenti di VTC, come ad esempio *Uber*, *Drive* o *LeCab*;
- ridefinire le regole di tariffazione;
- rafforzare la lotta contro le pratiche illegali, come ad. es. il contatto diretto con i clienti presso le stazioni o gli aeroporti.

Le disposizioni di rilievo

La legge modifica e/o abroga alcune disposizioni della legge n. 95-66 del 20 gennaio 1995 di disciplina dei taxi e della legge n. 2009-888 del 22 luglio 2009 (legge *Novelli*) per lo sviluppo e la modernizzazione dei servizi turistici. Il testo reca disposizioni riguardanti sia l'attività di taxi e VTC che quella dei veicoli motorizzati a due o tre ruote, introducendo un nuovo equilibrio sul mercato del trasporto pubblico non di linea di persone. Sancisce principi comuni alle diverse categorie che eseguono attività di trasporto pubblico non di linea di persone, ma mantiene alcune specificità legate all'attività di taxi, come il monopolio legale della *maraude* ed il diritto di sostare sulla pubblica via in attesa dei clienti.

Disposizioni sui taxi:

- creazione di un registro nazionale sulle informazioni riguardanti l'identificazione, la disponibilità e la geolocalizzazione dei taxi (*registre national de disponibilité*), che autorizza solo per i taxi la *maraude* elettronica;
- inalienabilità delle nuove licenze ed incompatibilità tra l'attività di conducente di taxi e di VTC.

Disposizioni sulle VTC:

- differenziazione tra gestore del servizio (*exploitants*), intermediario (*intermédiaires*) e prestatore del servizio (*conducteurs*);
- creazione di una nuova procedura di registrazione presso il Ministero dei trasporti ed obbligo di registrazione delle società che svolgono da intermediari tra VTC e clienti;
- obbligo di una tariffazione forfettaria;
- divieto della “*maraude elettronica*”, i.e. della localizzazione grazie ad una *applet* per *smartphones* delle vetture presenti in prossimità;
- rafforzamento della disciplina “*anti-maraude*”, in particolare: *i*) divieto di informare un cliente prima della prenotazione circa la localizzazione e la disponibilità di una vettura sita sulla via pubblica (art. L. 3120-2 del Codice dei trasporti); *ii*) previsione di sanzioni per la presa in carico illegale (i.e. in assenza di prenotazione) di un cliente sulla pubblica via (art. L. 3124-12); *iii*) obbligo del c.d. “rientro alla base” delle auto una volta effettuato il singolo servizio.
- previsione di sanzioni per centralini di prenotazione che organizzino un sistema fraudolento di falso *carsharing*⁴² (art. L. 3124-13).

3.3. Il contenzioso

Dopo l’approvazione della legge *Thévenoud*, il contenzioso si è sviluppato soprattutto in relazione all’attivazione del servizio UberPop.

Tribunal de grande instance de Paris, dec. 16 ottobre 2014 (condanna di Uber)

Sentenza di appello: *Cour d’appel de Paris*, 7 dicembre 2015

Profili rilevanti:

– pratica commerciale scorretta (UberPop).

Il *TGI de Paris* ha inflitto ad Uber France una multa di 100.000 euro per pratica commerciale scorretta legata al servizio UberPop ed ha condannato la *startup* a risarcire le parti civili in ragione del danno subito in conseguenza di queste pratiche. Ha altresì inflitto la pena complementare di messa in rete sui siti di Uber di un comunicato che annunciava la propria condanna.

⁴² L’attività di *carsharing (covoiturage)* è stata ridefinita dalla legge n. 2015-992 del 17 agosto 2015 sulla transizione energetica per la crescita verde nei termini seguenti: il *covoiturage* è l’utilizzo di un veicolo terrestre a motore condiviso tra un conducente e uno o più passeggeri, effettuato a titolo non oneroso, tranne che per la condivisione delle spese, nell’ambito di uno spostamento che il conducente effettua per proprio conto (art. L. 3132-1) del nuovo Codice dei trasporti.

Questa condanna ha confermato l'analisi della *Direction de la répression des fraudes* (ricorrente), secondo cui «il trasporto di passeggeri, mascherato da attività di *carsharing*, ma realizzato con scopo di lucro, è illegale».

La *Cour d'appel de Paris*, ha poi stabilito che il *Tribunal de grande instance* avesse operato una corretta valutazione dei fatti nel considerare che Uber avesse diffuso comunicazioni commerciali che inducevano i consumatori, i conducenti o gli utilizzatori a partecipare al servizio di trasporto a scopo di lucro effettuato da conducenti privati UberPop, dando l'impressione che tale servizio fosse lecito, mentre non lo era (*Cour d'Appel de Paris*, dec. 7 dicembre 2015, sulla quale v. *infra*, par. 4.3.).

***Tribunal de commerce de Paris*, ord. 12 dicembre 2014⁴³ (prima QPC sollevata)**

Sentenza di appello: *Cour d'appel de Paris*, 5 aprile 2016

Profili rilevanti:

- inopponibilità della legge *Thévenoud* per mancata notificazione alla Commissione europea;
- pratica concorrenziale sleale;
- incompetenza del giudice civile ad irrogare sanzioni penali;
- trasmissione di due questioni prioritarie di costituzionalità alla *Cour de Cassation*.

L'associazione di tassisti e due società di VTC (LeCab e Transdev) richiedevano, in via cautelare, al *Tribunal de commerce de Paris* l'interdizione immediata dell'attività UberPop e una sanzione pecuniaria (*astreinte*) di 250.000 euro al giorno in caso di mancata esecuzione della decisione. I ricorrenti adducevano il verificarsi di una pratica concorrenziale sleale, dato che Uber operava – asseritamente – in violazione delle norme in materia di trasporto, applicabili alle imprese che trasportano viaggiatori per conto terzi in vetture turistiche in cambio di una retribuzione economica.

In sua difesa, oltre a ribadire che la normativa di trasporti non gli era applicabile perché non è una compagnia di trasporti, bensì un'espressione di economia collaborativa che mette in contatto privati, Uber sollecitava il promovimento di quattro questioni prioritarie di costituzionalità (QPC) concernenti alcune disposizioni della legge *Thévenoud* di disciplina delle relazioni tra taxi e VTC (v. *supra*).

Il *Tribunal de commerce* ha escluso di poter vietare UberPop fondandosi sul fatto che esso potesse violare la normativa penalistica, giacché, da un punto di vista civilistico, la sanzione non poteva essere erogata in assenza di pubblicazione dei decreti di attuazione della legge *Thévenoud*.

⁴³ In realtà, il *Tribunal de commerce de Paris* ha reso il 12 dicembre 2014 due *ordonnances de référé* nell'ambito del contenzioso che opponeva le VTC ed i tassisti contro Uber. La prima istanza era stata indirizzata contro UberPop mentre la seconda riguardava il mancato rispetto da parte di Uber delle disposizioni applicabili alle società di VTC.

Il tribunale ha però imposto ad Uber il ritiro, dal suo materiale di comunicazione, di ogni menzione che presentasse come lecito il fatto di fermarsi, sostare o circolare sulla pubblica via in attesa di clienti senza essere in possesso dell'autorizzazione riservata ai taxi. Questa decisione si è fondata sul fatto che il *Conseil constitutionnel* aveva dichiarato legittime le disposizioni del Codice dei trasporti che riservano il mercato della «*maraude*» ai taxi nella decisione n. 2014-422 del 17 ottobre 2014⁴⁴. Di conseguenza, la presenza, sull'*applet* e sul sito *Internet* di Uber, di indicazioni riguardanti la possibilità di trovare un conducente nello spazio pubblico è stata giudicata dal *Tribunal de commerce* come «*una comunicazione ambigua*», che contribuisce ad ingannare i collaboratori di Uber e che, quindi, doveva cessare.

Infine, il tribunale ha accolto la sollecitazione relativa a due questioni prioritarie di costituzionalità sollevate da Uber.

La prima QPC verteva sulla conformità delle disposizioni del Codice dei trasporti del divieto opposto alle VTC di informare il cliente della loro localizzazione e della disponibilità delle vetture quando siano presenti sulla pubblica via (art. L. 3120-2) alla libertà di impresa, al diritto di proprietà ed al principio di uguaglianza.

La seconda QPC verteva sulla conformità alla libertà di impresa ed al principio di uguaglianza dell'obbligo imposto alle VTC di determinare e di fare apparire l'importo totale della prestazione prima della effettuazione della corsa, come previsto dall'art L. 3122-1 del codice dei trasporti.

Il procuratore della Repubblica ha impugnato in appello la decisione.

La decisione del *Tribunal de commerce de Paris* è stata seguita da una dichiarazione del Ministro dell'interno della sua intenzione di vietare UberPop a partire dal 1° gennaio 2015, qualora Uber avesse perseverato nella condotta lesiva di disposizioni di legge. UberPop è rimasta attiva malgrado le multe inflitte alla società per esercizio illegale della professione di taxi.

Nell'aprile 2015, quattordici organizzazioni di taxi hanno lanciato un *ultimatum* al Governo perché facesse cessare, entro 15 giorni, le attività di UberPop. Tuttavia, il Governo non ha adottato alcun provvedimento ed i sindacati hanno minacciato di denunciare l'Urssaf, l'amministrazione del lavoro e dei servizi del fisco, per «complicità nell'organizzazione di lavoro illegale». Tutto ciò non ha impedito ad Uber di lanciare UberPop, ai primi di giugno, in altre tre città: Marsiglia, Nantes e Strasburgo.

Il 13 marzo 2015, la *Cour de cassation* ha trasmesso le QPC al *Conseil constitutionnel*⁴⁵, in ciò seguita dal *Conseil d'État*, che, il 3 aprile, ha trasmesso al *Conseil constitutionnel*, con la decisione del 3 aprile 2015, *Société Uber France*,

⁴⁴ La decisione è stata passata in rassegna nel *Bollettino di attualità giurisprudenziale straniera* del mese di novembre 2014.

⁴⁵ *Cour de Cassation*, 13 marzo 2015, decisioni n. 14-40.053 e n. 14-40.054.

la QPC avente ad oggetto gli artt. L. 3120-2 L. 3122-2 e L. 3122-9 del Codice dei trasporti, sollevata dalla società *Uber* contro il decreto n. 2014-1725 del 30 dicembre 2014, del quale richiedeva l'annullamento. Il *Conseil* si è pronunciato il 22 maggio ed il 22 settembre 2015, con le decisioni n. 2015-468/469/472 QPC e n. 2015-484.

4. Il contenzioso costituzionale

La costituzionalità delle disposizioni della legge n. 2014-1104 del 1° ottobre 2014 è stata contestata a più riprese nell'ambito di processi tra professionisti del settore dell'attività di trasporto pubblico non di linea su strada o di procedimenti penali introdotti in seguito di controlli realizzati dai poteri pubblici. In totale, otto disposizioni sono state oggetto di richiesta di QPC, ma solo quattro sono state effettivamente trasmesse al *Conseil constitutionnel*. Di queste quattro disposizioni, tre sono state dichiarate conformi alla Costituzione, mentre due sono state dichiarate incostituzionali.

4.1. Le QPC sollevate (tabella riassuntiva)

Origine del contenzioso	Art. del codice dei trasporti	Art. della legge del 1° ottobre 2014	Oggetto della disposizione impugnata	QPC	Decisione di trasmissione della QPC	Decisione del <i>Conseil constitutionnel</i>
QPC sollevata da <i>Uber France et Uber BV</i> nell'ambito del <i>référé</i> contro UberPop introdotto contro <i>Uber</i> da parte di VTC <i>Tribunal de commerce de Paris</i> , 12 dicembre 2014	L. 3120-2 III	Art. 10	Divieto di <i>maraude</i> elettronica, di adescamento elettronico e di organizzazione di un sistema di messa in relazione tra clienti e conducenti proponendo in modo illegale tale servizio	Sì	<i>Cour de cassation</i> , camera commerciale, 13 marzo 2015, decisione n. 14-40.054	Decisione n. 2015-468/469/472 QPC del 22 maggio 2015 (Conformità)
	L. 3124-13, comma 1	Art. 12	Delitto di organizzazione e messa in relazione dei clienti con le persone che realizzano un servizio di trasporto di persone a scopo di lucro con veicoli di meno di dieci posti.	No	-	
	L. 3122-2	Art. 9	Divieto di praticare la tariffazione chilometrico oraria	Sì	<i>Cour de cassation</i> , camera commerciale, 13 marzo 2015, decisione n. 14-40.053	Decisione n. 2015-468/469/472 QPC del 22 maggio 2015 (Conformità)
	L. 3122-9	Art. 9	Obbligo di "rientro alla base o di stazionamento regolare al di fuori della pubblica via"	No	-	

Origine del contenzioso	Art. del codice dei trasporti	Art. della legge del 1° ottobre 2014	Oggetto della disposizione impugnata	QPC	Decisione di trasmissione della QPC	Decisione del <i>Conseil constitutionnel</i>
QPC sollevata da <i>Uber France SAS</i> e <i>Uber BV</i> nell'ambito dell'appello contro una <i>ordonnance de référé</i> del <i>Tribunal de commerce de Paris</i> in data 12 dicembre 2014 in seguito al ricorso dei VTC contro Uber per concorrenza sleale <i>Cour d'appel de Paris</i> , 31 marzo 2015	L. 3124-13, 1° comma	Art. 12	Delitto di organizzazione e messa in relazione dei clienti con le persone che realizzano un servizio di trasporto di persone a scopo di lucro con veicoli di meno di dieci posti.	Si	<i>Cour de cassation</i> , camera commerciale, 23 giugno 2015, decisione n. 15-40.012	Decisione n. 2015-484 QPC del 22 settembre 2015 (Conformità)
	L. 3122-9	Art. 9	Obbligo di "rientro alla base o di stazionamento regolare al di fuori della pubblica via"	Si	<i>Cour de cassation</i> , camera commerciale, 23 giugno 2015, decisione n. 15-40.012	Decisione n. 2015-484 QPC del 22 settembre 2015 (Conformità)
	L. 3120-2 III	Art. 10	Divieto di <i>maraude</i> elettronica, di adescamento elettronico e di organizzazione di un sistema di messa in relazione tra clienti e conducenti proponendo in modo illegale tale servizio	No	-	
<i>Recours pour excès de pouvoir</i> contro il decreto n. 2014-1725 del 30 dicembre 2014 da parte di Uber <i>Conseil d'État</i> , 3 aprile 2015	L. 3120-2	Art. 10	Divieto di <i>maraude</i> elettronica, di adescamento elettronico e di organizzazione di un sistema di messa in relazione tra clienti e conducenti proponendo in modo illegale tale servizio	Si	-	Decisione n. 2015-468/469/472 QPC del 22 maggio 2015 (Conformità)

Origine del contenzioso	Art. del codice dei trasporti	Art. della legge del 1° ottobre 2014	Oggetto della disposizione impugnata	QPC	Decisione di trasmissione della QPC	Decisione del <i>Conseil constitutionnel</i>
[segue da <i>Conseil d'État</i> , 3 aprile 2015]	L. 3122-9	Art. 9	Obbligo di “rientro alla base o di stazionamento regolare al di fuori della pubblica via”	Si		
	L. 3122-2	Art. 9	Divieto di praticare la tariffazione chilometrico oraria	Si		
<i>Référé suspension</i> contro il decreto del 30 dicembre 2014 da parte dell' <i>Association Taxilibre</i> e della <i>Chambre syndicale des loueurs d'automobiles Paris Ile-de-France</i> <i>Conseil d'État</i> , 24 marzo 2015	L. 3122-3	Art. 9	Iscrizione al registro dei VTC	No	-	-
<i>Recours pour excès de pouvoir</i> contro il decreto n. 2014-1725 del 30 dicembre 2014 da parte del <i>Syndicat des artisans de l'Essonne</i> <i>Conseil d'État</i> , 22 luglio 2015	L. 3121-1	Art. 2	Obbligo di avere un apparecchio di pagamento elettronico	No	-	-

Origine del contenzioso	Art. del codice dei trasporti	Art. della legge del 1° ottobre 2014	Oggetto della disposizione impugnata	QPC	Decisione di trasmissione della QPC	Decisione del <i>Conseil constitutionnel</i>
<p>QPC sollevata da una società di trasporto pubblico <i>particulier</i> di persone e tre conducenti impiegati nell'ambito di un <i>référé suspension</i> contro la decisione del prefetto dell'Isère imponendo loro di restituire una delle due tessere professionali in loro possesso</p> <p><i>Tribunal administratif de Grenoble, 17 luglio 2015</i></p>	L.3121-10	Art. 7	Incompatibilità tra le attività di conducente di taxi e di VTC	Sì	<i>Conseil d'État</i>	<i>Decisione n. 2016-516 QPC del 15 gennaio 2016, M. Robert M. et autres (incostituzionalità)</i>
<p>Questione sollevata da Uber nell'ambito dei procedimenti penali contro diversi conducenti UberPop</p> <p><i>Tribunal de grande instance de Bordeaux, 2 settembre 2015</i></p>	L. 3124-4	Art. 1 e 12	Delitto di esercizio illegale della professione di taxi	No	-	-

4.2. Le QPC trasmesse

Conseil constitutionnel*, decisione n. 2015-468/469/472 QPC del 22 maggio 2015, *Société UBER France SAS et autre (I)

Testo della decisione:

http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/root/bank/download/2015468_469_472QPC2015468_469_472qpc.pdf

[disponibili traduzioni in inglese, spagnolo e tedesco: <http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/les-decisions/acces-par-date/decisions-depuis-1959/2015/2015-468/469/472-qpc/decision-n-2015-468-469-472-qpc-du-22-mai-2015.143800.html>]

Profili rilevanti:

- informazione ai clienti su localizzazione e disponibilità di vetture;
- sistema tariffario;
- obbligo di «rientro alla base».

Il *Conseil constitutionnel* ha deciso su tre questioni di costituzionalità inerenti al servizio di noleggio di autovetture con conducente.

La prima disposizione denunciata pone il divieto di informare il cliente sia della localizzazione sia della disponibilità di una vettura, quando questo si trova sulla pubblica via. Si riteneva che il divieto violasse il principio della libertà d'impresa ed il principio di uguaglianza. Il *Conseil constitutionnel* ha dichiarato legittimo il divieto, volto a preservare un monopolio legale a favore dei taxi. Il divieto è peraltro limitato: se impedisce di indicare contemporaneamente la disponibilità e la localizzazione di una vettura, non si impedisce di fornire l'una o l'altra informazione (ma solo di fornirle entrambe contemporaneamente); non si limita la possibilità di informare i clienti del tempo di attesa necessario per poter prenotare in anticipo una vettura di locazione.

La seconda censura riguardava il divieto di praticare la tariffa chilometrico-oraria applicata dai taxi. Il *Conseil constitutionnel* ha ritenuto che tale divieto si ponesse in contrasto con la libertà d'impresa, senza che la violazione fosse giustificata da un motivo di interesse generale in diretto rapporto con l'obiettivo perseguito dalla legge.

La terza disposizione contestata pone l'obbligo del c.d. "rientro alla base" delle auto una volta effettuato il singolo servizio. Dopo aver precisato che l'obbligo imposto non si applica quando le vetture possono dimostrare l'esistenza di una precedente prenotazione, quale che sia il momento in cui essa è intervenuta, il *Conseil* ha ritenuto non manifestamente sproporzionata la constatata compressione della libertà d'impresa, in ragione degli obiettivi d'ordine pubblico di polizia della circolazione e della sosta.

Il 3 luglio 2015, Uber ha annunciato la sospensione immediata di UberPop nell'attesa dell'altra decisione del *Conseil constitutionnel* sulla QPC trasmessagli il 23 giugno 2015 dalla *Cour d'appel de Paris*. Il 22 settembre, il *Conseil* ha dichiarato conforme alla Costituzione l'art. 3124-13 del Codice dei trasporti, che condanna «il fatto di organizzare un sistema di messa in relazione di clienti con persone che eseguono» un servizio di trasporto di passeggeri con scopo di lucro senza essere un'impresa di trasporto. Il *Conseil* ha inoltre ritenuto che tale disposizione non abbia come oggetto né come effetto quello di vietare il *carsharing*, contrariamente a quanto sostenuto da Uber. L'illegalità di UberPop è stata quindi confermata.

***Conseil constitutionnel*, decisione n. 2015-484 QPC del 22 settembre 2015, Société UBER France SAS et autre (II) (illegalità di UberPop)**

Testo della decisione:

<http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/root/bank/download/2015484QPC2015484qpc.pdf>

Profili rilevanti:

- organizzazione di un sistema di messa in relazione di clienti con conducenti non professionisti;
- prestazione di trasporto a titolo oneroso.

Il *Conseil constitutionnel* ha deciso una questione di costituzionalità riguardante il servizio di messa in relazione di clienti con conducenti non professionisti.

La disposizione denunciata pone il divieto di organizzare un sistema di messa in relazione di clienti con persone che non siano imprese di trasporto di linea su strada, e che possono svolgere tale attività anche in maniera occasionale (taxi, veicoli motorizzati a due o tre ruote o vetture di trasporto con conducente), così come definiti nel Codice dei trasporti.

Si riteneva che il divieto violasse il principio di legalità dei delitti e delle pene, di necessità e proporzionalità delle pene, la presunzione di innocenza, la libertà d'impresa ed il principio di eguaglianza nella ripartizione degli oneri pubblici.

Il *Conseil constitutionnel* ha disatteso tutte le doglianze sollevate dalla società ricorrente ed ha dichiarato le disposizioni contestate conformi alla Costituzione.

Nello specifico, i ricorrenti sostenevano che le disposizioni richiamate avessero come effetto quello di proibire ogni forma innovativa di trasporto di persone a titolo occasionale (tra cui il *carsharing*). Al riguardo, il *Conseil* ha ricordato la disciplina relativa all'esercizio dell'attività di trasporto pubblico di persone a titolo oneroso e l'elenco delle persone autorizzate a svolgerla. Ha quindi sottolineato che le persone che non rientrano in tale elenco non sono autorizzate a svolgere l'attività in oggetto e sono quindi punibili. Ha poi ricordato che l'attività di *carsharing* non rientra in questa

classificazione, in quanto appositamente definita dal Codice dei trasporti. Le disposizioni contestate non hanno, quindi, come effetto né come obiettivo quello di vietare sistemi di messa in relazione delle persone tramite l'attività di *carsharing*. Alla luce di queste considerazioni, il *Conseil* ha disatteso la doglianza fondata sulla asserita violazione del principio di legalità dei delitti e delle pene.

I ricorrenti nel giudizio *a quo* sostenevano inoltre che il servizio di intermediazione oggetto delle disposizioni in causa consentiva di rispondere ad una domanda di trasporto non esaurita dai servizi previsti dal Codice dei trasporti e che il servizio di messa in relazione di clienti con conducenti non professionisti non duole l'attività dei professionisti del trasporto.

Per il *Conseil*, l'attività di trasporto di linea su strada delle persone realizzata a titolo oneroso con vetture di meno di dieci posti può essere esercitata solo alle condizioni previste dal titolo II del libro I della terza parte del Codice. Tale attività è quindi vietata alle persone che non sono né imprese di trasporto su strada che possono effettuare anche prestazioni occasionali, né taxi, né veicoli motorizzati a due o tre ruote o vetture di trasporto con conducente. Il *Conseil* ha infine concluso che il legislatore ha inteso reprimere, con le disposizioni contestate, le condotte che facilitano l'esercizio di una attività vietata. La doglianza fondata sulla violazione della libertà di impresa è stata quindi dichiarata priva di fondamento.

***Conseil constitutionnel*, decisione n. 2016-516 QPC del 15 gennaio 2016, M. Robert M. et autres**

Testo della decisione:

<http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/root/bank/download/2015516QPC2015516qpc.pdf>

Profili rilevanti:

- incompatibilità dell'attività di tassista con quella di esercente del servizio di VTC;
- asserita violazione della libertà di impresa e del principio di uguaglianza davanti alla legge.

Il *Conseil constitutionnel* ha deciso una questione prioritaria di costituzionalità avente ad oggetto l'incompatibilità dell'esercizio dell'attività di conducente di taxi con quella di esercente del servizio di VTC.

I ricorrenti nel giudizio *a quo* sostenevano che, vietando ai conducenti di taxi di cumulare la loro attività con quella di esercente del servizio di VTC, le disposizioni contestate fossero lesive della libertà d'impresa e del principio di uguaglianza davanti alla legge. Inoltre, sottolineavano che tale divieto non fosse giustificato alla luce di alcun motivo di interesse generale.

Il *Conseil* ha rilevato che, nel vietare il cumulo delle attività, il legislatore aveva inteso, da una parte, lottare contro le frodi nelle attività di tassisti (in particolare nel settore di trasporti di persone malate) e, dall'altra, assicurare il pieno sfruttamento delle autorizzazioni di stazionamento sulla pubblica

via. Il *Conseil* ha tuttavia accolto la doglianza fondata sulla violazione della libertà d'impresa sulla base di due argomenti che lo hanno condotto a dichiarare l'incostituzionalità delle disposizioni contestate.

In primo luogo, si è rilevato che l'attività di conducente di taxi e quella di esercente del servizio di VTC sono svolte mediante veicoli che presentano segni distintivi e che solo i veicoli sanitari leggeri ed i veicoli destinati all'attività di taxi possono essere convenzionati con i sistemi di assistenza sociale per assicurare il trasporto dei malati. In secondo luogo, si è sottolineato che l'incompatibilità oggetto della contestazione non costituiva un ostacolo ad un eventuale cumulo tra l'attività di conducente di taxi e quella di conducente di veicoli motorizzati a due o tre ruote o quella di conducente di ambulanza, e che, infine, tale incompatibilità non era applicabile ai titolari di autorizzazioni di parcheggio sulla pubblica via che non esercitassero in proprio l'attività di conducente di taxi.

Alla luce di queste considerazioni, il *Conseil* ha stabilito che, dichiarando incompatibili le attività di conducente di taxi e quella di esercente del servizio di VTC, il legislatore aveva limitato la libertà di impresa senza che tale limitazione fosse giustificata né dagli obiettivi che si era posto né tantomeno da altri motivi di interesse generale. Ha quindi concluso per l'incostituzionalità delle disposizioni contestate.

4.3. Il seguito alle decisioni del *Conseil constitutionnel*

Una volta chiarita la questione della conformità alla Costituzione delle diverse disposizioni della legge *Thévenoud* trasmesse al *Conseil constitutionnel*, i processi *a quibus* sono stati riassunti e sono giunti a sentenza.

- *Cour d'appel de Paris*, decisione del 19 novembre 2015, n. 14/17915 (su impugnazione di *Trib. Com. Paris* del 1° agosto 2014)

La decisione della Corte di appello di Parigi n. 14/17915 del 19 novembre 2015 ha annullato l'*ordonnance* del *tribunal de commerce de Paris*: fondandosi sulla distinzione operata dalla legge n. 2009-888 del 22 luglio 2009 tra intermediario ed esercente, ha ritenuto che la società Uber fosse da considerare come un intermediario tra le VTC ed i clienti e non come un prestatore di servizio. Di conseguenza, l'obbligo imposto alle VTC dall'art. R-231-1-4 del Codice del turismo non era applicabile ad Uber.

- *Cour d'appel de Paris*, 7 dicembre 2015 (su impugnazione di *TGI Paris* 16 ottobre 2014)

Il 7 dicembre 2015, la *Cour d'appel de Paris* ha condannato *Uber France* ad una multa di 150.000 euro per «pratica commerciale ingannevole» in relazione al servizio UberPop. La Corte ha stabilito che il giudice di primo grado aveva

operato una corretta valutazione dei fatti, considerando che Uber avesse diffuso comunicazioni commerciali che inducevano i consumatori, i conducenti o gli utilizzatori a partecipare al servizio di trasporto a scopo di lucro con conducenti UberPop, dando così l'impressione che il servizio fosse legale, mentre non lo era. La Corte ha aggiunto che l'omissione o la dissimulazione, nei messaggi pubblicitari di Uber, delle principali caratteristiche del servizio UberPop era costitutiva, sia nei confronti dei conducenti che dei passeggeri, di una pratica commerciale ingannevole. È quindi sul paragone tra la promozione del servizio UberPop, da un lato, e la realtà del servizio, dall'altro, che si è fondata la Corte di appello per dichiarare la società Uber France era colpevole di una pratica commerciale ingannevole.

- *Cour d'appel de Paris*, 5 luglio 2016, n. 15/0037 (su impugnazione di *Tribunal de commerce de Paris*, ord. 12 dicembre 2014)

La decisione della *Cour d'appel de Paris* del 5 luglio ha confermato l'*ord. de référé* del *Tribunal de commerce de Paris* del 12 dicembre 2014 che obbligava Uber a togliere dal proprio supporto di comunicazione ogni menzione che presentasse come lecito il fatto di fermarsi, stazionare o circolare sulla pubblica via in attesa di clienti senza essere titolare di una apposita autorizzazione, riservata ai taxi, così come il fatto di asserire la legalità del non rientro al deposito. Ha confermato anche la possibilità per Uber di utilizzare la geolocalizzazione.

Ha infine rinviato la sua decisione sulla questione relativa alle disposizioni dell'art. L. 3124-13 del Codice dei trasporti, in attesa della decisione della Corte di giustizia sulla questione pregiudiziale sollevata dal Tribunale di commercio di Lilla.

- *Tribunal de grande instance de Paris*, dec. 9 giugno 2016⁴⁶

Il 9 giugno 2016, il *Tribunal de grande instance de Paris* ha condannato Uber France a 800.000 euro di multa per UberPop. I dirigenti di Uber France, Thibaud Simphal e Pierre-Dimitri Gore-Coty, sono stati condannati a 20.000 e 30.000 euro di multa. Il tribunale ha tuttavia disatteso la richiesta fatta dai ricorrenti (taxi e VTC) di vietare la gestione della *startup*.

⁴⁶ Fonte: http://www.liberation.fr/futurs/2016/06/09/uber-ramasse-en-justice_1458521.

5. La questione della convenzionalità della legge *Thévenoud*

5.1. L’attivazione della procedura “EU Pilot”

In seguito a due denunce depositate da Uber innanzi alla Commissione europea (la prima per mancata notifica della legge del 1° ottobre 2014 in applicazione della direttiva 98/34/CE, che prevede una procedura di informazione per quanto riguarda le norme e le regolamentazioni tecniche e le regole della società dell’informazione e, la seconda, sulle disposizioni della legge di disciplina dell’attività delle VTC), la Direzione generale della mobilità e dei trasporti della Commissione, rispettivamente il 5 novembre 2014 ed il 30 gennaio 2015, ha richiamato, in applicazione della procedura “EU Pilot”, l’attenzione delle autorità francesi con una lettera del 4 maggio 2015 su alcune questioni relative alla compatibilità della legge del 1° ottobre 2014 con il diritto dell’Unione europea.

5.2. Il contrasto con il diritto eurounitario del decreto di attuazione della legge *Thévenoud*

Adito da Uber per l’annullamento del decreto n. 2014-1725 del 30 dicembre 2014, di attuazione della legge *Thévenoud*, il *Conseil d’État*, con decisione del 9 marzo 2016, *Société Uber France*, n. 388213, 388343, 388357, 388357⁴⁷, ha dichiarato contrario al diritto eurounitario il divieto fatto alle VTC di informare i clienti sulla localizzazione e la disponibilità. Pochi giorni dopo, la questione della conformità al diritto UE della legge *Thévenoud* è stata sollevata, con questione pregiudiziale, dal *Tribunale di Grande Instance de Lille*.

5.3. Il rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell’Unione europea (Causa C-320/16 – pendente)

In data 17 marzo 2016, il *Tribunal de Grande Instance de Lille* ha condannato Uber per pratica commerciale ingannevole, per il fatto di aver presentato il servizio UberPop come un servizio di *carsharing* legale. Il giudice ha tuttavia escluso di poter dichiarare sussistente il reato di “*complicità nell’esercizio illegale della professione di taxi*”, per mancanza di prove. Nell’ambito di questo

⁴⁷ Il testo è reperibile alla pagina web <http://www.conseil-etat.fr/Decisions-Avis-Publications/Decisions/Selection-des-decisions-faisant-l-objet-d-une-communication-particuliere/CE-9-mars-2016-Societe-Uber-France-et-autres>.

processo, il giudice ha sollevato una questione pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea (Causa C-320/16) perché valuti 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/CE del 22 giugno 1998, che imponeva di comunicare preventivamente 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/CE del 12 dicembre 2006 relativa ai servizi, il cui articolo 2, paragrafo 2, lettera d), ne esclude il settore dei trasporti. 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, comporti l'inopponibilità ai singoli dell'articolo L. 3124-13 del codice dei trasporti.

Il contenzioso, ordinario e costituzionale, sviluppatosi nel corso degli ultimi anni sulla disciplina delle attività svolte dalle VTC e sui problemi legati alle attività di messa in relazione, via *Internet* e telefonia mobile, tra erogatori di servizi di trasporto, nello specifico con conducente, e clienti, ha portato il legislatore francese a valutare l'opportunità di operare una ulteriore revisione della normativa statale sui trasporti.

6. Il progetto di revisione della normativa: la proposta di legge *Grandguillaume* (luglio 2016)

Il 29 gennaio 2016, il Governo ha incaricato il deputato Laurent Grandguillaume di svolgere una missione di concertazione. Un mese dopo, il deputato ha presentato la sua relazione, nella quale ha proposto di rafforzare i controlli sulle VTC e di introdurre una serie di misure volte a semplificare il settore dei taxi (si è proposta, ad esempio, la gratuità delle licenze). Il 5 luglio 2016, il conseguente progetto di legge è stato approvato in Commissione ed il 19 successivo è giunto al *plenum* dell'Assemblea nazionale, che ha adottato il testo in prima lettura due giorni dopo.

Proposta di legge relativa alla regolazione, alla responsabilizzazione ed alla semplificazione del settore di trasporto pubblico non di linea di persone

Testo del progetto di legge:

<http://www.senat.fr/leg/ppl15-810.pdf>

Relazione “Grandguillaume”:

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r3921.asp>

Dossier legislativo:

[http://www.assemblee-nationale.fr/14/dossiers/regulation_public_personnes.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/14/dossiers/regulation_transport_public_personnes.asp)

Il progetto di legge non tratta del problema della *maraude*, in quanto, come si legge nella relazione, il problema non è legato alla legge attualmente in vigore, ma al controllo della sua effettiva applicazione.

Le disposizioni di rilievo (*in relazione al tema del presente dossier*):

- disposizioni volte a migliorare il regime di dichiarazione e l’obbligo per le piattaforme di verificare che le persone poste in relazione rispettino le regole di accesso alla professione (taxi o VTC);
- disposizioni volte ad uniformare le condizioni di accesso alla professione di trasporto pubblico non di linea di persone.

Dall’apertura del mercato del trasporto non di linea su strada alle VTC, rilevanti modifiche sono state introdotte alla disciplina di questo settore. Se la causa principale delle tensioni è legata alle attività proposte da Uber, *startup* più volte condannata, non è da escludere anche altre *startups* che propongono servizi analoghi possano subire censure. È il caso, ad esempio, di Heetch, il cui processo è stato rinviato a dicembre⁴⁸.

⁴⁸ Cfr., tra le fonti giornalistiche: http://www.lemonde.fr/societe/article/2016/01/20/apres-uber-les-dirigeants-de-heetch-sont-poursuivis-en-correctionnelle_4850533_3224.html; http://www.liberation.fr/futurs/2016/06/22/le-proces-heetch-renvoye-en-decembre_1461235.

GERMANIA

di Maria Theresia Roerig

1. Cenni introduttivi sulla regolamentazione dei servizi pubblici non di linea su strada

In Germania⁴⁹, tutti i servizi pubblici non di linea su strada sono regolamentati dalla Legge federale sul trasporto delle persone (*Personenbeförderungsgesetz – PBefG*) del 1961⁵⁰, da ultimo modificato il 17 febbraio 2016.

In base a tale legge, il trasporto di persone con autoveicoli o motoveicoli necessita di una autorizzazione, qualora venga effettuato dietro corrispettivo o per scopi commerciali (art. 1, comma 1, per. 1 PBefG).

Il legislatore ha tipizzato varie forme di trasporto e le ha sottoposte a diversi regimi di autorizzazione. Esiste un c.d. “*Typenzwang*”, sulla cui base il servizio di trasporto, per essere autorizzato, deve rientrare in una delle categorie legislative, altrimenti non può essere consentito, ed è quindi vietato.

Solo i tipi di traffico e trasporto di cui all’art. 2 PBefG, come meglio definiti nell’art. 4 della stessa legge, possono essere autorizzati. Si differenzia tra trasporto di linea e trasporto occasionale (*Gelegenheitsverkehr*) e tra trasporto con bus e con autoveicoli. A titolo di trasporto occasionale, ai sensi dell’art. 46, comma 2, PBefG, possono essere autorizzati esclusivamente i trasporti effettuati da taxi, veicoli per escursioni, viaggi turistici a lunga distanza, nonché viaggi con bus ed autovetture a noleggio.

Il traffico taxi è inoltre sottoposto ad un c.d. limite oggettivo alla libera scelta professionale (*Berufswahlschranke*) di cui all’art. 13, comma 4, PBefG, norma che prevede infatti il rilascio di licenze solo nella misura in cui ciò risponda all’interesse pubblico al trasporto taxi. In particolare, una licenza deve essere negata qualora l’ammissione del trasporto offerto metta in pericolo la funzionalità dell’attività commerciale locale dei taxi. Al riguardo, devono essere valutati la richiesta di taxi, la densità della loro presenza, lo sviluppo della situazione delle entrate e dei costi in considerazione dell’orario di lavoro, il numero e le cause

⁴⁹ Cfr. L. WUESTHOFF, *Uber in Germany*, in *EuCLM*, 2015, 60; e <https://blogs.loc.gov/law/2016/03/legal-challenges-for-uber-in-the-european-union-and-in-germany/>.

⁵⁰ Il testo della legge è reperibile alla pagina web <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/pbefg/gesamt.pdf>.

delle cessazioni dell'attività. Altri requisiti di ammissione sono contenuti in leggi speciali.

Due punti fondamentali devono essere ricordati: i taxi completano come nessun altro servizio il trasporto pubblico di linea su strada; le regole per il trasporto di linea e per i taxi non devono pertanto essere eluse da parte di altri *service providers* che offrono servizi "simili".

Come verrà meglio illustrato *infra*, il *Bundesverfassungsgericht* ha più volte ribadito che l'esistenza e la funzionalità della professione di tassista è un bene comune di straordinaria rilevanza, che giustifica un contingentamento anche alla luce dell'art. 12 della Legge fondamentale (libertà di professione/d'impresa). In Germania, i taxi hanno l'obbligo a contrarre e le loro tariffe vengono fissate in maniera vincolante dalle autorità pubbliche competenti. Devono sostare – quantomeno secondo l'orientamento prevalente – solo in determinate aree prestabilite dalle autorità competenti (e quindi non ovunque per strada) al fine di garantire il regolare flusso del traffico, un servizio indisturbato e, infine, l'uguaglianza di tutti gli imprenditori.

Le vetture a noleggio con conducente (NCC) hanno invece il c.d. obbligo di rientro alla base (sede dell'impresa) dopo aver effettuato ogni singolo servizio di trasporto. Ogni richiesta di trasporto deve inoltre essere registrata (per iscritto) al fine di provare che la richiesta sia stata inizialmente accettata o alla sede dell'impresa o all'abitazione del conducente, e non su strada dal conducente, sebbene la richiesta possa poi essere comunicata/inoltrata dalla sede *via radio* al conducente in viaggio o rientrante da un servizio.

Al fine di tener conto della dinamica progressiva di nuove offerte ed esigenze di trasporto, l'art. 2, commi 6 e 7, PBefG prevede la possibilità di un'autorizzazione temporanea (massimo quattro anni) per la sperimentazione di nuovi tipi di trasporto, *scil.* sempre che questi non siano in contrasto con interessi pubblici di trasporto.

Dell'autorizzazione del trasporto deve essere titolare l'"imprenditore - trasportatore" e non un mero intermediario (che non necessita di alcuna concessione)⁵¹.

⁵¹ Sulle centrali di taxi e sul loro inquadramento come semplici intermediari (*Taxi-app*), v. OLG (Corte d'appello) di Stoccarda, sentenza del 19.11.2015, in MMR 2016, 457; v. anche BGH (Corte federale suprema), sentenza del 5.6.1970, I ZR 24/69 in NJW 1970, 1548, dove l'intermediazione da parte di un soggetto indipendente (come centrale telefonica) tra i passeggeri e le società di noleggio NCC via radio non viene inquadrata come un'attività in contrasto con la PBefG e con la legge sulla concorrenza sleale.

L'imprenditore-trasportatore è colui che organizza il trasporto in nome proprio, sotto la propria responsabilità e per conto proprio. Come si vedrà meglio *infra*, l'interpretazione del termine e la sua estensione sono state tuttavia oggetto di discussione nell'ambito di vari contenziosi, in particolare di quelli che hanno coinvolto l'impresa Uber.

La questione dell'obbligo di autorizzazione di una 'mera' prestazione di intermediazione del trasporto ha occupato il legislatore ed i giudici tedeschi già più di cinquant'anni fa, quando sono nate le c.d. *Mitfahrzentralen* (agenzie di *car-sharing*). Tali agenzie mettono in contatto persone che vanno con la loro macchina in un determinato momento ad una determinata destinazione (entrambi a loro scelta) e che, per coprire i costi del loro viaggio, offrono (avendo ancora posti liberi nella propria vettura) un passaggio ad altre persone che intendono recarsi alla stessa destinazione. Ciò non viene inquadrato alla stregua di un'attività di trasporto commerciale che necessiti di un'autorizzazione, sempre che alcun corrispettivo venga pagato ovvero che il corrispettivo sia tale da non superare i costi variabili operativi del viaggio (art. 1, comma 2, per. 1, n. 1, PBefG). La locuzione "costi operativi" viene interpretata dal legislatore in maniera restrittiva: secondo i lavori preparatori, vi si ricomprendono solo i costi per il carburante, l'olio, l'usura delle ruote, ovvero i costi variabili direttamente legati al viaggio stesso e non invece anche costi fissi come tasse, assicurazioni o ammortamenti.

Anche se le agenzie riscuotono un contributo di intermediazione, non sono sottoposte all'obbligo di autorizzazione, in quanto la mera intermediazione non viene qualificata come "trasporto" ai sensi della legge in questione.

Come è stato ben presto chiarito dal Tribunale costituzionale federale, il viaggio, cioè il passaggio offerto dai conducenti privati che la *Mitfahrzentrale* ha messo in comunicazione, si differenzia dall'attività del noleggio di autoveicoli con conducente di cui all'art. 49 PBefG in particolare alla luce del fatto che il passeggero non può determinare lo scopo, la destinazione e le modalità del viaggio. Nel 1961, il legislatore aveva tentato di vietare l'attività delle agenzie di *car-sharing*, evidentemente al fine di favorire gli interessi economici delle ferrovie federali. Al riguardo è però intervenuto il *Bundesverfassungsgericht* che, nel 1964, ha giudicato tale divieto illegittimo in quanto in contrasto – quantomeno – con l'art. 2, comma 1, della Legge fondamentale (libertà di azione).

Anche le centrali dei taxi sono generalmente meri intermediari, mentre i tassisti o le società che assumono i tassisti devono considerarsi "trasportatori-imprenditori" ai sensi della PBefG. Possono accettare passeggeri anche a prescindere dall'intervento della centrale telefonica, sulla strada o ai posteggi.

Come si vedrà *infra*, i giudici amministrativi tedeschi negano invece tale possibilità ai conducenti coinvolti da Uber.

Problemi in merito ad Uber si pongono, infine, anche dal punto di vista assicurativo, fiscale e contributivo e del diritto di lavoro (in particolare in relazione ai conducenti privati, cioè non professionali). Siffatti problemi non potranno tuttavia essere approfonditi in questa sede.

2. Giurisprudenza

Come accennato, il Tribunale costituzionale si è occupato già negli anni sessanta sia delle autovetture a noleggio e del loro trattamento differenziato rispetto ai taxi sia dell'inquadramento giuridico delle c.d. *Mitfahrzentralen*, che offrono una intermediazione tra conducenti privati e passeggeri.

Il *Bundesverfassungsgericht*⁵² ha evidenziato come il particolare ed essenziale ruolo dei taxi – soprattutto nelle città più grandi dove rappresentano il mezzo più importante per il trasporto individuale – giustifichi un contingentamento.

La regolamentazione dell'attività di noleggio con conducente – che il *Bundesverfassungsgericht* ha considerato una “esigenza di lusso” – ha in primo luogo la funzione di creare una certa distanza rispetto alla categoria protetta dei taxi. Le vetture NCC offrono prestazioni che non fanno parte del trasporto pubblico, e pertanto un contingentamento non sarebbe giustificato dal punto di vista costituzionale. Ai fini della tutela dei taxi – e quindi di un bene comune fondamentale – una regolamentazione dell'esercizio di detta professione risulta però giustificata. In dottrina⁵³ ed anche in giurisprudenza si osserva che tale orientamento dovrà essere rivisto alla luce dello sviluppo delle esigenze di traffico

⁵² Quattro decisioni sono da segnalare, in particolare: BVerfGE 11, 168; BVerfGE 81, 70, 86; BVerfGE 65, 237, 246: l'ordinanza, dell'8 novembre 1983, ha sancito la compatibilità con la libertà imprenditoriale del divieto di una pubblicità da parte dei imprenditori NCC che potrebbe – inammissibilmente – confondere il loro servizio con quello dei taxi; nonché BVerfGE 85, 238, 246: l'ordinanza, dell'11 febbraio 1992, ha stabilito che il trattamento fiscale differenziato – nella specie, in relazione alle imposte sul valore aggiunto – dei taxi (che godono al riguardo di agevolazioni), da un lato, e delle offerte NCC, dall'altro, non è in contrasto con il principio di uguaglianza e/o con la libertà imprenditoriale. Ponendosi su questa lunghezza d'onda, la corte delle finanze di Norimberga ha inoltre stabilito, con sentenza dell'8 giugno 2010 (2 K 877/2008), che le esenzioni fiscali di cui alla legge sul valore aggiunto in capo ai taxi non possono trovare applicazione ai servizi delle vetture NCC.

⁵³ N. WIMMER, M. WEISS, *Taxi-Apps zwischen Vermittlertätigkeit und Personenbeförderung. Die verwaltungsgerichtliche Entscheidungspraxis zu den Uber-Angeboten*, in MMR 2015, 80 ss., 83.

e dell'incremento delle offerte sul mercato, che cambiano anche il ruolo dei taxi (sebbene ciò non osti, almeno allo stato, alla configurazione dei taxi come un servizio connotato da una particolare rilevanza degna di tutela).

Alla *Personenbeförderungsgesetz* è stata dedicata di recente una particolare attenzione nell'ambito di vari contenziosi che hanno coinvolto il servizio offerto da Uber, operativo in Germania a Berlino, Monaco di Baviera, Francoforte sul Meno, Düsseldorf ed Amburgo.

La società UBER BV, con sede nei Paesi Bassi (coadiuvata da una società di *marketing* con sede in Germania) offre o ha offerto vari servizi in Germania, tra cui in particolare UberPop, UberBlack (*limousine-service*) e di recente UberTaxi⁵⁴ – non oggetto di discussione – e UberX, servizio, questo, più simile ad un tradizionale servizio NCC (tutti i conducenti hanno, infatti, le necessarie licenze). L'intermediazione tra il passeggero ed il conducente viene generalmente realizzata tramite una *smartphone-app* o una pagina *web* per cui Uber riceve generalmente una provvigione fino al 20% del prezzo del viaggio.

Come detto, sin dal 2014, Uber – con i suoi servizi UberPop e UberBlack che sono nel frattempo stati sospesi (quantomeno nella forma originaria) – è stato coinvolto in numerosi contenziosi in Germania.

L'autorità locale di ordine pubblico di Berlino, il 13 agosto 2014, ha inibito l'uso della Piattaforma Uber, in quanto comportava rischi per i consumatori, in relazione all'assenza di controlli sui veicoli e sui conducenti. Similmente, sono intervenute le autorità in altre città (in particolare, ad Amburgo). In altri casi, il contenzioso è nato su iniziativa dei concorrenti di Uber, i tassisti, che si sono attivati in sede civile per far inibire l'attività di Uber.

Il dibattito giuridico ha riguardato, segnatamente, le due seguenti questioni: se i servizi UberPop e Black violassero i requisiti di cui alla PBefG; se le strategie di Uber fossero compatibili con la legge federale contro la concorrenza sleale (UWG).

Le corti amministrative tedesche di Amburgo e Berlino⁵⁵ hanno ritenuto che la legge federale sul trasporto delle persone venisse violata dal servizio UberPop e

⁵⁴ UberTaxi è paragonabile alle centrali dei taxi, cui fa ora concorrenza, mettendo comunque i tassisti con la necessaria licenza locale in contatto con il cliente. Simili servizi sono MyTaxi o Taxi.eu.

⁵⁵ Cfr. OVG Amburgo, 24.9.2014, in MMR 2015, 115, relativa all'ordinanza del VG Amburgo del 27.8.2014 – 5 E 3534/14 che aveva per motivi formali (e non di merito) accolto l'istanza di Uber di ristabilire l'effetto sospensivo della loro opposizione contro il provvedimento inibitorio dell'autorità amministrativa, disponibile alla pagina *web*: <http://openjur.de/u/717531.print>.

UberBlack (a quest'ultimo si sono in particolare riferite le corti di Berlino). Nel caso di UberPop, i conducenti non avevano il necessario permesso di cui alla PBefG per poter trasportare persone dietro corrispettivo o per scopi commerciali, mentre nel caso di UberBlack i conducenti ricevevano, contrariamente a quanto previsto nella normativa NCC, ordini al di fuori della sede imprenditoriale o dell'abitazione del gestore NCC (direttamente sullo *smartphone*); essi, inoltre, non rientravano alla base dopo ogni servizio. I giudici hanno ritenuto che entrambi i servizi non avrebbero potuto essere autorizzati in alcuna delle forme possibili in base alla normativa tedesca.

La giurisprudenza amministrativa ha ritenuto che Uber abbia la funzione di un "imprenditore-trasportatore" di cui alla disciplina del PBefG ed ha interpretato quindi tale termine in maniera ampia. Tale inquadramento ha comportato che Uber necessiti in ogni caso di un'autorizzazione ai sensi del PBefG per poter continuare a prestare il servizio offerto.

Uber non si limita, secondo questa giurisprudenza, alla mera *intermediazione* di passaggi – per la quale nessuna autorizzazione è necessaria – ma svolge una attività propriamente riconducibile a quella dell'"impresa di trasporto", che rientra nella categoria del c.d. trasporto occasionale con autoveicoli ("*Gelegenheitsverkehr*") di cui all'art. 2, comma 1, per. 1, n. 4, PBefG. Il cliente comunica, tramite la Uber *app* sul proprio *smartphone* o *computer*, la sua richiesta di trasporto e determina con ciò lo scopo, la destinazione e le modalità del viaggio (che non viene quindi determinato dal conducente). Tramite UberPop viene pertanto offerto un servizio di trasporto commerciale dietro corrispettivo che non coincide con lo spirito della vera "*sharing economy*": contrariamente alle tradizionali agenzie di *car sharing*, Uber non si limita a fare da intermediario per posti liberi in vetture che viaggiano a prescindere dalla richiesta del cliente sfruttando risorse libere e inutilizzate.

Secondo i giudici amministrativi di Amburgo e Berlino, "l'imprenditore trasportatore", ai sensi della PBefG, è colui che assume i rischi ed i vantaggi

Il 13.11.2014 il *Bundesverfassungsgericht* ha respinto – peraltro senza un'approfondita motivazione – un ricorso di Uber contro la decisione del OVG Amburgo, in quanto inammissibile (1 BvR 2861/14).

V. anche VG Berlino, ordinanza del 26.9.2014 – VG 11 L 353.14 in MM 2015, 117 (procedimento cautelare) e OVG Berlino Brandeburgo, ordinanza del 10.4.2015 – OVG 1 S 96.14.

economici e che appare nei confronti del cliente passeggero come un *partner contrattuale*⁵⁶. Non è invece rilevante chi effettua materialmente il trasporto.

I giudici hanno comunque valutato in maniera non uniforme la questione relativa alla riferibilità ad Uber stesso o ai singoli conducenti o imprese di noleggio coinvolte della qualifica di “trasportatori” ai sensi della legge.

Mentre i giudici amministrativi hanno riconosciuto in Uber il soggetto ‘trasportatore’, i giudici civili competenti di questioni afferenti alla concorrenza (sleale) si sono dimostrati meno decisi circa l’inquadramento di Uber.

Così, il Tribunale (civile) di Berlino⁵⁷ – inizialmente adito nell’ambito di un procedimento cautelare – non ha chiarito se Uber dovesse ritenersi “trasportatore” ai sensi della PBefG, ma ha comunque stabilito che la condotta di Uber dovesse considerarsi – a prescindere da tale qualifica – in contrasto con la legge sulla concorrenza (UWG), art. 2, comma 1, n. 1, UWG, visto che Uber aveva quantomeno partecipato dolosamente alla violazione della PBefG come intermediario di un trasporto non autorizzato. Inoltre, il divieto di ogni elusione delle disposizioni della legge sul trasporto (art. 6 PBERfG) tramite modelli di *business* che solo apparentemente (non) rientrano in una categoria di trasporto (regolamentato) consentito – ottenendo così un vantaggio competitivo rispetto a dette categorie – necessita rispetto, così come le disposizioni che esigono la ricezione delle richieste di trasporto alla *sede dell’impresa* – che non può essere individuata nel server di Uber BV – e l’obbligo del rientro alla base dopo ogni servizio. Tale posizione è stata ribadita nella sentenza del 9 febbraio 2015 del Tribunale civile di Berlino sul merito della causa (101 O 125/14), e successivamente confermata anche dal *Kammergericht* (giudice di appello) nella sentenza dell’11 dicembre 2015 – 5 U 31/15.

Il Tribunale (civile) di Francoforte sul Meno⁵⁸ ha negato che il servizio UberPop integrasse la figura del “trasportatore”, ma ha affermato la sua

⁵⁶ In questo senso, v. anche BVerwG, sentenza 27.7.2015, 3 C 14/14.

⁵⁷ LG Berlino, sentenza dell’11.4.2014 – 15 O 43/14. Tale provvedimento d’urgenza è stato successivamente annullato dal KG Berlin con decisione del 17.10.2014 – 5 U 63/14 –, ma solo perché il ricorrente non aveva dato esecuzione al provvedimento nei tempi previsti, temendo richieste risarcitorie importanti e non perché i giudici avessero cambiato orientamento sul merito della questione.

V., poi, LG Berlino, sentenza del 9.2.2015 – 101 O 125/14 e KG Berlin, sentenza dell’11.12.2015 – 5 U 31/15.

⁵⁸ LG Francoforte sul Meno, provvedimento d’urgenza del 25.8.2014 – 2 03 O 329/14, annullato successivamente per motivi formali: LG Francoforte sul Meno, sentenza del 16.9.2014 – 2 03 O 329/14; v. anche LG Francoforte sul Meno, ordinanze del 8.9.2014 – 2 06 O318/14 – e del

legittimazione passiva per (partecipazione nella) violazione delle norme sulla concorrenza sleale, poiché i conducenti da Uber coinvolti non avevano la necessaria autorizzazione per il trasporto di persone (autorizzazione che sarebbe in ogni caso stata necessaria perché il corrispettivo del trasporto superava i costi operativi del viaggio). Ha pertanto inibito, tramite un provvedimento d'urgenza, il servizio Uber. Con la violazione della PBefG si realizza, ad avviso dei giudici civili, una implicita violazione delle norme sulla concorrenza sleale. Ciò è stato confermato anche dal Tribunale di Francoforte sul Meno nella pronuncia del 18 marzo 2015 con riferimento all'intero territorio tedesco (l'azione legale era stata introdotta da un'associazione delle centrali di taxi di numerose città in Germania operativa su tutto il territorio). A seguito di tale pronuncia, alla fine di maggio 2015, Uber ha infatti abbandonato, per la Germania, la *app* UberPop. La pronuncia del LG di Francoforte è poi stata confermata dalla Corte d'appello (OLG) di Francoforte il 9 giugno 2016.

La Corte amministrativa di Amburgo⁵⁹ ha invece ritenuto che il gestore della Uber *app* UberPop doveva considerarsi, alla luce della concreta impostazione contrattuale, quale "imprenditore-trasportare" ai sensi del PBefG (art. 2, comma 1, per. 2). La Corte superiore amministrativa, la OVG di Amburgo⁶⁰, ha confermato tale interpretazione a seguito di un reclamo, sull'assunto che è il gestore Uber che conclude i contratti con gli utenti della *app* che richiedono servizi di trasporto ed è Uber che fissa i prezzi. Gli utenti devono pagare il prezzo ed eventuali altri contributi (di storno etc.) sempre a Uber e non direttamente ai conducenti. Uber emette fattura e le mance ai conducenti non sono consentite. I contratti di Uber con i conducenti contengono condizioni circa l'età, la condotta e la vettura. Uber paga ai conducenti un contributo garantito per la loro disponibilità (40 ore lavorative) e fattura poi con i conducenti il compenso in base ai viaggi effettuati. Uber gestisce l'impiego dei conducenti con l'aiuto della *smartphone app* messa loro a disposizione. Pertanto, è Uber che risponde del trasporto, occupandosi di tutto, dalla pubblicità all'impiego ed al pagamento del compenso dei conducenti nonché del pagamento del viaggio da parte dei clienti.

11.9.2014 – 2 03 O 342/14 – (provvedimenti inibitori contro i conducenti senza licenza e non contro Uber) e LG Frankfurt del 18.3.2015 – 3-08 O 136/14 – che ha inibito l'*app* UberPop su tutto il territorio tedesco per violazione delle norme sulla concorrenza sleale, pronuncia poi confermata dall'OLG (corte d'appello) Francoforte in data 9.6.2016.

⁵⁹ VG Amburgo del 27.8.2014 – 5 E 3534/14, disponibile in lingua tedesca alla pagina *web* <http://openjur.de/u/717531.print>.

⁶⁰ OVG Amburgo, 24.9.2014, in MMR 2015, 115.

Nello stesso senso si sono orientati anche il Tribunale amministrativo e la Corte superiore amministrativa (OVG) di Berlino⁶¹, che hanno inoltre sottolineato che l'impostazione della Uber *app* e la presentazione di Uber su *internet* è particolarmente rilevante per l'inquadramento di queste nuove realtà commerciali basate su internet. Sia la *app* UberPop che UberBlack creano, da un punto di vista oggettivo, l'impressione che Uber sia effettivamente l'impresa trasportatrice. Ai clienti vengono mostrati, tramite la Uber *app*, le vetture o i conducenti disponibili. I viaggi vengono chiamati "viaggi Uber", per cui il cliente riceve una ricevuta a nome di Uber e non del conducente. Alla luce di tutto ciò, non è invece decisivo che Uber affermi nelle proprie condizioni di utilizzo di non essere il trasportatore.

In definitiva, la giurisprudenza amministrativa ha fatto rientrare Uber nella categoria dei "trasportatori responsabili", donde la necessità di un'autorizzazione per poter effettuare il servizio offerto.

Da notare è che le decisioni rese in relazione ad UberPop riguardavano solo casi in cui il corrispettivo complessivo per il viaggio superava i meri costi operativi riferiti alla vettura (*Betriebskosten*) in relazione al viaggio (v. *supra*). Pertanto, detti viaggi non potevano considerarsi esonerati dall'obbligo di autorizzazione, come quelli oggetto di intermediazione da parte delle agenzie di *car-sharing*. Nel caso oggetto del giudizio di Amburgo, il forfettario medio per chilometro ammontava ad 1,50 Euro e superava quindi notevolmente i costi operativi (che solitamente non superano 0,35 Euro/km). L'argomentazione di Uber secondo cui il passeggero avrebbe in base alle condizioni generali (e la possibilità di recesso) la possibilità di rinegoziare il forfettario per il servizio non ha convinto le corti amministrative né di Amburgo né di Berlino.

Alla luce di questa giurisprudenza, Uber aveva anche rimodulato i compensi per i servizi UberPop e UberBlack a Berlino, riducendo il forfettario a chilometro a soli 0,35 Euro. Intendeva in tale maniera rientrare al privilegio dei trasporti – come quelli della *Mitfahrzentrale* – non soggetti ad alcuna autorizzazione. La dottrina ha però espresso dubbi circa tale possibilità, anche perché Uber stesso non affrontava detti costi operativi della vettura, che ricadevano invece sul conducente o sul titolare dell'auto. In ogni caso, il servizio UberPop è stato nel frattempo abbandonato del tutto in Germania.

Le corti amministrative di Amburgo e Berlino, che hanno appunto confermato i provvedimenti amministrativi che vietavano UberPop e UberBlack nelle proprie

⁶¹ VG Berlino, ordinanza del 26.9.2014 – VG 11 L 353.14 in MM 2015, 117 (procedimento cautelare) e OVG Berlino Brandeburgo, ordinanza del 10.4.2015 – OVG 1 S 96.14.

città, hanno altresì negato, in generale, la possibilità di una qualsiasi autorizzazione dei servizi UperPop e UberBlack: tali servizi non potevano rientrare nella categoria dei taxi, la cui esistenza e funzionalità è un bene comune importante degno di una tutela, che giustifica anche limitazioni di accesso. I provvedimenti di divieto intendevano tutelare, però, non solo l'esistenza e la funzionalità dei taxi, ma anche la vita, l'integrità e la salute dei passeggeri. Al riguardo, si è sottolineato come i conducenti "Uber" – diversamente dai tassisti – non siano tenuti a dare prova della loro capacità ed adeguatezza fisica e psichica o delle loro conoscenze geografiche, né debbano rilevare eventuali contravvenzioni alle regole di traffico. L'esibizione dell'attestato di polizia di buona condotta non avrebbe lo stesso valore della procedura di controllo statale a cui sono sottoposti invece i tassisti. Inoltre, le vetture "Uber" non sono munite di indicatori calibrati dei prezzi, contatori calibrati del tragitto percorso e non sono sottoposti alla revisione straordinaria di cui alla normativa sulle imprese di motovetture per il trasporto di persone (BOKraft – *Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr*).

L'OVG di Amburgo, con una simile argomentazione, ha negato anche la possibilità di autorizzare il nuovo servizio UberPop per un periodo sperimentale ai sensi dell'art. 2 comma 7, PBefG (v. *supra*). L'uso commerciale dei veicoli "Uber" non appositamente assicurati al riguardo è stato ritenuto, dal punto di vista della collettività, non adatto ad essere eccezionalmente autorizzato, dato che comporterebbe pericoli più elevati per il traffico stradale e non da ultimo una elusione delle imposte sul reddito, dei contributi sociali e dell'Iva.

Inoltre, secondo i giudici amministrativi di Berlino, UberBlack non potrebbe essere nemmeno autorizzato come trasportatore NCC. Ai sensi dell'art. 49, comma 4, PBefG, le vetture a noleggio con conducente non sono autorizzati ad accettare clienti su strada né a sostare su strade e piazze pubbliche in attesa di clienti. Per tale tipo di servizio di trasporto, sussiste infatti il c.d. obbligo del rientro alla base. Le vetture possono recarsi in un altro luogo solo se sussistono al riguardo richieste concrete di trasporto, anche trasmesse durante il viaggio via radio dalla sede. Di particolare rilievo è poi l'obbligo di garantire le dovute distanze tra l'offerta dei veicoli NCC ed i servizi dei tassisti che godono di una speciale tutela. Un servizio NCC che potrebbe essere confuso dal cliente con quello dei taxi non è infatti autorizzabile.

Infine, un punto molto dibattuto era ed è la compatibilità dell'intermediazione digitale delle richieste tramite la UberBlack *app* con la normativa sui NCC

scrutinata, visto che detta normativa richiede che la richiesta giunga alla sede dell'impresa e venga poi trasmessa al conducente via radio.

La corte amministrativa di Berlino non ha negato in linea di principio l'ammissibilità di una ricezione digitale delle richieste ed ha valutato se, nel server di Uber BV in Olanda, possa individuarsi la c.d. sede dell'impresa (*Betriebsitz*) ai sensi della legge (PBefG). La corte ha però ritenuto che, per affermare una tale interpretazione, non sia sufficiente il fatto della mera ricezione e dell'inoltro delle richieste. Un inoltro automatico e diretto al conducente tramite la *app* è del resto in contrasto con il requisito della trasmissione via radio della richiesta ricevuta prima alla sede e confonde il confine tra il servizio offerto dai taxi e quello dei veicoli NCC. UberBlack, infatti, suggerisce al cliente di poter chiamare una macchina Uber che si trova nelle sue vicinanze come un taxi, ciò che invece non è consentito in base alle norme sui servizi NCC, con conseguente elusione dei requisiti della legge (cfr. l'art. 6 PBefG).

Secondo i giudici, manca, in particolare in capo alla Uber BV, la disponibilità materiale delle vetture alla sede d'impresa, giacché, secondo le stesse parole di Uber, le vetture sono nella disponibilità dei conducenti o di imprese di noleggio che sono da Uber indipendenti. Infine, il rientro alla base – a questo punto alla sede del server – risulterebbe impossibile alla luce della distanza geografica. Uber ha però annunciato di voler reagire a questa esclusione, manifestando l'intenzione di adeguarsi quanto prima alle esigenze previste dalla normativa.

3. Schede di giurisprudenza costituzionale

Tribunale costituzionale federale, ordinanza dell'8 giugno 1960, 1 BvL 53/55 (BVerfGE 11, 168)

Testo della decisione:

<http://www.servat.unibe.ch/dfr/bv011168.html>

Profili rilevanti:

- taxi e vetture NCC;
- trasporto occasionale su strada;
- diversi requisiti di autorizzazione.

Il *Bundesverfassungsgericht* ha deciso, nell'ambito di un giudizio incidentale, una questione di costituzionalità sollevata da vari giudici in merito ai requisiti normativi di autorizzazione del trasporto occasionale sia con taxi che con vetture NCC.

Il Tribunale ha ritenuto la normativa scrutinata parzialmente incostituzionale ed ha chiarito che l'eventuale necessità di requisiti oggettivi di autorizzazione dell'attività imprenditoriale volti a tutelare beni comuni di

valore straordinario deve essere valutata per ogni categoria di trasporto (di linea o non di linea) in maniera separata. Tale questione non può trovare risposta in maniera uniforme per tutti i servizi di trasporto. Alla luce di ciò, la norma all'epoca vigente è stata ritenuta in contrasto con l'art. 12, comma 1, Legge fondamentale per quanto riguarda il servizio NCC, mentre per i taxi – che rappresentano un bene comune di particolare valore – si poteva applicare un'interpretazione conforme a Costituzione.

Tribunale costituzionale federale, ordinanza del 7 aprile 1964, 1 BvL 12/63 (BVerfGE 17, 306)

Testo della decisione:

<http://www.servat.unibe.ch/dfr/bv017306.html>

Profili rilevanti:

- agenzie di *car-sharing* - intermediazione di passaggi in auto di privati;
- divieto normativo;
- illegittimità – violazione della libertà personale di azione.

Il *Bundesverfassungsgericht* ha deciso una questione di costituzionalità sollevata dal BGH (Corte suprema federale) inerente al servizio di intermediazione pubblica – non soggetto ad autorizzazione – delle agenzie di *car-sharing* (*Mitfahrzentralen*).

Il Tribunale ha ritenuto incostituzionale (e in contrasto con la libertà personale ed il principio dello stato di diritto) la normativa che vietava e sanzionava il trasporto con autovetture dietro un corrispettivo, qualora tale corrispettivo non superasse i meri costi operativi del viaggio e se il conducente e il passeggero fossero stati messi in contatto tramite pubblicità e intermediazione pubblica, nel caso di specie tramite un'agenzia di *car-sharing*.

La norma scrutinata richiedeva un'autorizzazione del trasporto in questione per renderlo ammissibile, senza però regolamentare in maniera chiara e certa i requisiti dell'autorizzazione. La norma risultava, del resto, inadeguata per il trasporto non commerciale effettuato da privati, sottoponendo in maniera sproporzionata a sanzione una condotta quotidiana.

Tribunale costituzionale federale, ordinanza del 14 novembre 1989, 1 BvL 14/85, 1 BvR 1276/84 (BVerfGE 81, 70)

Testo della decisione:

<http://www.servat.unibe.ch/dfr/bv081070.html>

Profili rilevanti:

- autovetture a noleggio con conducente;
- localizzazione e disponibilità di veicoli;

- obbligo di «rientro alla base»;
- obbligo di registrazione delle richieste.

Il *Bundesverfassungsgericht* ha deciso un ricorso costituzionale diretto ed un ricorso incidentale, in relazione ai servizi di noleggio di autoveicoli con conducente ed al divieto nei loro confronti di sostare, come i taxi, su strade e piazze pubbliche e di accettare in tale aree richieste di trasporto.

Il Tribunale costituzionale ha ritenuto tale divieto legittimo, ma ha chiarito che la norma di cui all'art. 49, comma 4, per. 3 PBefG (legge federale sul trasporto di persone), la quale sancisce l'obbligo di rientro alla base delle auto una volta effettuato il singolo servizio, deve essere interpretata conformemente a Costituzione, nel senso che i conducenti delle autovetture a noleggio possano accettare richieste da clienti trasmesse via radio, non solo durante il servizio di trasporto, ma anche durante il viaggio di rientro alla base. Deve quindi essere consentito di interrompere tale viaggio di rientro. Una diversa interpretazione del termine "viaggio" risulterebbe eccessivamente limitativa, mentre interpretando la disposizione nel senso proposto la libertà d'impresa non può dirsi abusivamente compressa. L'obbligo di rientro alla base ed il collegato divieto di sosta in aree pubbliche (riservata ai taxi) è giustificato alla luce di motivi ragionevoli del bene comune ed è necessario ai fini della distinzione del servizio offerto dai taxi, da un lato, e quello delle vetture a noleggio con conducente. Tale distinzione non si limita alla conservazione di profili professionali tradizionali e storici, in quanto mira soprattutto a tutelare l'esistenza e la funzione del servizio dei taxi espressamente riconosciuto dal *Bundesverfassungsgericht* nella pronuncia dell'8.6.1960 quale importante interesse della collettività, che ha valore ancora oggi. Il legislatore poteva giustamente assumere che una (più) libera sosta delle vetture NCC avrebbe pregiudicato il ruolo dei taxi. Bisogna inoltre considerare che le macchine NCC non hanno né l'obbligo di trasporto né sono vincolate alle tariffe prestabilite e pertanto potrebbero, se avessero gli stessi privilegi dei taxi (ma non gli stessi obblighi), compromettere la competitività dei taxi. A lungo andare ciò comporterebbe l'abbandono dei taxi a favore delle macchine NCC senza alcun vincolo alle tariffe di trasporto, che sono però nell'interesse pubblico.

Infine, il Tribunale costituzionale ha escluso anche la asserita violazione del principio di uguaglianza con riferimento alle vetture NCC ed ai taxi, in relazione alla sussistenza solo in capo ai primi dell'obbligo di registrazione delle richieste di trasporto: i taxi possono accettare richieste anche su strada o nei posteggi mentre gli NCC devono accettarle necessariamente solo tramite la sede dell'impresa o l'abitazione.

4. Schede di giurisprudenza amministrativa

Tribunale amministrativo superiore (OVG) di Amburgo, ordinanza del 24 settembre 2014, 3 Bs 175/14

Testo della decisione:
<http://openjur.de/u/736460.print>

Profili rilevanti:

- legge federale sul trasporto delle persone - violazione;
- trasporto occasionale su strada – Uber *app* (Pop);
- compatibilità con diritto dell’Ue.

Il *Tribunale superiore amministrativo* di Amburgo ha accolto il reclamo contro la decisione del VG Hamburg del 27 agosto 2014 e confermato l’immediata esecutività del provvedimento inibitorio delle Uber *app* (Pop), in quanto il modello di business di Uber, che è basato sulle *smartphone-apps*, è un’attività commerciale (di trasporto) che richiede un’autorizzazione ai sensi della legge federale sul trasporto delle persone. Uber non si limita a fare da intermediario nel contatto tra passeggeri e conducenti privati, ma è da ritenersi l’impresa di trasporto responsabile.

Tribunale amministrativo (VG) di Berlino, ordinanza del 26 settembre 2014, VG 11 L 353.14

Testo della decisione:
<http://openjur.de/u/740668.html>

Profili rilevanti:

- legge federale sul trasporto delle persone - violazione;
- trasporto occasionale su strada – Uber *app* (Pop e Black);
- compatibilità con diritto dell’Ue;
- procedimento cautelare.

Il *Tribunale amministrativo* di Berlino ha inibito il servizio UberBlack e Pop in quanto il modello di *business* di Uber, che è basato sulle *smartphone-apps*, è un’attività commerciale (di trasporto) che necessita di un’autorizzazione ai sensi della legge federale sul trasporto delle persone, che nella specie difetta.

Tribunale amministrativo superiore (OVG) di Berlino, ordinanza del 10 aprile 2015, OVG I S 96.14

Testo della decisione:

<http://openjur.de/u/769090.print>

Profili rilevanti:

- legge federale sul trasporto delle persone - violazione;
- trasporto occasionale su strada – Uber *app* (Pop e Black);
- compatibilità con diritto dell’Ue;
- procedimento cautelare.

Il *Tribunale superiore amministrativo* di Berlino ha respinto il reclamo di Uber contro la decisione del VG Berlino del 26 settembre 2014, e confermato il provvedimento inibitorio relativo alle Uber *app* (Black e Pop), in quanto il modello di *business* di Uber, che è basato sulle *smartphone-apps*, è un’attività commerciale (di trasporto) che necessita di un’autorizzazione ai sensi della legge federale sul trasporto delle persone.

5. Schede di giurisprudenza civile

Tribunale (LG) di Berlino, sentenza dell’11 aprile 2014, 15 O 43/14

Testo della decisione:

<http://www.berlin.de/gerichte/presse/pressemitteilungen-der-ordentlichen-gerichtsbarkeit/2014/pressemitteilung.426306.php>

Profili rilevanti:

- concorrenza sleale;
- legge federale sul trasporto delle persone;
- trasporto occasionale su strada - Uber *app*;
- compatibilità con diritto europeo;
- procedimento cautelare.

Il *Tribunale* ha inibito Uber, nell’ambito di un procedimento cautelare, dall’utilizzo delle *app* per servizi NCC a Berlino.

A prescindere della questione se Uber debba ritenersi “trasportatore” ai sensi della PBefG, la sua condotta deve considerarsi in contrasto con la legge sulla concorrenza sleale (UWG), art. 2, comma 1, n. 1, UWG, visto che ha – in qualità di intermediario – quantomeno contribuito dolosamente alla violazione della legge federale sul trasporto delle persone da parte delle imprese NCC e quindi agito come partecipante.

Inoltre, non ha rispettato il divieto di elusione delle disposizioni della legge sul trasporto (art. 6 PBERfG) e le disposizioni che esigono la ricezione delle richieste di trasporto NCC alla sede dell’impresa – che non potrebbe essere individuata nel server di Uber BV – nonché l’obbligo del rientro alla base della vettura dopo ogni servizio. Uber invita infatti *de facto* i conducenti ad intrattenersi sulle strade e nei luoghi di grande richiesta (anche tramite *mail* di informazione su eventi). Le vetture ricevono inoltre

le richieste dei clienti direttamente sul loro *smartphone* e non via radio tramite la sede.

Il Tribunale ha ritenuto che la norma sul trasporto occasionale di cui all'art. 49 IV 2,3 PBefG sia compatibile con il dettato del diritto dell'Unione europea. La libera circolazione di servizi non viene lesa, in quanto gli artt. 56 ss. TFUE non si applicano nel campo del trasporto, come sancisce l'art. 58 TFUE, e poiché la direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno esclude espressamente i servizi di trasporto.

Il Tribunale ha negato che vi sia un atteggiamento favorevole alla categoria dei taxi, che in quanto tale sarebbe inammissibile (alla luce del diritto europeo sulla concorrenza), anche in mancanza di deduzioni rilevanti da parte di Uber circa eventuali pregiudizi monetari derivanti dal necessario collegamento con la sede d'impresa e dall'obbligo di rientro alla base.

Tribunale (LG) di Berlino, sentenza del 9 febbraio 2015 – 101 O 125/14

Testo della decisione:

<http://www.verkehrsexikon.de/Texte/Rspr7152.php>

Profili rilevanti:

- concorrenza sleale;
- legge federale sul trasporto delle persone;
- trasporto occasionale su strada - Uber *app*;
- compatibilità con diritto dell'Ue.

Il Tribunale ha inibito ad Uber le *app* per servizi NCC a Berlino.

A prescindere della questione se Uber debba ritenersi “trasportatore” ai sensi della PBefG, la sua condotta deve considerarsi in contrasto con la legge sulla concorrenza sleale (UWG), art. 2, comma 1, n. 1 UWG, dato che ha, come intermediario digitale, quantomeno contribuito con dolo alla violazione della legge federale sul trasporto delle persone da parte delle imprese NCC e quindi agito come partecipante.

Uber non ha rispettato il divieto di elusione delle disposizioni della legge sul trasporto (art. 6 PBefG) e le disposizioni che esigono la ricezione delle richieste di trasporto NCC alla sede dell'impresa – che non potrebbe in alcun modo essere individuata nel server di Uber BV – nonché l'obbligo del rientro alla base della vettura dopo ogni servizio. Uber invita infatti *de facto* i conducenti ad intrattenersi sulle strade e nei luoghi di grande richiesta (anche tramite *mail* di informazioni su eventi). Le vetture ricevono inoltre le richieste dei clienti direttamente sul loro *smartphone* e non via radio tramite la sede.

Le disposizioni della legge federale sul trasporto sono c.d. norme per regolamentare la condotta sul mercato come imposta dalla legge sulla concorrenza sleale.

Il Tribunale ha infine ritenuto che la norma sul trasporto occasionale di cui all'art. 49 IV 2,3 PBefG sia compatibile con il dettato del diritto dell'Unione europea. La libera circolazione di servizi non viene lesa, in quanto gli artt. 56 ss. TFUE non si applicano nel campo del trasporto, come

sancisce l'art. 58 TFUE, e poiché la direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno esclude espressamente i servizi di trasporto.

Si è negata la sussistenza di un atteggiamento a favore alla categoria dei taxi, che non sarebbe ammissibile.

Kammergericht (KG - giudice di appello) di Berlino, sentenza dell'11 dicembre 2015 – 5 U 31/15

Testo della decisione:

<http://www.berlin.de/gerichte/presse/pressemitteilungen-der-ordentlichen-gerichtsbarkeit/2015/pressemitteilung.426397.php>

Profili rilevanti:

- concorrenza sleale;
- legge federale sul trasporto delle persone;
- trasporto occasionale su strada - Uber *app*;
- compatibilità con diritto dell'Ue.

Il *Kammergericht* ha confermato la sentenza del Tribunale di Berlino che inibisce ad Uber le *app* per servizi NCC a Berlino.

A prescindere della questione se Uber debba ritenersi “trasportatore” ai sensi della PBefG, la sua condotta deve considerarsi in contrasto con la legge sulla concorrenza sleale (UWG), art. 2, comma 1, n. 1 UWG, dato che ha, come intermediario digitale, quantomeno contribuito con dolo alla violazione della legge federale sul trasporto delle persone da parte delle imprese NCC e quindi agito come partecipante.

Uber non ha rispettato il divieto di elusione delle disposizioni della legge sul trasporto (art. 6 PBefG) e le disposizioni che esigono la ricezione delle richieste di trasporto NCC alla sede dell'impresa – che non potrebbe comunque essere individuata nel server di Uber BV – nonché l'obbligo del rientro alla base della vettura dopo ogni servizio. Uber invita infatti *de facto* i conducenti ad intrattenersi sulle strade e nei luoghi di grande richiesta (anche tramite *e-mail* di informazioni su eventi). Le vetture ricevono inoltre le richieste dei clienti direttamente sul loro *smartphone* e non via radio tramite la sede.

Un sistema in cui la richiesta tramite *smartphone app* viene elaborato dal server di Uber BV in Olanda e da lì inoltrato alla sede dell'impresa NCC il cui conducente si trovi nella immediata vicinanza del cliente non assicura che il conducente riceva l'ordine solo se si trovi presso la sede imprenditoriale o al domicilio del imprenditore NCC, o durante il viaggio da o verso tali luoghi, come invece necessario che sia garantito ai sensi dell'art. 49 PBefG. Detta norma, disciplinando solo l'esercizio della libertà imprenditoriale, non può quindi limitare la libertà d'impresa dell'intermediario tra conducenti e passeggeri (quand'anche la limitazione sia proporzionata al fine di tutelare un bene comune importante, come il servizio pubblico garantito dai taxi).

Le disposizioni della legge federale sul trasporto sono c.d. norme per regolamentare la condotta sul mercato di cui alla legge sulla concorrenza sleale.

La corte ha infine ritenuto che la norma sul trasporto occasionale di cui all'art. 49 IV 2,3 PBefG sia compatibile con il dettato del diritto dell'Unione europea. La libera circolazione di servizi non viene lesa, in quanto gli artt. 56 ss. TFUE non si applicano nel campo del trasporto, come sancisce l'art. 58 TFUE, e poiché la direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno esclude espressamente i servizi di trasporto.

Si è negata la sussistenza di un atteggiamento favorevole alla categoria dei taxi che sarebbe in contrasto con il regolamento CE n. 1370/2007.

Infine, nessuna violazione della libertà di insediamento (art. 49 TFUE) è stata registrata, non essendo essa – ad avviso del giudice – neppure rilevante nel caso della Uber BV.

Tribunale (LG) di Francoforte sul Meno, sentenza del 18 marzo 2015 – 3 08 O 136/14 ed altri

Testo della decisione:

<http://openjur.de/u/769270.print>

Profili rilevanti:

- concorrenza sleale;
- legge federale sul trasporto delle persone;
- trasporto occasionale su strada – Uber *app*;
- compatibilità con diritto dell'Ue.

Il Tribunale di Francoforte ha inibito ad Uber l'utilizzo della *app* UberPop per servizi di trasporto dietro un corrispettivo che superi i costi operativi per il viaggio senza disporre delle necessarie autorizzazioni. Il difetto di autorizzazioni è, in sé, già motivo di contrasto con la normativa sulla concorrenza sleale. Il Tribunale ha evidenziato la sussistenza di un rapporto di concorrenza tra le parti (Uber ed un'associazione delle centrali dei taxi operativa al livello federale), a prescindere dell'inquadramento di Uber come intermediario o "trasportatore". Il Tribunale ha tuttavia affermato (ora in maniera inequivocabile) di considerare Uber effettivamente quale impresa trasportatrice responsabile del viaggio e quale contraente degli utenti del servizio.

Il Tribunale ha negato un contrasto con la libertà d'impresa, poiché il modello di *business*, che a suo avviso non è tale da poter essere autorizzato, prevede l'impiego di autoveicoli non assicurati per scopi commerciali e non contempla alcun pagamento di imposte e contributi sociali per i conducenti. L'assicurazione dei pericoli di cui al trasporto occasionale fa parte degli interessi pubblici della collettività. Inoltre, la sicurezza dei passeggeri non viene garantita in assenza di una autorizzazione per il trasporto. Il Tribunale ha negato infine la rilevanza della libera circolazione dei servizi e quindi un qualche contrasto con il diritto dell'Unione europea.

Corte d'appello (OLG) di Francoforte sul Meno, sentenza del 9 giugno 2016 – 6 U 73/15

Testo della decisione:

http://www.lareda.hessenrecht.hessen.de/lexsoft/default/hessenrecht_lareda.html#docid:7614470

Profili rilevanti:

- concorrenza sleale;
- legge federale sul trasporto delle persone;
- trasporto occasionale su strada - Uber *app*;
- compatibilità con diritto europeo.

*La Corte di appello di Francoforte ha respinto l'appello contro la decisione del Tribunale di Francoforte del 18 marzo 2015, e confermato l'inibizione a livello federale dell'utilizzo della app "UberPop" per servizi di trasporto offerti dietro un corrispettivo che superi i costi operativi per il viaggio senza che il conducente disponga delle necessarie autorizzazioni (cfr., per l'indicazione degli argomenti addotti, la sintesi decisione del Tribunale di Francoforte). La corte di appello ha evidenziato, infine, che il rinvio pregiudiziale promosso dal tribunale commerciale di Barcellona il 16 luglio 2015 non obbligava la corte a rinviare alla Corte di giustizia europea le domande poste dalla controparte di Uber in maniera subordinata (per contrasto della normativa nazionale con la libertà dei servizi). La normativa nazionale non è stata ritenuta contrastante con il diritto dell'Unione europea. Peraltro, i motivi esposti dal tribunale di Barcellona concernevano circostanze diverse rispetto a quelle della presente fattispecie e non erano rilevanti. La domanda posta in merito al campo di applicazione della direttiva sulla prestazione di servizi trovava tra l'altro risposta nella sentenza della Corte di giustizia relativa alla causa C 168/14, *Gruppo Itevelesa*.*

INGHILTERRA

di Sarah Pasetto

In Inghilterra, tra i servizi pubblici non di linea su strada rientrano i taxi (nella legislazione indicati con il termine *hackney carriages*) e le cc.dd. *private hire cars* (PHV), ovvero autovetture private per noleggio con il conducente. Queste ultime sono note anche con il nome di minicabs. I taxi possono far salire clienti dalla strada o da postazioni apposite, mentre i minicabs devono obbligatoriamente essere prenotati in anticipo, elettronicamente, telefonicamente o presso un ufficio apposito.

La disciplina è disorganica e fondamentalmente ravvisabile in leggi emesse a cavallo tra il XIX ed il XX secolo. Tale asistematicità è stata considerevolmente accentuata, in tempi recenti, dallo sviluppo tecnologico. Infatti, non solo si è offuscata la distinzione tra taxi e PHV (si pensi al fatto che Uber accetta entrambi i tipi di veicoli tra i propri “affiliati”), ma ben può dirsi che il settore dei trasporti su strada non di linea ha subito una vera e propria rivoluzione.

La gestione del sistema di autorizzazioni ed il dettaglio dei servizi resi da questo tipo di mezzo pubblico è in larga misura disciplinato dalle singole autorità locali o, nella città di Londra, dall’ente *Transport for London* (TfL). I nuovi servizi per la mobilità, come Uber, sono considerati alla stregua di PHV: si applica loro, dunque, la disciplina tradizionalmente prevista per i minicabs. In particolare, i conducenti devono munirsi di una apposita autorizzazione da parte dell’autorità locale.

1. Schede di normazione primaria

Metropolitan Carriage Act 1869

Testo della legge:

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/32-33/115/contents>

Profili rilevanti:

- definizione di numerosi termini relativi al trasporto pubblico su strada non di linea;
- disciplina generale di questo tipo di trasporto.

La legge, oggetto di numerose modifiche nel corso del tempo, definisce le *hackney carriages*, categoria che oggi consiste nei taxi, come “qualsiasi veicolo per il trasporto di passeggeri che mette a disposizione i propri servizi senza bisogno di prenotazione [...] e non è né uno *stage carriage* né un tram” (section 4).

La normativa conferisce alla *Transport for London* (TfL) il potere di concedere le autorizzazioni ad operare in quanto *hackney carriage* e quello di disciplinare le modalità di concessione delle stesse. Inoltre, prevede una sanzione per l'utilizzo di veicoli non autorizzati, dell'ammontare di £5 per ogni giorno di attività del veicolo privo di autorizzazione, cui è soggetto il proprietario del veicolo⁶²; una sanzione analoga viene irrogata ogni volta che il veicolo viene trovato presso un posteggio taxi. Le *hackney carriages* possono essere guidate solo da conducenti debitamente autorizzati; anche in questo caso, l'autorizzazione è gestita dalla TfL.

La legge attribuisce alla TfL il potere di emanare atti normativi secondari (*regulations*) per disciplinare l'attività dei taxi entro la zona geografica di sua competenza. La TfL ha il potere di far valere le previsioni dell'Act e dei relativi regolamenti di volta in volta emessi.

Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976, Part II

Testo della legge:

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1976/57/part/II>

Profili rilevanti:

– *disciplina del trasporto pubblico su strada non di linea al di fuori della città metropolitana di Londra*

La legge introduce una disciplina generale del sistema per il rilascio delle autorizzazioni a veicoli, conducenti ed operatori del trasporto pubblico non di linea su strada, tra cui anche i *public hire vehicles* (PHV). Il dettaglio della disciplina è lasciato alle singole autorità locali. Vi è anche un meccanismo per i ricorsi, dinanzi ad un organo giurisdizionale, contro le decisioni delle autorità locali. La legge reca un'espressa esclusione della possibilità per i veicoli PHV di sostare nei posteggi riservati ai taxi e di fare uso di tassametri.

Private Hire Vehicles (London) Act 1998

Testo della legge:

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/34/contents>

Profili rilevanti:

– *disciplina dell'autorizzazione e regolamentazione dei private hire vehicles (PHV) e dei relativi conducenti ed operatori.*

⁶² Come appurato nella sentenza *Transport for London v Uber London Limited, Licensed Taxi Drivers Association & Licensed Private Hire Car Association* (v. *infra*), il proprietario è la persona a nome del quale il veicolo è registrato.

Un *private hire vehicle* (PHV) è equiparabile, all'incirca, all'autovettura privata a noleggio con conducente. Tali veicoli sono noti anche come *minicabs*. A differenza dei taxi, che possono far salire i loro clienti sulla strada o sui posteggi dedicati, i PHV devono obbligatoriamente essere prenotati in anticipo, elettronicamente, telefonicamente o presso un ufficio apposito. La *section 1* della legge definisce il PHV come un “veicolo costruito o modificato per ospitare meno di nove passeggeri, che viene messo a disposizione del pubblico, assieme ad un conducente, per il noleggio allo scopo di trasportare passeggeri, diverso da un taxi autorizzato o da un veicolo per il servizio pubblico”⁶³.

La richiesta e l'accettazione di prenotazioni per veicoli PHV richiede un'autorizzazione apposita, rilasciata dalla *Transport for London* (TfL); l'attività priva di autorizzazione è soggetta ad una sanzione pecuniaria.

La legge stabilisce condizioni generali per il rilascio dell'autorizzazione ad operatori, conducenti e veicoli e la possibilità, per i conducenti che si siano visti negare l'autorizzazione, di agire in giudizio per contestare il rigetto della loro richiesta. Impone anche una serie di obblighi nei confronti degli operatori delle agenzie per il noleggio di PHV, tra cui ad esempio quello di esibire l'autorizzazione ad operare in ciascuno degli uffici e dei proprietari dei veicoli autorizzati (ad esempio, l'obbligo di revisione periodica dell'automobile).

È prevista una disciplina dei veicoli adibiti all'uso come PHV (idoneità e modalità di operazione). In particolare, la *section 11* vieta l'uso dei tassametri.

La legge attribuisce alla TfL il potere di emanare atti normativi secondari (*Regulations*) per regolamentare l'attività dei taxi entro la zona geografica di sua competenza.

2. Schede di normazione secondaria

The Private Hire Vehicles (London PHV Driver's Licences) (Amendment) Regulations 2016

The Private Hire Vehicles (London) (Operators' Licences) (Amendment) Regulations 2016

The Private Hire Vehicles (London PHV Licences) (Amendment) Regulations 2016

Testo delle norme:

<http://content.tfl.gov.uk/phd-ammendment-regs-2016.pdf>

<http://content.tfl.gov.uk/pho-ammendment-regs-2016.pdf>

<http://content.tfl.gov.uk/phv-ammendment-regs-2016.pdf>

⁶³ Veicolo che può essere pure un veicolo a noleggio o a pagamento, ma in grado di trasportare nove o più passeggeri, oppure un veicolo più piccolo adibito al trasporto passeggeri, ma che impone tariffe separate a ciascuno di essi per il viaggio effettuato.

Profili rilevanti:

- condizioni per la concessione dell'autorizzazione a condurre un veicolo PHV;
- disciplina delle modalità di svolgimento del servizio di guida con veicolo PHV.

Il primo insieme di *Regulations* è stato emanato allo scopo di introdurre un requisito di conoscenza adeguata della lingua inglese da parte di coloro che intendono ottenere l'autorizzazione a condurre un veicolo PHV. La modifica è stata introdotta a seguito di numerosi reclami degli utenti dei servizi dei veicoli PHV che lamentavano l'incapacità di comunicare adeguatamente con il conducente; Uber ha annunciato di voler ricorrere in giudizio contro la TfL⁶⁴, anche perché le spese per sostenere la prova di idoneità è elevata (l'ammontare è pari a £200) e risulta più ardua della analoga prova predisposta per concedere la cittadinanza britannica, ciò che violerebbe l'*Equality Act 2010*.

Il secondo atto normativo prevede, tra l'altro, che, prima di intraprendere il viaggio, i conducenti di veicoli PHV debbono fornire all'utente una stima accurata del relativo costo e debbono accordarsi sul costo con l'utente. Inoltre, l'operatore deve fornire all'utente dettagli sul conducente e sul veicolo assegnato alla sua prenotazione; l'operatore deve altresì mettere a disposizione un servizio per i reclami per i clienti, attivo in qualsiasi momento. Infine, l'operatore deve fornire, all'organo incaricato della concessione delle autorizzazioni, dettagli circa i conducenti ed i veicoli.

Il terzo regolamento introduce l'obbligo di stipulare una polizza assicurativa relativa al veicolo PHV preposto al trasporto di persone. Vieta inoltre l'affissione di materiale pubblicitario sul veicolo, ivi incluso anche il materiale pubblicitario relativo ad un veicolo PHV.

I regolamenti sono entrati in vigore il 27 giugno 2016.

3. Schede di giurisprudenza

***High Court, The Queen on the Application of Robert David Oddy v Bugbugs Ltd* – [2003] EWHC 2865 (Admin)**

Testo della decisione:

www.licensingresource.co.uk/sites/all/files/taxi/bugbugs.pdf

Profili rilevanti:

- definizione dei riscio condotti tramite bicicletta;
- assoggettabilità degli stessi all'obbligo di autorizzazione.

L'impresa Bugbugs Ltd opera nel settore del trasporto mediante *pedicabs*, ovvero riscio condotti tramite bicicletta non motorizzata. La società li concede in affitto ai conducenti. I *pedicabs* non effettuano fermate

⁶⁴ Cfr. *Uber launches legal challenge over new London taxi rules*, in *City A.M.*, 16 agosto 2016, <http://www.cityam.com/247633/uber-launches-legal-action-over-new-london-taxi-rules>.

lungo un percorso prestabilito; piuttosto, il mezzo viene condotto per le strade della città ed accettano i clienti direttamente sulla strada.

La questione principale nel caso di specie era la corretta definizione da applicare ai *pedicabs*, e segnatamente se dovessero essere ritenuti *hackney carriages* ovvero *stage carriages*. La *section 4* del *Metropolitan Carriage Act 1869* definisce le *hackney carriages* come “[q]ualsiasi veicolo per il trasporto di passeggeri che mette a disposizione i propri servizi senza bisogno di prenotazione [...] e che non è né uno *stage carriage* né un tram”; per contro, *stage carriages* sono “qualsiasi veicolo per il trasporto di passeggeri che mette a disposizione i propri servizi senza bisogno di prenotazione in qualsiasi strada o luogo pubblico entro i limiti posti dal presente *Act* e nel quale i passeggeri, od alcuni di essi, sono tenuti a versare una tariffa separata e distinta, ovvero una cifra basata su tariffe separate o distinte per i loro rispettivi posti nello stesso veicolo”. Applicando ai *pedicabs* la seconda definizione, non si sarebbe integrato l’obbligo di autorizzazione da parte delle autorità locali; viceversa, applicando la prima, l’autorizzazione sarebbe stata necessaria e, quindi, l’impresa *Bugbugs* sarebbe stata assoggettabile ad una sanzione pecuniaria per aver operato senza la debita licenza.

Confermando l’approccio adottato dalla corte rimettente, la *High Court* ha stabilito che i *pedicabs* rientravano nella definizione di *stage carriages* ed erano pertanto esenti dall’obbligo di autorizzazione.

Le parti convenivano sulla definizione di *pedicab*: un veicolo che metteva a disposizione i propri servizi (al pubblico) senza prenotazione e relativamente al quale ciascun passeggero era tenuto a versare una tariffa separata e distinta. Nella specie, ad essere decisiva, a parere del giudice, era la seconda parte della definizione, fondamentale nel ricondurre i *pedicab* entro la definizione di *stage carriage*.

Il giudice ha accettato che la definizione di *stage carriage* dovesse includere una condizione secondo cui il veicolo in questione doveva effettuare fermate lungo un percorso predefinito. Tuttavia, ha ritenuto che il linguaggio scelto dal Parlamento nella formulazione della legge del 1869 non imponeva necessariamente l’esclusione, dalla definizione, di un veicolo solo perché non effettuava fermate lungo un percorso prestabilito. Piuttosto, il lessico utilizzato rivelava l’intenzione del legislatore di indicare i veicoli in cui ogni passeggero versava una tariffa separata al conducente. Pertanto, i *pedicabs* non erano soggetti all’obbligo di autorizzazione.

Lo stesso giudice ha ammesso che la conclusione alla quale era giunto poteva apparire “strana”, considerando che le *stage carriages* sono precursori degli odierni autobus. Nel gennaio 2016, la *Transport for London*, l’autorità che gestisce il trasporto pubblico a Londra, ha annunciato di voler introdurre una regolamentazione del settore dei *pedicabs*; tuttavia, ad oggi, non è stato pubblicato alcun atto normativo al riguardo.

High Court, Transport for London v Uber London Limited, Licensed Taxi Drivers Association & Licensed Private Hire Car Association – [2015] EWHC 2918 (Admin)

Testo della decisione: <https://www.judiciary.gov.uk/judgments/transport-for-london-v-uber-london-ltd-licensed-taxi-drivers-association-licensed-private-hire-car-association/>

Profili rilevanti:

- definizione di tassametro;
- diversità, rispetto al tassametro, dell'apparecchiatura per calcolare le tariffe Uber.

Nel 2014, i conducenti di taxi londinesi hanno inscenato un blocco del traffico per protestare contro il diniego, opposto dalla *Transport for London* (TfL), di precludere ai conducenti di Uber London Limited (d'ora innanzi, Uber) il calcolo della tariffa loro dovuta in base alla distanza percorsa durante il viaggio ed il tempo richiesto dallo stesso. Il diniego veniva ritenuto lesivo dell'asserito diritto dei tassisti di essere i soli utilizzatori dei tassametri a Londra.

Nell'ottobre 2015, la TfL si è rivolta alla *High Court* al fine di ottenere una *declaration* circa la corretta interpretazione della definizione di tassametro.

La TfL ha concesso all'azienda Uber l'autorizzazione a svolgere attività in quanto operatore di *private hire vehicles* (PHV). I veicoli nella rete di Uber sono autovetture dotate di autorizzazione allo svolgimento dell'attività di PHV e di taxi ordinari. Nel caso di specie, tuttavia, la controversia verteva, evidentemente, solo sui PHV⁶⁵.

La *Section 11* del *Private Hire Vehicles (London) Act 1998* stabilisce che: “(1) [n]essun veicolo a cui è collegata una licenza *London PHV* potrà essere dotato di un tassametro. (2) Se un veicolo del genere è dotato di un tassametro, il proprietario⁶⁶ del veicolo è colpevole di un reato ed assoggettabile, su dichiarazione di colpevolezza sommaria, ad una multa [...] (3) Nella presente *section*, ‘tassametro’ significa uno strumento per calcolare la tariffa da imporre relativamente a qualsiasi viaggio, con riferimento alla distanza percorsa od al tempo trascorso sin dall'inizio del viaggio (oppure una combinazione di questi due elementi)”.

L'apparecchio asseritamente equiparabile al tassametro consisteva nello *smartphone* di cui deve munirsi ogni conducente di veicoli PHV che desideri affiliarsi ad Uber, acquistandone uno privatamente oppure noleggiandolo dalla stessa azienda. Il conducente deve poi caricarvi l'*app* creata da Uber appositamente per i suoi conducenti. L'*app* reca dei tasti che il conducente deve premere per segnalare l'inizio e la fine di ogni viaggio. Alla fine del viaggio, l'*app* indica la tariffa dovuta. Questa viene calcolata dai *server* dell'azienda situati negli Stati Uniti, in base a segnali GPS

⁶⁵ I taxi che si affiliavano ad Uber continuano ad utilizzare, seppure con qualche lieve aggiustamento, il tassametro ordinario.

⁶⁶ Cioè, l'intestatario del veicolo nel registro automobilistico.

provenienti dallo *smartphone* del conducente ed utilizzando un algoritmo che tiene conto del tipo di veicolo PHV, della distanza percorsa durante il viaggio e del tempo necessario per compierlo. Solo in taluni eccezionali casi, non è possibile computare la tariffa secondo questo metodo, ad esempio al verificarsi di un *black-out* dei relativi sistemi informatici.

Il giudice ha adottato un'interpretazione letterale della legislazione applicabile ed ha concluso che i veicoli PHV di Uber non fossero dotati di un tassametro ai sensi della definizione prevista dalla *section 11*. Gli *smartphones* congiuntamente all'*app* per conducenti non possono essere ritenuti apparecchi per la computazione di tariffe, nemmeno se considerati unitamente ai *server* dell'azienda; in ogni caso, anche qualora gli elementi fossero così definibili, resta il fatto che l'autovettura PHV non ne è "dotata", contrariamente a quanto richiesto dalla *section 11(1)*. Nella *section* suddetta, infatti, nulla impedisce l'uso di un tassametro, se questo non fa parte degli oggetti in dotazione col veicolo. Allo stesso modo, non vi sono previsioni legislative, né nell'*Act* in questione né nelle relative *Regulations*, che precisino come un conducente o l'operatore di un veicolo PHV debba computare le tariffe imposte, né indicazioni che vietano l'uso dei dati più ovvi quali la distanza percorsa ed il tempo impiegato per il viaggio. Le previsioni pertinenti non recano alcun obbligo, per l'operatore, di fornire una stima del costo prima del viaggio⁶⁷, e non vi sono divieti sulla computazione della tariffa alla fine del viaggio.

La *High Court* ha pertanto rilasciato la *declaration* richiesta dalla TfL per confermare che l'apparecchiatura utilizzata da Uber non poteva essere considerata alla stregua di un "tassametro".

Corte di giustizia dell'Unione europea, *The Queen, on the application of Eventech v Parking Adjudicator*, 14 gennaio 2015, causa C-518/13

Testo della decisione:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=161376&doclang=IT>

Profili rilevanti:

- aiuti di stato;
- corsie riservate agli autobus pubblici: circolazione vietata ai veicoli PHV ma consentita ai taxi ordinari.

La Corte di giustizia dell'Unione europea ha stabilito che il divieto di circolazione nelle corsie riservate agli autobus pubblici imposto nei confronti dei veicoli PHV, e l'assenza di un analogo divieto ai taxi ordinari, non costituisce un aiuto di stato.

⁶⁷ Si vv. però i *Private Hire Vehicles (London) (Operators' Licences) (Amendment) Regulations 2016*.

MESSICO

di Carmen Guerrero Picó

Messico D.F.

La legge sulla mobilità nel Distretto federale (*Ley de movilidad del Distrito Federal*), pubblicata nella *Gaceta Oficial del Distrito Federal* il 14 luglio 2014, stabilisce, all'art. 258⁶⁸, che incorre nel reato di trasporto illegale di viaggiatori o di merci chi, senza avere ottenuto la concessione o il permesso dell'autorità pubblica competente, presta servizio pubblico, privato o commerciale, di viaggiatori o merci nel territorio del Distretto federale. Il reato è sanzionato con una pena detentiva da tre mesi a due anni ed una pena pecuniaria. Ad avviso dei tassisti, l'anzidetta disposizione avrebbe comportato la messa fuori legge delle *app* Uber e Cabify, che avevano cominciato ad operare nel territorio del Distretto federale quell'anno, riscuotendo un grande successo tra la cittadinanza.

Adottando un'iniziativa per certi versi pionieristica, il Governo del Distretto federale ha cercato di mediare tra le parti interessate allo scopo di migliorare il servizio di trasporto nel territorio e, nel mese di luglio 2015, la *Secretaría de movilidad* (SEMOVI) ha emanato nuove norme che disciplinano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di taxi⁶⁹ e la prestazione di servizi privati di trasporto con conducente mediante *apps* o pagine *web*.

Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen y/o Administren Aplicaciones y Plataformas Informáticas para el Control, Programación y/o Geolocalización en Dispositivos Fijos o Móviles, a través de las cuales los Particulares pueden Contratar el Servicio Privado de Transporte con Chofer en el Distrito Federal, publicado nella Gaceta Oficial del Distrito Federal, n. 133 bis, del 15 luglio 2015, 5 ss.

Testo delle norme:

http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf

⁶⁸ Il testo, novellato pochi mesi dopo (v. la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* del 28 novembre 2014), è reperibile alla pagina *web* <http://www.aldf.gob.mx/archivo-ba20960fb6570ec7d4ee34c30ee2d733.pdf>.

⁶⁹ V. l'*Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones para el Control, Programación y/o Geolocalización en Dispositivos Fijos o Móviles, a través de las cuales los Particulares pueden Contratar el Servicio Público de Taxi en el Distrito Federal*, pubblicato nella *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, n. 133 bis, del 15 luglio 2015, 2 ss.

Profili rilevanti:

– disciplina *ad hoc* riguardante le persone giuridiche che operano e/o amministrano applicazioni e piattaforme informatiche che permettono di contrattare servizi pubblici di taxi e servizi privati di trasporto con conducente.

L'*acuerdo*, che permette ai privati di contrattare attraverso *apps* tipo Uber, inquadra i servizi prestati come un servizio di trasporto privato ai sensi dell'anzidetta legge sulla mobilità⁷⁰, per cui gli interessati dovranno essere in possesso di un permesso rilasciato dalla SEMOVI ed essere iscritti in un apposito registro. L'elenco delle persone giuridiche autorizzate sarà disponibile sul sito *web* della SEMOVI.

L'iscrizione si realizza attraverso la pagina *web* della SEMOVI (www.semovi.df.gob.mx) e devono essere fornite le seguenti informazioni: atto costitutivo dell'impresa, dati identificativi e di contatto dell'impresa e del rappresentante legale e denominazione delle applicazioni o piattaforme. Il portale permette la trasmissione telematica delle copie digitali dei documenti che accreditano le informazioni inserite nel sistema. L'iscrizione è sottoposta al pagamento di tasse locali.

Al momento dell'iscrizione, le persone giuridiche devono accettare di versare l'1,5% del fatturato per ogni viaggio al *Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón* (al fine di migliorare i servizi di trasporto) e devono sottoscrivere una clausola di confidenzialità.

Una volta iscritta la persona giuridica, gli amministratori devono richiedere ed ottenere i permessi per il servizio privato di viaggiatori, di durata annuale. Devono, quindi, fornire l'informazione (e la relativa documentazione) identificativa del veicolo, delle licenze di guida del conducente e dell'assicurazione.

Le nuove norme richiedono che le vetture abbiano un valore commerciale di almeno 200.000 *pesos*, che abbiano il c.d. bollino "polveri sottili", quattro porte, aria condizionata, cinture di sicurezza per tutti i passeggeri e funzionanti, airbag anteriore, radio e debbono esibire un'identificazione visibile all'interno dell'abitacolo.

Il sistema emette un foglio per ogni vettura che dimostra l'iscrizione e l'avvenuta approvazione della vettura; il foglio deve essere presente all'interno della vettura. Per ogni veicolo approvato devono essere corrisposte altre tasse.

Non è permesso il pagamento in contanti, con carte prepagate o attraverso un borsellino elettronico, e neanche il sub-affitto dei veicoli autorizzati. Inoltre, non si permette che questi veicoli sostino nella via pubblica né che facciano uso indebito della via pubblica; dovranno sostare nel domicilio dichiarato dagli operatori delle *startup*.

Infine, tutti i veicoli sono suscettibili di ispezione e controllo e devono superare un controllo tecnico annuale.

⁷⁰ In base alla legge, trattasi di imprese che offrono un servizio esclusivo ad un settore della popolazione che cerca un servizio di trasporto in un veicolo con conducente, con certe caratteristiche speciali: utilizzo attraverso un'*app* elettronica, sottoscrizione da parte dei membri di un contratto di adesione elettronica, con possibilità di selezionare il veicolo, possibilità di accesso alla fatturazione e pagamento con carta di credito.

NORVEGIA

di Céline Torrisi

Uber è arrivato sul mercato del trasporto di persone norvegese nel 2014. La disciplina norvegese sul trasporto professionale di persone⁷¹ richiede il possesso di una licenza di taxi per poter eseguire un servizio di trasporto di persone sulla pubblica via. I conducenti che eseguono il servizio di trasporto di persone per Uber, in modo occasionale ed in assenza di tale licenza, sono stati considerati come taxi abusivi, operanti dunque in violazione della suddetta disciplina.

Nel mese di ottobre 2015, un conducente Uber è stato arrestato dalla polizia, che gli ha inflitto un'ammenda. Il conducente ha rifiutato la contravvenzione ed è stato tradotto in giustizia davanti alla Corte di Oslo. Tuttavia, nel mese di gennaio 2016, la Corte lo ha assolto: i giudici hanno considerato che la messa in relazione dei clienti con i conducenti tramite una *applet* non poteva essere considerata come una attività realizzata nello spazio pubblico. La disciplina della legge sopra menzionata non era quindi applicabile al caso.

La città di Oslo ha interposto appello nei confronti della decisione, perché sosteneva che la condotta del conducente rientrasse nella disciplina del par. 4 della legge, che richiede il possesso di una licenza per poter esercitare un servizio di trasporto di persone sulla pubblica via. L'appello è stato respinto.

Nel mese di gennaio 2016, il Ministro delle finanze Siv Jensen ha dichiarato l'intenzione di modificare la disciplina in vigore al fine di adeguarla alle evoluzioni indotte dall'economia partecipativa (è stato chiarito che il suo discorso era prevalentemente indirizzato a *Uber* e *Airbnb*)⁷².

⁷¹ Reperibile alla pagina web <https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/act-on-professional-transport-by-motor-v/id636843/>.

⁷² Cfr. <http://www.newsinenglish.no/2016/01/05/welcome-warms-for-airbnb-uber/>.

OLANDA

di Maria Theresia Roerig

In Olanda⁷³, i servizi taxi (che non sono considerati servizi di trasporto pubblico) ed il trasporto non di linea su strada vengono regolamentati dalla Legge sul trasporto di persone, la c.d. *Wet personenvervoer 2000 (Wp2000)*⁷⁴, e dal relativo regolamento, la *Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000)*. È prevista in capo, ai *provider* dei servizi taxi, la necessità di ottenere una licenza per il trasporto di persone dietro corrispettivo, oltre a determinati requisiti, relativi, ad esempio, alle loro vetture, alle tariffe, alle revisioni, etc.

L'impresa Uber aveva dato corso ad un progetto pilota dell'*app* UberPop ad Amsterdam tra luglio e settembre 2014, poi esteso a L'Aja e Rotterdam. Tale servizio è stato però presto sospeso⁷⁵ a seguito della pronuncia della Corte di appello del L'Aja, competente nel campo del commercio e dell'industria, dell'8 dicembre 2014, che ha vietato il progetto pilota in quanto ritenuto contrastante con la normativa in materia di trasporto sopra menzionata.

Il servizio UberPop ed alcuni conducenti ad esso collegati sono stati coinvolti in varie controversie amministrative e penali in Olanda ed un'indagine penale è attualmente in corso anche contro la società Uber BV, che ha sede proprio in Olanda⁷⁶.

È peraltro interessante osservare che invece altri servizi di Uber, come in particolare UberBlack e UberLux, i quali si avvalgono di conducenti professionisti con la necessaria licenza, non sono stati per ora vietati, nonostante che non sempre abbiano osservato tutti i requisiti aggiuntivi richiesti rispetto a quello della licenza. Ciò potrebbe spiegarsi con il fatto che non si intende

⁷³ Vedi per ulteriori dettagli V. MAK, *UBER in the Netherlands*, in *EuCML* 2015, 154 ss.

⁷⁴ Testo reperibile alla pagina web http://www.st-ab.nl/wetten/0759_Wet_personenvervoer_2000_Wp_2000.htm.

⁷⁵ Cfr. *UberPop discontinues in The Netherlands*, <https://newsroom.uber.com/netherlands/uberpop-discontinues-in-the-netherlands-2/>; *More Woe for Uber as ride-sharing service UberPop ban upheld in the Netherlands*, <https://techcrunch.com/2014/12/08/uber-holland-uberpop/>; e *Uber to Drop Low-Cost Uberpop - Car-Hailing Service in the Netherlands*, <http://www.wsj.com/articles/uber-to-drop-low-cost-uberpop-car-hailing-service-in-the-netherlands-1447874647>.

⁷⁶ Cfr. *Dutch launch criminal investigation into Uber*, <http://www.reuters.com/article/us-uber-netherlands-investigation-idUSKBN0N81G620150417>; e *Dutch police launch criminal investigation into Uber*, <https://www.theguardian.com/technology/2015/apr/17/uber-dutch-police-launch-criminal-investigation>.

impedire del tutto ai nuovi operatori innovativi l'ingresso nel mercato olandese. Il Segretario di Stato per Infrastrutture e Ambiente, Wilma Mansfeld, si è infatti già attivata per cercare una soluzione legislativa che trovi il giusto equilibrio tra i contrapposti interessi e che quindi, da un lato, offra tutele per i servizi ed i valori protetti dalla normativa esistente e che, dall'altro, non precluda l'ingresso nel mercato di iniziative innovative.

PORTOGALLO

di Carmen Guerrero Picó

1. Giurisprudenza

Uber ha cominciato ad operare in Portogallo dal 2014, nelle città di Lisbona e di Porto.

L'Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros (ANTRAL) ha chiesto alle autorità giudiziarie di vietare i servizi dell'applicazione Uber nel paese per violazione delle norme che disciplinano l'accesso e l'esercizio dell'attività di trasporto di viaggiatori e della concorrenza. La difesa di Uber si è sostanziata nella rivendicazione di svolgere un ruolo di intermediazione, nel senso che funge solo da mezzo perché altri soggetti si mettano d'accordo sul trasporto.

La misura cautelare di chiusura e divieto di continuare a prestare servizi è stata accolta con una decisione del *Tribunal Central de Lisboa* del 28 aprile 2015, riconfermata successivamente il 25 giugno 2015.

Tribunal Central de Lisboa, sezione civile, decisione del 25 giugno 2015

Testo della decisione (in lingua portoghese):

<http://antral.pt/resources/494586e0963bd345908f7680672376af/geral/p.ca.utelaruber-decisao.pdf>

Profili rilevanti:

- conferma delle misure cautelari per pratica concorrenziale sleale;
- cessazione e divieto di svolgimento delle attività di Uber in Portogallo.

La corte ha ritenuto che l'attività posta in essere da Uber – che si ritiene difficilmente controllabile – integri una fattispecie di concorrenza illegale. A sostegno della decisione, il *Tribunal Central de Lisboa* ha valutato il rischio che implica per il pubblico in generale l'omesso pagamento di tasse ed il modo opaco con cui il servizio è fornito. Come nel caso spagnolo, si è disposta la cessazione ed il divieto delle prestazioni e l'aggiudicazione del servizio di trasporto di passeggeri in veicoli commerciali, in Portogallo, sotto il nome di Uber o qualsiasi altro che abbia identiche finalità. È stato inoltre stabilito che non si possa accedere all'applicazione o alla pagina *web* di Uber utilizzando fornitori di servizi della società dell'informazione portoghese.

Il 17 giugno 2016 la Corte di appello di Lisbona (*Tribunal da Relação de Lisboa*) ha accolto in parte il ricorso proposto da Uber nei confronti della decisione del tribunale civile di Lisbona. La Corte di appello ha ritenuto che la decisione che accordava le misure cautelari difettava di motivazione ed ha ordinato al tribunale di fondare punto per punto, senza generalizzazioni, la sua decisione⁷⁷.

2. Progetti di revisione della normativa

In Portogallo, il trasporto di passeggeri in vetture a noleggio con conducente è possibile solo per spostamenti in taxi. Il settore dei taxi ha chiesto alle autorità di rafforzare i controlli e la sanzione nei confronti dei servizi che non rispettano la normativa sui trasporti.

Il 12 maggio 2016 il gruppo parlamentare *Partido Comunista Português* ha presentato un'iniziativa legislativa volta a sanzionare penalmente il c.d. 'trasporto [tipo] UBER'. Si tratta del *Projeto de Lei n. 233/XIII-1ª, Procede à sexta alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, reforçando as medidas dissuasoras da atividade ilegal no transporte em táxi*⁷⁸.

I mutamenti normativi proposti allo scopo sono: il divieto di trasporto di passeggeri a pagamento su veicoli leggeri che non siano taxi, il divieto di delocalizzazione dei veicoli con licenza per il trasporto viaggiatori, e l'irrigidimento delle sanzioni all'impresa fornitrice del servizio nonché al proprietario della vettura coinvolta.

Di segno diverso (più in linea con le richieste della Commissione europea)⁷⁹ è l'iniziativa che sta portando a termine l'esecutivo lusitano. Nel mese di luglio 2016, il Governo ha reso pubblica la decisione di presentare entro settembre un'apposita disciplina volta a regolamentare i servizi di trasporto offerti da applicazioni di trasporto come Uber e Cabify (*serviço de transporte de*

⁷⁷ Fonte: http://economico.sapo.pt/noticias/relacao-da-razao-a-uber-contra-taxistas_252246.html.

⁷⁸ L'iter dell'iniziativa è consultabile alla pagina web <https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalleIniciativa.aspx?BID=40368>.

⁷⁹ V. *Un'agenda europea per l'economia collaborativa*, COM(2016) 356 final, del 2 giugno 2016, <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/IT/1-2016-356-IT-F1-1.PDF>. V. anche *European agenda for the collaborative economy - supporting analysis*, SWD(2016)184/F1, <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/10102/2016/EN/10102-2016-184-EN-F1-1-ANNEX-1.PDF>.

passageiros em veículos descaracterizados), nonché a disciplinare il funzionamento delle piattaforme elettroniche di cui essi si avvalgono.

Il Ministero dell'ambiente sta fornendo ai mezzi di comunicazione alcune informazioni riguardo allo sviluppo dei lavori. Per eliminare situazioni di concorrenza sleale, sostanzialmente con il settore dei taxi, si intende omogeneizzare le condizioni di accesso all'attività, ammorbidendo le rigide condizioni attualmente esistenti per l'accesso al servizio di trasporto di viaggiatori. Il Governo richiede che le vetture di queste piattaforme siano soggette ad un contingente nazionale (e non regionale o locale, come per i tassisti). I conducenti dovranno munirsi di licenza ed i servizi saranno soggetti al pagamento di tasse. Si riconoscerà il diritto di sostare nella via pubblica solo all'attuale servizio di taxi, che potranno essere utilizzati senza necessità di prenotazione. Nel caso delle applicazioni si esigerà, invece, la prenotazione del servizio attraverso Internet. Le vetture dovranno essere identificate attraverso un distintivo.

PUERTO RICO

di Carmen Guerrero Picó

L'11 luglio 2016 Uber ha cominciato a prestare servizi a Puerto Rico. Uber Puerto Rico ha denunciato dinanzi alle autorità giudiziarie la *Comisión de Servicio Público* (CSP) ed il *Departamento de Transportación y Obras Públicas* (DTOP). La CSP a sua volta ha denunciato Uber ed i suoi autisti.

Uber chiedeva che il giudice accertasse che l'unica agenzia competente per disciplinare i servizi di trasporto con conducenti indipendenti (prestatori di servizi cc.dd. ERT) è il DTOP e che quindi la CSP difetta di competenza al riguardo. Riteneva che un'eventuale doppia regolamentazione da parte di questi enti fosse contraria alla legge 454-2000 sulla flessibilità amministrativa per le piccole imprese, per cui doveva impedirsi alla CSP di intraprendere azioni legali nei suoi confronti.

La CSP ha ribadito la propria competenza in materia e ha denunciato Uber per violazione della legislazione in materia di trasporto di persone.

La Federación de Taxistas de Puerto Rico ha chiesto di intervenire nel processo poiché i servizi che presta Uber la interessano in modo diretto, costituiscono una pratica concorrenziale sleale (in quanto Uber non possiede alcuna licenza, né della CSP né del DTOP) e violano il principio di eguaglianza nell'applicazione delle leggi.

Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de San Juan, ordine civile, decisione del 15 luglio 2016

Testo della decisione:

<https://noticiasmicrojuris.files.wordpress.com/2016/07/doc221.pdf>

Profili rilevanti:

- misure cautelari per pratica concorrenziale sleale;
- cessazione e divieto delle prestazioni di Uber in Puerto Rico.

Il giudice civile ha tenuto in particolare conto l'inesistenza di un precedente giudiziario sulla regolamentazione di un servizio come quello proposto dalla *startup* e la necessità di tutelare gli utenti del servizio di trasporto, ed ha ordinato, come misura cautelare, la sospensione immediata dell'attività di Uber e dei suoi autisti nel paese.

SPAGNA

di Carmen Guerrero Picó

1. Giurisprudenza

1.1. Le decisioni riguardanti Uber

La *startup* Uber ha cominciato ad operare in Spagna nel mese di aprile del 2014, nella città di Barcellona, ed alcuni mesi dopo offriva il servizio di trasporto di viaggiatori con conducenti senza licenza VTC (veicolo turistico con conducente) anche a Madrid ed a Valencia.

L'associazione di tassisti *Asociacion madrileña del taxi* ha richiesto in via cautelare al tribunale di commercio la cessazione dell'attività sul territorio nazionale o, subsidiariamente, nella Comunità autonoma di Madrid. Adduceva il verificarsi di una pratica concorrenziale sleale ai sensi dell'art. 15 della legge n. 3/1991, dell'11 gennaio, sulla concorrenza sleale⁸⁰, dato che Uber operava – asseritamente – in violazione delle norme in materia di trasporto, applicabili alle imprese che trasportano viaggiatori per conto terzi in vetture turistiche in cambio di una retribuzione economica. Uber ha sempre sostenuto che la normativa di trasporti non gli era applicabile perché non è una compagnia di trasporti, bensì un'espressione di economia collaborativa che mette in contatto privati.

L'art. 42 della legge n. 16/1987, del 30 luglio, di disciplina dei trasporti⁸¹, esige, per la prestazione del servizio di trasporto con veicolo proprio, il possesso di un'autorizzazione abilitante da parte dello Stato o della Comunità autonoma. L'art. 22, comma 2, esige come condizione obbligatoria quella di essere in possesso di una licenza o autorizzazione per il trasporto, e per contrattare e fatturare, tanto da parte dell'impresa quanto da parte dei conducenti. Le stesse esigenze risultano dal regio decreto n. 1211/1990, del 28 settembre, recante il regolamento di trasporti terrestri⁸².

⁸⁰ Il testo consolidato è reperibile alla pagina web <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1991-628>.

⁸¹ Il testo consolidato è reperibile alla pagina web <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1987-17803>.

⁸² Il testo consolidato è reperibile alla pagina web <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1990-24442>.

Juzgado de lo Mercantil n. 2 de Madrid, ordinanza del 9 dicembre 2014 (n. ric. 707/2014)

Testo della decisione:

<http://cija-uam.org/wp-content/uploads/2014/12/JM-2-Madrid-09.12.14-707-14.pdf>

Profili rilevanti:

- misure cautelari per pratica concorrenziale sleale;
- violazione della normativa in materia di trasporto;
- cessazione e divieto delle prestazioni di Uber in Spagna.

Il *Juzgado de lo Mercantil n. 2 de Madrid* ha accolto le richieste della Asociación madrileña del taxi ed ha decretato: *i*) la cessazione ed il divieto in Spagna della prestazione e della aggiudicazione del servizio di trasporto di viaggiatori sotto la denominazione UberPop o qualsivoglia altra con identici fini; *ii*) la cessazione ed il divieto di accesso e prestazione dell'anzidetto servizio di trasporto in Spagna attraverso la pagina *web* www.uber.com o qualsiasi altra; *iii*) la cessazione ed il divieto di qualsivoglia applicazione (app) o di qualsiasi altro supporto o sistema tecnologico o informatico per prestare l'anzidetto servizio in Spagna.

La decisione non è entrata nel merito della natura giuridica delle prestazioni offerte da Uber. Si è ritenuta adempiuta l'esigenza di *fumus boni iuris*, riscontrando una pratica concorrenziale sleale ai sensi dell'art. 15 della legge n. 3/1991, dell'11 gennaio, sulla concorrenza sleale.

L'adozione delle misure cautelari, decretate *inaudita altera parte* (come previsto eccezionalmente *ex art. 733* della legge processuale civile: legge n. 1/2000, c.d. *de Enjuiciamiento Civil*), è stata motivata alla luce della fluidità del mercato su *Internet*, dell'ubicazione della sede legale di Uber nel paradiso fiscale del Delaware e della sua manifesta vocazione all'opacità.

Anche l'Asociación Profesional Élite Taxi ha fatto ricorso contro Uber per concorrenza sleale e, il 7 agosto 2015, il *Juzgado Mercantil n. 3* di Barcellona ha sollevato un rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'UE.

Juzgado Mercantil n. 3 de Barcelona, rinvio pregiudiziale del 7 agosto 2015 alla Corte di giustizia dell'UE

Testo della domanda pregiudiziale:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A62015CN0434>

Profili rilevanti:

- natura giuridica dell'attività di Uber;
- compatibilità della normativa spagnola di tutela della concorrenza con il diritto eurounitario.

Il giudice *a quo* ha adito la Corte di giustizia dell'UE in merito alla natura giuridica delle attività da questa fornite, ritenendo necessario stabilire se si tratti di una mera attività di trasporto, un servizio elettronico di

intermediazione o un servizio della società dell'informazione. Altre questioni poste attengono alla applicabilità delle norme che tutelano la concorrenza da pratiche sleali ed alla loro compatibilità con il principio della libertà di stabilimento.

Uber è tornato ad operare in Spagna nel 2016 dopo aver cambiato *modus operandi*. Dal 30 marzo scorso, UberX presta un servizio di trasporto con conducenti professionisti muniti di licenza VTC.

I processi che coinvolgono Uber non sono ancora conclusi.

1.2. Le decisioni riguardanti Cabify e BlaBlaCar

In Spagna è stata richiesta la chiusura in via cautelare anche di altre *startups*. Nel 2015, la Federación Madrileña del Taxi ha chiesto la chiusura di Cabify, *startup* volta a consentire la prenotazione di una vettura con conducente (VTC) oppure di un taxi associato.

Juzgado de lo Mercantil n. 12 de Madrid, ordinanza del 23 novembre 2015

Testo della decisione:

<http://s03.s3c.es/imag/doc/2015-11-26/sentencia-cabify.pdf>

Profili rilevanti:

– rigetto delle misure cautelari richieste per pratica concorrenziale sleale.

Il giudice ha escluso di poter adottare le richieste misure cautelari della chiusura e dell'imposizione del divieto delle attività. Al riguardo, è stato determinante il fatto che i ricorrenti pretendessero di alterare una situazione di fatto che avevano a lungo tollerato (Cabify opera in Spagna dal 2012), senza giustificare perché non avevano chiesto prima l'adozione delle anzidette misure. È venuto, quindi, meno il requisito del *periculum in mora* richiesto dall'art. 728, comma 1, della legge processuale civile.

La Confederación Española de Transporte en Autobús ha fatto ricorso contro BlaBlaCar, che mette in contatto conducenti e viaggiatori per condividere le spese.

Juzgado de lo Mercantil n. 2 de Madrid, ordinanza del 26 gennaio 2016

Testo della decisione:

<http://www.poderjudicial.es/stfls/SALA%20DE%20PRENSA/NOTAS%20DE%20PRENSA/20160201%20AJMer,%20Madrid,%20n%C3%BAm.%202,%2026-01-2016.pdf>

Profili rilevanti:

– rigetto delle misure cautelari richieste per pratica concorrenziale sleale

Il giudice ha disatteso le richieste di adozione delle misure cautelari della chiusura e dell'imposizione del divieto dell'attività. Anche in questo caso a fondamento del diniego si è posto il fatto che i ricorrenti pretendessero di alterare una situazione di fatto che avevano a lungo tollerato (BlaBlaCar opera dal 2009 in Spagna ed è diventata nota particolarmente nel 2013).

I processi che coinvolgono BlaBlaCar e Cabify non sono ancora conclusi.

2. Le controversie riguardanti le novelle della disciplina sui trasporti

La normativa statale sui trasporti è stata oggetto di revisione di recente. Il regio decreto n. 1057/2015, del 20 novembre, reca modifiche al regolamento di trasporti terrestri e l'Orden FOM 2799/2015, del 18 dicembre, modifica l'Orden FOM/36/2008, del 9 gennaio, di attuazione della seconda sezione del capitolo IV del titolo V, in materia di noleggio di veicoli con conducente, dell'anzidetto regolamento. Nel 2016, la *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia* (CNMC), autorità che vigila sulla concorrenza nel mercato spagnolo, ha presentato un ricorso contenzioso-amministrativo dinanzi all'Udienza nazionale nei confronti delle restrizioni introdotte.

Regio decreto n. 1057/2015, del 20 novembre, recante modifiche al regolamento della legge sulla regolamentazione dei trasporti terrestri, approvato con regio decreto n. 1211/1990, del 28 settembre, in materia di noleggio di vetture con conducente, per adattarlo alla legge n. 9/2013, del 4 luglio, recante modifiche alla legge n. 16/1987, del 30 luglio, sulla regolamentazione dei trasporti terrestri ed alla legge n. 21/2003, del 7 luglio, sulla sicurezza aerea

Testo delle norme:

<http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2015-12574>

Testo del parere dell'autorità garante della concorrenza (*Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Real Decreto 1057/2015 y en la Orden FOM/2799/2015, en materia de vehículos de alquiler con conductor – UM/085/15 y acumulados*):

https://www.cnmc.es/Portals/0/Ficheros/Promocion/Informes%20Legitimaci%C3%B3n%20Activa/2016/160608_Informe%20Econ%C3%B3mico_LA_ROTT_UM_085_15.pdf

Profili rilevanti:

- natura giuridica dell'attività di noleggio di veicoli con conducente;
- restrizioni alla concorrenza tra il servizio di noleggio di veicoli con conducente (VTC) ed il servizio di taxi.

Il regio decreto ha inquadrato l'attività di noleggio di veicoli con conducente come una modalità di trasporto di viaggiatori in veicoli privati. Di conseguenza, risultano applicabili tutte le norme sull'attività di trasporto, e non solo le regole per le attività ausiliarie e complementari al trasporto. Inoltre, sono state introdotte importanti restrizioni al servizio di noleggio di veicoli con conducente.

Nel mese di aprile 2016, la *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia* (CNMC) ha presentato un ricorso contenzioso-amministrativo dinanzi all'Udienza nazionale nei confronti delle restrizioni introdotte. A luglio 2016, l'Udienza nazionale si è dichiarata incompetente in favore del Tribunale supremo. Si attende il merito del processo.

Ad avviso della CNMC, le novelle hanno limitato l'accesso e la capacità concorrenziale dei veicoli di noleggio con conducente, riducendo la concorrenza nel mercato di trasporto urbano di viaggiatori, in favore del settore dei taxi; inoltre, hanno inciso negativamente sui prezzi, sulla qualità del servizio, sull'innovazione e sull'interesse generale.

I principali ostacoli ritenuti ingiustificati sono: *i*) i limiti quantitativi alle licenze di VTC (è prevista la possibilità di respingere le licenze VTC se nella Comunità autonoma o nel comune possa verificarsi una situazione di disequilibrio tra gli VTC ed i taxi, cioè, se il rapporto tra numero di VTC e numero di taxi sia superiore a 1/30); *ii*) l'obbligo di contrattazione preventiva del servizio ed i divieti di concorrere in forma diretta nella via pubblica e di stazionare per contrattare direttamente con i clienti; *iii*) l'esigenza di contare su una flotta minima di veicoli per poter operare nel mercato, insieme con altri requisiti tecnici riguardanti i veicoli; *iv*) l'imposizione di limiti alla libera prestazione del servizio in tutto il territorio nazionale (i VTC devono essere utilizzati abitualmente nella Comunità autonoma che ha concesso loro la licenza; se in un periodo di tre mesi il 20% o più dei servizi fossero stati forniti fuori da questo territorio, si riterrà inadempito il criterio della c.d. abitudine geografica).

Orden FOM 2799/2015, del 18 dicembre, di modifica dell'orden FOM/36/2008, del 9 gennaio, di attuazione della seconda sezione del capitolo IV del titolo V, in materia di noleggio di veicoli con conducente, del regolamento della legge sulla regolamentazione dei trasporti terrestri, approvato con regio decreto n. 1211/1990, del 28 settembre

Testo delle norme:

https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-14077

Testo del parere dell'autorità garante della concorrenza:

https://www.cnmc.es/Portals/0/Ficheros/Promocion/Informes%20Legitimaci%C3%B3n%20Activa/2016/160608_Informe%20Econ%C3%B3mico_LA_ROTT_UM_085_15.pdf

Profili rilevanti:

- natura giuridica dell'attività di noleggio di veicoli con conducente;
- restrizioni alla concorrenza tra il servizio di noleggio di veicoli con conducente (VTC) ed il servizio di taxi.

In seguito all'approvazione del regio decreto n. 1057/2015, del 20 novembre, recante modifiche al regolamento della legge sulla regolamentazione dei trasporti terrestri, il Ministero dello sviluppo ha emanato nuove norme di attuazione, che hanno introdotto, a vantaggio dei tassisti, oneri supplementari per il servizio di noleggio di veicoli con conducente (VTC).

Si è obbligato il conducente a tenere all'interno del VTC una copia del contratto di noleggio oppure la tabella di marcia (che di norma comprenderà il nome ed il numero della carta di identità o del codice fiscale delle parti del contratto, il luogo e la data del contratto, il luogo, data ed ora di inizio e fine del servizio, ed il numero di targa dei veicolo). L'impresa è tenuta a conservare le tabelle di marcia di ogni servizio per un anno. Il servizio contrattato deve riferirsi alla capacità totale del veicolo; non è possibile noleggiare i posti macchina separatamente, a differenti clienti. Inoltre, l'acquisizione di una licenza VTC comporta che il veicolo non possa essere domiciliato in un'altra Comunità autonoma.

L'Udienza nazionale giudicherà il ricorso presentato dalla CNMC nei confronti della nuova disciplina.

SVEZIA

di Carmen Guerrero Picó

In Svezia si sono riscontrati problemi riguardanti la natura dei servizi offerti da UberPop, dovendosi giudicare se si trattava di servizi di taxi oppure di servizi di *car-pooling*. La legge svedese ammette il *car-pooling* quando vi è una ragionevole remunerazione per il conducente, mentre deve essere considerato un servizio di taxi se si pretende ottenere dalla prestazione un profitto. In quest'ultimo caso, i conducenti sono obbligati ad avere licenze, auto munite di un numero di matricola e tassometri, e sono tenuti al pagamento delle tasse⁸³.

Nel mese di settembre 2015, un autista di UberPop è stato sanzionato con un'ammenda pari a \$ 299 poiché, ad avviso del giudice, doveva ritenersi che prestava un servizio di taxi senza le dovute autorizzazioni e licenze. La corte di appello di Stoccolma ha confermato la decisione con sentenza del 23 marzo 2016 (caso n. B 9078-15)⁸⁴. La corte ha ritenuto che, dalle azioni del conducente Uber, si potesse desumere che guidava illegalmente un taxi, giacché aveva fornito servizi di trasporto al pubblico in modo professionale ed a pagamento.

Del pari, il 21 marzo 2016 altri conducenti sono stati sanzionati a Stoccolma e Göteborg, perché si è ritenuto che fornissero un servizio di taxi illegalmente.

Il 18 maggio 2016 la compagnia ha deciso di sospendere i suoi servizi⁸⁵.

⁸³ Cfr. AAVV, *Digitalisation and working life: lessons from the Uber cases around Europe*, 25 gennaio 2016, <http://www.eurofound.europa.eu/it/observatories/eurwork/articles/working-conditions-law-and-regulation/digitalisation-and-working-life-lessons-from-the-uber-cases-around-europe>.

⁸⁴ Il testo della decisione di appello (in lingua svedese) è reperibile alla pagina web http://www.taxiforbundet.se/media/90929/svea_hr_b_9078-15_dom_2016-03-23.pdf. Per altri riferimenti in inglese, v. P. GUSTAVSSON, *UBER and UberPop – To be or not to be banned in the EU?*, spring 2016, 31 ss., reperibile alla pagina web [https://www.law.lu.se/WEBUK.nsf/\(MenuItemByDocId\)/IDB27251179AA2C78AC1257DAB0029C07A/\\$FILE/Peggy%20Gustavsson.pdf](https://www.law.lu.se/WEBUK.nsf/(MenuItemByDocId)/IDB27251179AA2C78AC1257DAB0029C07A/$FILE/Peggy%20Gustavsson.pdf).

⁸⁵ Fonte: <http://www.ibtimes.com/uber-europe-uberpop-sweden-service-suspended-after-rulings-against-drivers-2367452>.

STATI UNITI

di Sarah Pasetto

1. Introduzione

Essendo Uber una società con sede negli Stati Uniti, è in questo ordinamento che le controversie cui le modalità innovative di fornitura del servizio di trasporto hanno luogo si sono manifestate per prime. Trattandosi di competenze degli Stati membri, il panorama giuridico è, peraltro, molto variegato. Nell'impossibilità di tracciare un quadro compiuto, si darà conto di alcune delle esperienze che si ritengono più significative.

2. Stato della California

Assembly Bill No. 2293

Testo della norma:

https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201320140AB2293#

Profili rilevanti:

- disciplina dell'attività delle *transportation network companies*;
- definizione della categoria delle *transportation network companies*;
- definizione del conducente di una *transportation network company*.

La California è stato il primo ordinamento a riconoscere ufficialmente la legittimità dei servizi di *ride-sharing*, forniti da aziende quali Uber e Lyft entro il proprio territorio. Tali aziende rientrano nella nuova categoria di servizi denominata *transportation network companies* (aziende operanti nella rete dei trasporti).

Inizialmente, l'attività di Uber era stata ostacolata da varie autorità statali e cittadine. Nel 2011, l'agenzia municipale per i trasporti di San Francisco e la California Public Utilities Commission (la commissione incaricata dell'amministrazione dei servizi pubblici dello stato) avevano notificato alla società, rispettivamente, un decreto ingiuntivo (*cease-and-desist letter*) ed un reclamo basato sull'assunto che l'azienda stesse fornendo un servizio di trasporto pubblico di linea non su strada senza l'autorizzazione necessaria. Nel 2012, anche la California Public Utilities Commission ha notificato alla società ed alle sue concorrenti Lyft e Sidecar un decreto ingiuntivo ed una sanzione di \$20.000.

Tuttavia, nel 2013, le aziende e le autorità statali hanno stipulato un accordo⁸⁶ per legittimare la prosecuzione dell'attività delle *companies*. Originariamente, questo doveva avere durata limitata nel tempo. Nel settembre dello stesso anno, però, l'accordo è stato però reso permanente, dando luogo formalmente alla nuova categoria di servizi delle *transportation network companies*, nella quale rientrano tutte le imprese operanti nel settore del *ridesharing* (letteralmente, la “condivisione dei viaggi in automobile”), proprio come Uber e Lyft.

La legge reca le definizioni di una serie di termini rilevanti per il settore. In particolare, una *transportation network company* è “un’organizzazione che include, ma non è limitata a, una corporazione, una società a responsabilità limitata, una *partnership*, un unico proprietario, o qualsiasi altra entità, operante nella California, che fornisce servizi di trasporto organizzati in anticipo, dietro remunerazione, utilizzando una applicazione od una piattaforma *online* per collegare passeggeri con conducenti che utilizzano un veicolo personale”. Un conducente (oppure, nella legge, un *participating driver*, un “conducente affiliato”) è “qualunque individuo che utilizzi un veicolo assieme all’applicazione od alla piattaforma *online* di una *transportation network company*. L’assicurazione che devono sottoscrivere le *companies* è “una polizza assicurativa che copre, in special modo, responsabilità derivanti dall’uso, da parte di un conducente, di un veicolo assieme all’applicazione od alla piattaforma *online* di una *transportation network company*”.

La legge introduce l’obbligo di assicurazione per *transportation network companies* e relativi conducenti. La legge stabilisce diverse condizioni per l’idoneità dell’assicurazione. Inoltre, l’assicurazione può essere intestata ad un conducente affiliato, alla *transportation network company* o congiuntamente ad entrambi. Le *companies* sono obbligate a subentrare nella stipula dell’assicurazione necessaria nei casi in cui la polizza del conducente cessi di validità o sia stata annullata. Le polizze assicurative automobilistiche stipulate in via personale dai singoli conducenti non è sufficiente ad adempiere a questo obbligo. Una *transportation network company* “deve notificare per iscritto ai conducenti affiliati, come parte del suo accordo con quegli stessi conducenti, la copertura assicurativa ed i limiti della responsabilità fornita dalla [stessa] *transportation network company* nel momento in cui il conducente utilizza un veicolo assieme all’applicazione od alla piattaforma *online* di una *transportation network company*”.

⁸⁶ *Term Sheet for Settlement between SED and Uber*, del gennaio 2013. Cfr. http://www.cpuc.ca.gov/uploadedFiles/CPUC_Public_Website/Content/Safety/Transportation_Enforcement_and_Licensing/Enforcement_Actions_Transportation_Network_Companies/UberTermSheetforSettlement.pdf.

3. Stato del Massachusetts

House Bill 4570 – An Act regulating transportation network companies

Testo della norma:

<https://malegislature.gov/Bills/189/House/H4570>

Profili rilevanti:

- disciplina dell'attività delle *transportation network companies*;
- istituzione di una divisione amministrativa dedicata alla regolamentazione, alla gestione ed all'attuazione della disciplina delle *transportation network companies*;
- espresso divieto di aumentare la tariffa base durante lo stato di emergenza;
- istituzione di una *task force* per studiare l'attuale normativa sui trasporti pubblici su strada non di linea;
- istituzione di un fondo infrastrutturale finanziato tramite apposita imposizione nei confronti delle *companies*.

All'inizio dell'agosto 2012, la *Division of Standards* statale aveva informato Uber che, alla luce dell'assenza di *standards* consolidati per l'utilizzo di apparecchi quali *smartphone* per il computo delle tariffe di trasporto pubblico su strada non di linea, avrebbe dovuto cessare di utilizzare la sua applicazione nello stato del Massachusetts. Tuttavia, dopo circa due settimane, la stessa *Division* aveva ritirato l'intimazione, affermando di essere appena venuta a conoscenza del fatto che l'apparecchiatura era già al vaglio del *National Institute of Standards and Technology*; pertanto, la *Division* ha concesso ad Uber l'autorizzazione ad operare.

La materia è oggi disciplinata dalla legge n. 187 del 2016, promulgata il 5 agosto 2016. La legge definisce i termini più importanti relativi al settore delle *transportation network companies*. In particolare, tali *companies* sono individuate ne "le corporazioni, le *partnerships*, i proprietari individuali od altra entità che utilizzano una rete digitale per collegare passeggeri e conducenti al fine di organizzare in anticipo e fornire il trasporto". L'autorizzazione ad operare è emessa nei confronti delle singole *companies* dalla stessa *Division* (*Section 1, Chapter 159A*^{1/2}) ed ha una validità annuale. Sono le *companies* stesse a provvedere all'autorizzazione dei conducenti che intendano affiliarsi. La legge stabilisce condizioni minime per il rilascio delle autorizzazioni.

Le *transportation network companies* possono cercare clienti solamente tramite le relative applicazioni *online*; l'uso di altri metodi è espressamente vietato.

Le autorità statali responsabili per i servizi pubblici possono ottenere qualunque informazione relativa alle fedine penali dei potenziali conducenti di veicoli della rete delle *transportation network companies*, al fine di vagliarne l'idoneità al lavoro.

È stata istituita una divisione all'interno dell'apparato statale allo scopo precipuo della regolamentazione, della gestione e dell'attuazione della

disciplina delle *transportation network companies*. La divisione è finanziata per mezzo di un sovrapprezzo imposto alle *companies*, l'ammontare del quale è basato sugli introiti ricevuti nell'anno solare precedente. Le *transportation network companies* sono peraltro sottoposte ad ispezioni periodiche, al fine di verificare l'osservanza, ad esempio, delle norme sull'emissione di gas nocivi e dello stato delle autovetture a disposizione. Le *companies* hanno altresì l'obbligo di stipulare una polizza assicurativa adeguata.

La *Division of Standards* ha il potere di accertare che le *transportation network companies* assicurino la sicurezza ed il benessere del pubblico. La *Division* può disciplinare le modalità di prestazione del servizio, ad esempio obbligando le autovetture affiliate ad apporre adesivi recanti il logo della *company* di appartenenza, oppure imponendo alle *companies* di esibire, in ogni momento, stime delle tariffe richieste dagli utenti; o, ancora, richiedendo alle *companies* di mantenere registri di vario tipo (tra cui anche registri contabili).

In risposta alle forti polemiche suscitate dall'innalzamento notevole delle tariffe verificatosi, nel 2012, a seguito dell'uragano Sandy, la legge del Massachusetts fa divieto alle *transportation network companies* ed ai relativi conducenti di aumentare le tariffe base durante uno stato di emergenza, dichiarato a livello statale o federale.

Viene istituita una *task force* per la revisione della normativa attuale della disciplina dei servizi taxi, delle *livery cars* e delle *transportation network companies*, al fine di emettere raccomandazioni circa la pubblica sicurezza, la tutela dei consumatori e l'equità economica dell'impianto normativo.

È stato creato anche un fondo denominato *Transportation Infrastructure Enhancement Trust Fund*, finanziato tramite l'imposizione, nei confronti delle *transportation network companies*, di un sovrapprezzo di \$0,20 per ciascun viaggio effettuato nel precedente anno solare. L'incasso ottenuto viene diviso tra le diverse città del Massachusetts per finanziare lavori di miglioramento ed adeguamento delle infrastrutture per i trasporti; per dare assistenza finanziaria ed incentivi volti ad incoraggiare l'adozione, da parte delle *transportation network companies*, di nuove tecnologie e servizi di sostegno alla propria forza lavoro, e per finanziare il fondo trasporti statale.

4. Stato del Nevada

Adopted Regulation R029-15 della Nevada Transportation Authority

Testo delle norme:

<https://www.leg.state.nv.us/register/2015Register/R029-15A.pdf>

Profili rilevanti:

- ripristino dei servizi di *ridesharing*;
- disciplina dell'attività delle *transportation network companies*;
- imposizione di un tetto massimo di autoveicoli per ciascuna *company*.

Uber ha iniziato ad operare in alcune città del Nevada nell'ottobre 2014, nonostante le diffide del *Director of Business and Industry* dello stato. La

sua attività, così come quella di tutte le altre aziende di *ridesharing*, erano state sospese nel novembre del 2014⁸⁷. Il giudice della *District Court* adito lo ha definito un'azienda del settore dei trasporti ed ha emesso nei suoi confronti una ingiunzione preliminare per impedire la prosecuzione delle sue attività, in quanto non era munita del necessario *certificate of public convenience and necessity* (certificato di interesse e necessità pubbliche); ciò al fine di tutelare la sicurezza pubblica. Uber ha richiesto in via urgente una ingiunzione giudiziale contro la decisione di sospensione, richiesta che è stata respinta dalla *Supreme Court* dello stato del Nevada⁸⁸.

I servizi di *ridesharing* sono stati ripristinati nel settembre 2015 con l'emanazione, da parte della *Nevada Transportation Authority*, della *Adopted Regulation R029-15*.

Il regolamento disciplina le *transportation network companies*, prevedendo condizioni per la loro attività, per il rilascio delle autorizzazioni (e relative tariffe) a svolgere le attività commerciali, per la regolamentazione dei conducenti affiliati alle *companies* e per la prestazione del servizio di trasporto passeggeri. L'identità di ogni conducente affiliato deve essere comunicata alla *Nevada Transportation Authority*.

La *Regulation* prevede, inoltre, la possibilità di introdurre un tetto massimo sul numero degli autoveicoli affiliati alle singole *transportation network companies* ed istituisce un sistema di ricorsi per gli utenti.

Le tariffe di base adottate dalle singole *companies* devono essere comunicate alla *Nevada Transportation Authority*, le tariffe divengono obbligatorie se entro il termine indicato l'autorità non si pronuncia sulle stesse. Da notare è che sono stati espressamente previsti dei limiti alla durata dei turni dei conducenti.

Assembly Bill No. 175

Testo delle norme:

https://www.leg.state.nv.us/Session/78th2015/Bills/AB/AB175_EN.pdf

Profili rilevanti:

- disciplina dell'attività delle *transportation network companies*;
- determinazione della tassazione locale imponibile nei confronti delle *companies*;
- destinazione delle risorse ricavate da tale tassazione a fondi infrastrutturali.

⁸⁷ Il Nevada è quindi risultato il primo Stato degli Usa ad aver sospeso le operazioni di Uber.

⁸⁸ *Uber Technologies, Inc. and Rasier LLC v. Second Judicial District Court of the State of Nevada*, Supreme Court case No. 66875, del 20 novembre 2014. I giudici hanno ritenuto – esprimendosi in termini assai recisi – che Uber fosse obbligata ad osservare le norme emesse dal legislatore dello stato del Nevada a disciplina dell'offerta di servizi di trasporto pubblico, munendosi dell'apposita autorizzazione rilasciata da parte della *Nevada Transportation Authority*. La *Court* ha anche sottolineato che la natura del caso fosse tale per cui non era giustificabile l'emissione di un'ordinanza in via urgente, poiché la giustizia ordinaria prevedeva la possibilità di un rimedio giuridico sufficiente per l'azienda di trasporti.

La legge è stata adottata nel maggio 2015. In origine, recava, tra l'altro, il conferimento alla *Public Utilities Commission* del Nevada del potere di regolamentare le *transportation network companies*; tale potere è stato però revocato nella *Assembly Bill No. 176* (v. *infra*).

Le *companies* munite della necessaria autorizzazione dalla *Commission* possono mettere a disposizione i propri programmi informatici ai conducenti affiliati ed abilitarli così a ricevere le richieste dei clienti.

Le autorità locali non possono imporre, nei confronti delle *transportation network companies* o dei conducenti ad esse affiliati, alcuna ulteriore imposta, tariffa o condizione relativamente alla loro prestazione di servizi di trasporto. La *Commission* può però imporre una tassa sull'uso del *software* delle singole *companies*, dell'ammontare del 3 per cento della tariffa versata dai clienti, nonché su ogni collegamento effettuato dalle *companies* tra i clienti ed i singoli conducenti. Tali fondi dovranno essere assegnati al Tesoriere dello Stato e finanzieranno lo *State Highway Fund*, per la manutenzione della rete stradale, e lo *State General Fund*.

La legge istituisce un sistema di ricorsi degli utenti contro i conducenti o le stesse *transportation network companies*; è previsto che le violazioni delle previsioni della legge non siano penalmente rilevanti, ma possano dar luogo a sanzioni stabilite dalla *Commission*.

Le *transportation network companies* hanno l'obbligo di osservare talune condizioni minime per l'idoneità dei conducenti, dovendone anche controllare la fedina penale, l'eventuale iscrizione nel registro degli individui colpevoli di reati sessuali ed i trascorsi alla guida.

La legge prevede condizioni per le assicurazioni che devono essere stipulate per ogni automobile della flotta delle singole *companies*.

Assembly Bill No. 176

Testo delle norme:

https://www.leg.state.nv.us/Session/78th2015/Bills/AB/AB176_EN.pdf

Profili rilevanti:

- disciplina dell'attività delle *transportation network companies*;
- conferimento del potere di autorizzazione e regolamentazione alla *Nevada Transportation Authority*;
- esenzione dalle norme vigenti sui servizi pubblici o sui vettori a motore.

È ora la *Nevada Transportation Authority* ad avere il potere di autorizzare e regolamentare l'attività delle *transportation network companies*, definite come "entità che utilizzano reti digitali oppure *application software* per collegare i passeggeri ai conducenti che siano in grado di fornire servizi di trasporto".

Le *transportation network companies* devono compiere un'indagine sui trascorsi personali di ciascun conducente, che dovrà comprendere un controllo della fedina penale, dell'eventuale iscrizione nel registro delle persone colpevoli di reati sessuali ed un esame dei suoi trascorsi alla guida.

La legge impone determinate condizioni relativamente al calcolo della tariffa richiesta per i viaggi, nonché sulle informazioni che dovranno essere fornite ai passeggeri sull'ammontare e sul calcolo delle tariffe.

Le *transportation network companies* non possono mettere a disposizione dei potenziali passeggeri conducenti che non si siano adeguati alle norme a disciplina dell'attività, né automobili non in regola con i precetti in tema di manutenzione; esse devono assicurare la revisione annuale di ciascun autoveicolo ad esse affiliato.

Le *transportation network companies* sono tenute ad osservare determinate condizioni sulla prestazione del servizio di trasporto (ad esempio, la non-discriminazione nei confronti dei conducenti e la fornitura ai passeggeri di dettagli sull'identità del conducente) e sulla conservazione di vari registri. È fatto espresso divieto di ricerca di clienti dalla strada o tramite modalità diverse rispetto all'uso della rete digitale o *software* delle singole *companies*. È altresì vietato il rilascio di dettagli circa l'identità dei passeggeri da parte delle *transportation network companies*, a meno che non vi siano circostanze eccezionali.

Durante la prestazione dei servizi di trasporto passeggeri, i conducenti affiliati alle *transportation network companies* non sono tenuti ad osservare le norme vigenti sui servizi pubblici o sui vettori a motore.

Anche in questo caso, la legge statale prevede l'obbligo di assicurazione al fine di coprire le responsabilità civili derivanti dall'uso di un autoveicolo da parte dei conducenti che forniscono servizi di trasporto.

5. Stato della Pennsylvania

Experimental Authority Certificate Conditions

Testo:

www.puc.pa.gov/general/pdf/Uber_Conditions_2014_11_13.pdf

Profili rilevanti:

– condizioni per l'attività di Uber.

Nello stato della Pennsylvania il quadro giuridico è molto frammentato, a causa della forte autonomia di cui godono le diverse suddivisioni amministrative, fondate ancora sulla ripartizione stabilita in epoca coloniale⁸⁹.

Su un versante, ad esempio, si colloca la città di Pittsburgh, che ha riservato una accoglienza "calorosa" ad Uber, a seguito del desiderio di

⁸⁹ Il sistema amministrativo della Pennsylvania è complesso e rimane fondato su quello vigente in epoca coloniale. In base alla carta del re Carlo II d'Inghilterra, William Penn ha ottenuto il potere di suddividere il territorio della Pennsylvania in *counties*, *townships*, *cities* e *boroughs*. Tutte le suddivisioni sono indicate secondo *classes* in base alla popolazione. Per le *cities*, le *classes* sono quattro: le *First Class Cities* hanno oltre un milione di abitanti; le *Second Class* tra 250.000 e 999.999; le *Second Class A*, tra 80.000 e 249.999; le *Third Class Cities* hanno meno di 250.000 abitanti ed hanno scelto di non essere classificate come città *Second Class A*. Philadelphia è la sola *First Class City*.

riposizionarsi come città focale nell'ambito delle moderne tecnologie informatiche⁹⁰; si pensi infatti che la città è la prima nella quale Uber sperimenterà una flotta di autoveicoli senza conducente. Sul versante opposto, si ha la città di Philadelphia, nella quale la legalizzazione di Uber, avvenuta peraltro solo all'inizio del 2016, ha ricalcato le esperienze "difficili" già riscontrate in altri stati.

L'autorizzazione ad operare nello stato della Pennsylvania è stata concessa ad Uber⁹¹ a determinate condizioni, elencate nel presente documento. In primo luogo, quella di ottenere una copertura assicurativa per i veicoli ad esso affiliati, notificarla ai conducenti ed informare questi al fine di verificare eventuali incompatibilità tra la polizza stipulata da Uber e quella stipulata dagli stessi conducenti in via personale. Uber dovrà eseguire verifiche annuali dei trascorsi personali dei conducenti. L'impresa dovrà accertarsi della rispondenza dei veicoli ai parametri di sicurezza applicabili nello stato della Pennsylvania, e dovrà mantenere registri contenenti i dati relativi ai veicoli, agli incidenti ed alla contabilità.

House Bill No. 1605, del 2015

Testo delle norme:

<http://www.legis.state.pa.us/CFDOCS/Legis/PN/Public/btCheck.cfm?txtType=PDF&sessYr=2015&sessInd=0&billBody=H&billTyp=B&billNbr=1605&pn=3730>

Profili rilevanti:

- concessione dell'autorizzazione a svolgere attività nella città di Philadelphia;
- conferimento, alla *Philadelphia Parking Authority*, del potere di regolamentazione;
- possibilità di sequestrare veicoli di conducenti non in regola;
- espresso divieto di effettuare viaggi da e per l'aeroporto e di utilizzare i posteggi e le corsie taxi.

Le transportation network companies ora possono operare, previo ottenimento di un "certificato di interesse pubblico per servizio sperimentale" (*certificate of public convenience for experimental service*) dalla *Commission on Transportation Network Companies*, nelle città della *first class* della Pennsylvania, e dunque nella città di Philadelphia. Il certificato concesso è temporaneo e scadrà il 30 settembre 2016, a meno che le autorità competenti non decidano di confermarlo in via permanente.

Il potere di adottare regolamenti temporanei al fine di assicurare l'osservanza della legge è stato conferito alla *Philadelphia Parking Authority*; tali misure, però, non possono recare condizioni ulteriori per

⁹⁰ Fonte: http://www.nytimes.com/2016/09/11/technology/no-driver-bring-it-on-how-pittsburgh-became-ubers-testing-ground.html?_r=0. Le leggi statali della Pennsylvania non recano divieti espliciti sull'uso di automobili senza conducente.

⁹¹ La Rasier-PA LLC, nominata nel documento, è una società affiliata ad Uber.

l'attività delle *companies* e devono essere coerenti con quelle imposte dell'ottenimento del certificato suddetto.

Le autovetture delle *transportation network companies* non possono effettuare viaggi da e per l'aeroporto internazionale; inoltre, esse non possono fermarsi presso i posteggi taxi od altre zone di stazioni ferroviarie precluse alle automobili personali, né possono unirsi alle corsie per taxi degli alberghi.

Le autorità incaricate della gestione dei parcheggi della città possono emanare, nei confronti delle *transportation network companies*, ordinanze volte a squalificare i conducenti ad esse affiliati per violazioni dei regolamenti emessi ai sensi della presente legge. In caso di mancata osservanza della squalifica, l'autorità può sequestrare il veicolo⁹².

6. Stato del Texas

Anche nello stato del Texas, la disciplina relativa ai servizi di trasporto pubblico è particolarmente frammentata. Se il *ridesharing* è operativo a Dallas ed a Houston, non è così per la città di Austin, nella quale Uber e Lyft hanno deciso di sospendere l'attività nel giugno 2016, poiché non erano disponibili a sottoporre i conducenti affiliati all'obbligo, imposto tramite ordinanza municipale, di fornire le impronte digitali. L'obbligo è rimasto in essere a seguito del *referendum* popolare indetto nel maggio 2016 su proposta di Uber e Lyft proprio per cercare di decretarne l'annullamento: il 55,8 per cento degli elettori si è infatti espresso contro l'annullamento⁹³.

Alla luce dell'esito del *referendum*, il senatore statale Charles Schwertner ha annunciato un progetto legislativo statale, con il quale assicurare la coerenza e la

⁹² La sanzione è applicabile anche nel caso in cui il conducente continui ad operare pur dopo che la *transportation network company* cui è affiliato si sia vista sospendere o revocare l'autorizzazione a svolgere le proprie attività.

⁹³ A seguito della decisione di ritirarsi dalla città di Austin, i conducenti affiliati delle due aziende sono ricorsi in giudizio, asserendo la violazione di una norma del *Worker Adjustment and Retraining Notification Act* (del 1998), che impone alle imprese l'obbligo di dare ai propri dipendenti un preavviso di 60 giorni prima di procedere ad un licenziamento di massa. Nodo centrale del caso, che deve ancora essere deciso, sarà la definizione del rapporto di lavoro tra le *companies* ed i conducenti; le aziende ritengono che si tratti di un rapporto con un esercente della libera professione, mentre i conducenti argomentano che sia uno di lavoro subordinato.

La questione della definizione del rapporto di lavoro dei conducenti affiliati a *transportation network companies* è stata già affrontata in altri stati. Nello stato della California, il ricorso contro le *companies* per mancato versamento di rimborsi per benzina e chilometraggio è stato risolto in via stragiudiziale (*Johnston v. Uber Technologies, Inc.*, No. 3:16-cv-03134 e *Thornton v. Lyft, Inc.*, No. 3:16-cv-03135).

prevedibilità della regolamentazione dei servizi di *ridesharing* nello stato. Il progetto dovrebbe essere discusso nel gennaio 2017⁹⁴.

⁹⁴ *Top Texas Senator Announces Ride-Hailing Legislation*, in *The Texas Tribune*, 8 maggio 2016: <https://www.texastribune.org/2016/05/08/top-senator-announces-ridesharing-legislation/>.

UNGHERIA

di Carmen Guerrero Picó

Nel 2015 il governo ungherese ha aggiornato la normativa in materia di trasporto leggero di passeggeri⁹⁵. Il decreto governativo n. 176/2015 sul trasporto dei passeggeri sulla pubblica via, entrato in vigore nel successivo mese di agosto, comprendeva il servizio tradizionale di taxi ed i cc.dd. servizi autovettura con passeggeri. Non vietava le piattaforme tipo Uber, ma queste avrebbero dovuto porre fine alla prestazione dei loro servizi come erano stati concepiti fino a quel momento. Dovevano adempiere ai requisiti applicabili al servizio tradizionale di taxi.

Uber, tuttavia, ha continuato ad operare secondo le precedenti modalità, provocando la mobilitazione dei tassisti e l'intervento del Governo, che tra maggio e giugno 2016 ha propugnato l'introduzione di cambiamenti nella legislazione ungherese in materia di trasporto pubblico dei viaggiatori a difesa del settore del taxi⁹⁶.

Il 13 giugno 2016 è stata approvata la legge n. 164/2016, che disciplina le conseguenze del trasporto di passeggeri senza soddisfare i requisiti dei decreti governativi in materia⁹⁷.

Si prevede l'imposizione di forti ammende per qualunque intermediario offra servizi di trasporto senza le regolari licenze e prevede la possibilità che l'autorità in materia di trasporti possa bloccare il sito *web* e l'applicazione tipo Uber per un periodo fino a 365 giorni. È previsto anche che i veicoli degli autisti siano rimossi dalla circolazione.

Uber ha annunciato che avrebbe sospeso i suoi servizi dal 24 luglio 2016, data di entrata in vigore delle novelle, poiché a partire da quella data non gli sarebbe più stato possibile fornire i suoi servizi nel rispetto della legalità⁹⁸.

⁹⁵ Cfr. AAVV, *Digitalisation and working life: lessons from the Uber cases around Europe*, 25 gennaio 2016, <http://www.eurofound.europa.eu/it/observatories/eurwork/articles/working-conditions-law-and-regulation/digitalisation-and-working-life-lessons-from-the-uber-cases-around-europe>.

⁹⁶ Fonte: <http://www.economia.hu>.

⁹⁷ La legge è stata pubblicata sulla gazzetta ufficiale del 23 giugno 2016 (<http://www.kozlonyok.hu/nkonline/MKPDF/hiteles/MK16090.pdf>; in magiaro).

⁹⁸ Fonte: http://www.ansa.it/nuova_europa/it/notizie/rubriche/politica/2016/07/14/ungheria-uber-si-ritira-per-via-del-nuovo-regolamento_6988e28a-b612-4a42-bbd0-8fbb8fdae480.html.

Il 18 luglio 2016, l'europarlamentare ungherese Csaba Molnár ha presentato un'interrogazione con richiesta di risposta scritta alla Commissione (E-005917-16), riguardo ai possibili problemi in termini di diritto della concorrenza sollevati dalla legislazione ungherese⁹⁹.

Ad agosto Uber ha annunciato di aver denunciato la nuova legislazione in materia di trasporti dinanzi alla Commissione europea.

⁹⁹ V. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+WQ+E-2016-005917+0+DOC+XML+V0//EN&language=en>.