



COMUNICATO STAMPA n. 206/22

Lussemburgo, 15 dicembre 2022

Conclusioni dell'avvocato generale C-50/21 | Prestige and Limousine

Secondo l'Avvocato generale Szpunar la limitazione del numero di autorizzazioni per i veicoli a noleggio con conducente nell'Area Metropolitana di Barcellona viola la libertà di stabilimento

La praticabilità economica dei servizi di taxi non può di per sé giustificare tale sistema di autorizzazioni

Sia i taxi che i veicoli adibiti al servizio di noleggio con conducente («NCC») effettuano servizi di trasporto locale privato. In Spagna i veicoli NCC erano stati tradizionalmente concepiti per servire il mercato del trasporto *interurbano*, ma in anni recenti si sono fatti spazio nell'ambito del trasporto *intra-urbano*. Di conseguenza, il modello tradizionale del servizio di taxi, protetto dalla concorrenza grazie alla regolamentazione statale, è stato messo in discussione. Con l'ingresso sul mercato di un numero sempre maggiore di fornitori di servizi di NCC, il regolatore spagnolo è intervenuto a livello nazionale e locale.

Nell'Area Metropolitana di Barcellona (l'«AMB») (Spagna) sono necessarie specifiche autorizzazioni per poter fornire servizi urbani di NCC, ed esse sono limitate ad un'autorizzazione ogni 30 licenze di taxi. In pratica, dato che il numero delle licenze di taxi è rimasto stabile negli ultimi 35 anni, ciò significa che ai nuovi arrivati sul mercato dei servizi di NCC viene impedito di accedere a tali autorizzazioni. Per quanto riguarda l'autorizzazione aggiuntiva richiesta, all'epoca dei fatti le autorizzazioni di esercizio di veicoli NCC consentivano la fornitura di «servizi urbani ed interurbani su tutto il territorio nazionale».

La Prestige and Limousine S.L. (in prosieguo: la «P&L») è titolare di autorizzazioni per fornire servizi di NCC nell'AMB. Ha proposto dinanzi alla Corte superiore di giustizia della Catalogna (Spagna) un ricorso di annullamento del regolamento locale riguardante i servizi di NCC nell'intera AMB. Dinanzi al giudice nazionale sono pendenti numerose cause simili. Quattordici delle società che fornivano già servizi di NCC in tale area, compresa la P&L e società collegate a piattaforme internazionali, ritengono che lo scopo delle limitazioni e delle restrizioni loro imposte dalla normativa regionale sia quello di ostacolare la loro attività e proteggere gli interessi del settore dei taxi.

Il giudice nazionale nutre dubbi sulla compatibilità con il diritto dell'Unione sia della limitazione imposta al numero delle autorizzazioni per veicoli NCC, sia del regime di «doppia autorizzazione» al quale sono stati sottoposti i veicoli NCC nell'AMB, che potrebbe essere considerato una strategia volta a ridurre al minimo la concorrenza dei servizi di NCC nei confronti dei taxi.

La Corte di giustizia è quindi chiamata a valutare se tale regolamento locale soddisfi i requisiti della libertà di stabilimento ai sensi dell'articolo 49 TFUE, che si applica ai servizi nel settore del trasporto.

Nelle odierne conclusioni, l'Avvocato generale Maciej Szpunar sottolinea il fatto che, sebbene i servizi di trasporto locale di passeggeri su richiesta non siano attualmente soggetti ad armonizzazione nell'Unione europea – il che significa che gli Stati membri sono in linea di principio liberi di intervenire e regolamentare tale settore –, la libertà di

stabilimento dev'essere rispettata. L'Avvocato generale afferma che **sia il requisito dell'autorizzazione in quanto tale sia la proporzione di 1 a 30 costituiscono una restrizione di tale libertà.**

Poiché una restrizione della libertà di stabilimento può essere giustificata soltanto a condizione che risponda, anzitutto, a **un motivo imperativo di interesse generale**, l'Avvocato generale analizza le ragioni invocate dall'AMB come motivi di giustificazione.

Secondo l'Avvocato generale Szpunar, **la praticabilità economica dei servizi di taxi non può di per sé costituire un motivo imperativo di interesse generale.** A suo avviso, è discutibile che i servizi di *taxi* possano essere considerati come servizi di interesse economico generale e non è certo che gli operatori dei servizi di taxi adempiano a un obbligo di servizio pubblico. Egli afferma che, se è vero che il trasporto locale privato possa a volte colmare le lacune del trasporto locale pubblico, ampliare l'*offerta* di servizi di trasporto locale contribuirebbe a disporre di un sistema funzionante. L'Avvocato generale si chiede perché tale offerta non dovrebbe includere i veicoli NCC. Egli afferma che l'AMB può perseguire l'intento di garantire la qualità, la sicurezza e l'accessibilità dei servizi di taxi soltanto nella misura in cui nel farlo non persegua obiettivi economici. **Quello che non può fare è mettere i servizi di taxi al riparo da qualsiasi ulteriore esame solo perché potrebbero costituire un servizio di interesse economico generale.**

Analogamente, l'Avvocato generale Szpunar rileva che **il mantenimento dell'equilibrio tra servizi di NCC e di taxi non può essere considerato un valido motivo imperativo di interesse generale.** Egli ribadisce che, **se la vera intenzione è mettere a disposizione un adeguato sistema di trasporto locale privato, ampliare l'offerta ammettendo un maggior numero di veicoli NCC sarebbe più utile per risolvere il problema.**

Per contro, l'Avvocato generale accetta le ragioni basate sulla gestione del trasporto locale, del traffico e dell'uso dello spazio pubblico e sulla protezione dell'ambiente. Egli esamina poi **la questione dell'idoneità delle misure in questione** a garantire il raggiungimento di tali motivi imperativi di interesse generale.

L'Avvocato generale Szpunar non ritiene, in linea di principio, che vi siano problemi per la giustificazione del requisito di un'autorizzazione aggiuntiva, in quanto una siffatta autorizzazione potrebbe rispondere alle specificità della regione in questione, in particolare in termini di congestione stradale e di inquinamento. Tuttavia, l'autorizzazione aggiuntiva **non deve richiedere una duplicazione di controlli già effettuati** nell'ambito di altre procedure, nello stesso Stato o in un altro Stato membro.

L'Avvocato generale non riesce invece a immaginare argomenti a favore dell'idoneità della proporzione di un'autorizzazione di veicoli NCC ogni 30 licenze di taxi per conseguire i summenzionati motivi imperativi di interesse generale. Egli si chiede perché i servizi di taxi e i servizi di NCC siano soggetti a regimi legali diversi se entrambi servono a soddisfare la stessa identica domanda (il trasporto locale privato su base individuale) e se, come stabilito dal giudice nazionale, sono in concorrenza tra loro. Egli rileva che, mentre l'accesso al mercato di servizi di NCC è limitato al punto da essere reso impossibile, i problemi del regime applicabile ai taxi non vengono affrontati. Egli cita il fatto che le licenze di taxi che erano inizialmente ottenute dallo Stato per meno di EUR 100 sono vendute oggi sul mercato secondario per più di EUR 100 000. Egli comprende che riformare davvero e liberalizzare l'intero sistema dei servizi di taxi e di NCC possa mettere in una posizione di significativo svantaggio coloro che hanno pagato a caro prezzo una licenza e cercano di recuperare i costi attraverso tariffe fisse (elevate) di taxi. Tuttavia, l'Avvocato generale suggerisce che esistono altri modi per controbilanciare il rischio di abbandonare tali persone, invece di farlo a scapito dei veicoli NCC e della libertà di stabilimento.

IMPORTANTE: Le conclusioni dell'avvocato generale non vincolano la Corte di giustizia. Il compito dell'avvocato generale consiste nel proporre alla Corte, in piena indipendenza, una soluzione giuridica nella causa per la quale è stato designato. I giudici della Corte cominciano adesso a deliberare in questa causa. La sentenza sarà pronunciata in una data successiva.

IMPORTANTE: Il rinvio pregiudiziale consente ai giudici degli Stati membri, nell'ambito di una controversia della quale sono investiti, di interpellare la Corte in merito all'interpretazione del diritto dell'Unione o alla validità di un atto dell'Unione. La Corte non risolve la controversia nazionale. Spetta al giudice nazionale deliberare sulla causa conformemente alla decisione della Corte, che vincola ugualmente gli altri giudici nazionali ai quali venga sottoposta una questione analoga.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il [testo integrale](#) delle conclusioni è pubblicato sul sito CURIA il giorno della lettura.

Contatto stampa: Cristina Marzagalli ☎ (+352) 4303 8575.

Immagini della lettura delle conclusioni sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

Restate connessi!

