



Interreg ALCOTRA

Fonds européen de développement régional
Fondo europeo di sviluppo regionale



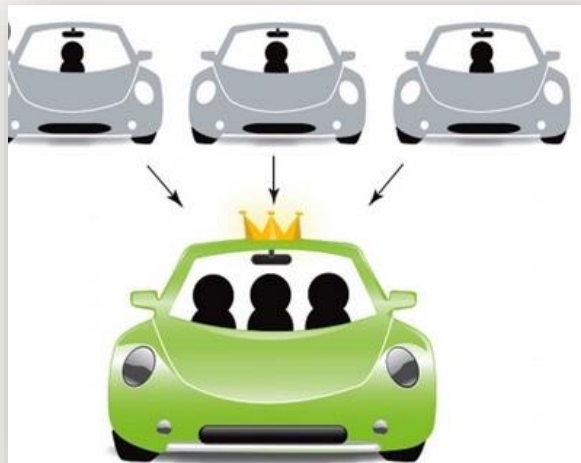
UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



1° ottobre 2021 1^{er} octobre 2021 – evento di chiusura del progetto événement de clôture du projet

(Il quadro giuridico del carpooling in Italia. Avv. Mario Comba)





Il contratto di car pooling

“Uso condiviso di un’automobile privata tra due o più persone che percorrono lo stesso tragitto”
(D.M. 208/2016)

La normativa vigente

Ad oggi non esiste una normativa specifica sul contratto di car pooling.

Ai sensi del D.M. 27.03.1998, gli enti locali sono tenuti ad incentivare l'organizzazione di servizi di condivisione delle autovetture.

L'art. 1, comma 1, lett. d-bis), L.R. Piemonte 16/2017 disciplina il trasporto pubblico locale con la finalità di promuovere forme di mobilità condivisa.

Due sono state le proposte di legge presentate in Parlamento in materia. La prima, A.C. 2436, è decaduta alla fine della precedente legislatura. La seconda, A.C. 930, è stata presentata in data 13.07.2018 ed è all'esame della commissione.

La proposta di legge A.C. 930

Qualifica il car pooling come una modalità di trasporto non professionale, consistente nell'uso condiviso di veicoli privati tra due o più utenti, che percorrono uno stesso itinerario, messi in contratto tramite una piattaforma di mediazione (art. 2).

Sono definite le figure del:

- **Gestore:** soggetto pubblico o privato che gestisce la piattaforma di mediazione;
- **Utente operatore:** soggetto che condivide il veicolo a fronte di una compartecipazione alle spese di viaggio;
- **Utente fruitore:** soggetto che utilizza il veicolo condiviso, partecipando alle spese:

La proposta di legge A.C. 930 (pt. 2)

- **Piattaforma di mediazione:** servizio di interconnessione degli utenti fornito attraverso l'utilizzo di strumenti informatici.

Il car pooling è configurato come un contratto di trasporto gratuito ex art. 1681 c.c.. Pertanto, non è in alcun modo concesso all'utente operatore trarre profitto dalla propria prestazione (art. 3).

L'attività del gestore della piattaforma, invece, può qualificarsi come attività di impresa.

L'art. 5 affida, infine, alle amministrazioni il compito di riservare sui propri siti istituzionali spazi dedicati ai servizi di mobilità sostenibile che operano nell'area di riferimento.

La giurisprudenza comunitaria

L'assenza generalizzata di una disciplina uniforme del fenomeno delle piattaforme online ha determinato l'intervento in supplenza della giurisprudenza sovranazionale. In particolare, la Corte di Giustizia UE è intervenuta con le due pronunce Uber Spain (C-434/2015) e Uber France (C-320/2016) e con la pronuncia Airbnb Ireland (C-390/2018).

Le citate sentenze individuano due categorie di servizi resi dalle piattaforme: **i servizi di mera informazione**, che godono di protezione rafforzata ai sensi della normativa europea, e **i servizi ulteriori**.

La valutazione deve avvenire sulla base dei **due criteri indicati dal c.d. Uber test**: il grado di influenza della piattaforma sul servizio e l'indispensabilità della piattaforma per il servizio intermediato.

Il car pooling si ritiene annoverabile tra i servizi di mera informazione, in quanto la piattaforma si limita a mettere in contatto gli utenti e non è indispensabile, come il car pooling spontaneo.

Il contratto di trasporto gratuito ex art. 1681 C.C.

Il prezzo non è un elemento essenziale del contratto di trasporto. Se manca, il trasporto si configura come gratuito.

In questo caso il vettore mantiene un interesse suscettibile di valutazione economica, che però non ha contenuto patrimoniale.

Per tali ragioni il trasporto gratuito si differenzia dal trasporto di cortesia, effettuato dal vettore senza *animus obligandi*, esclusivamente per spirito di liberalità. Il trasporto di cortesia esula dal campo delle obbligazioni e dei rapporti giuridici, poiché costituisce mero rapporto di fatto.

Il car pooling come contratto di trasporto gratuito – l'elemento del rimborso spese

Il car pooling si configura come un contratto di trasporto gratuito ex art. 1681 c.c..

Infatti, da un lato, l'utente fruitore è tenuto a partecipare alle spese di viaggio: sussiste, dunque, un interesse dell'utente operatore suscettibile di valutazione economica ad eseguire il trasporto.

Dall'altro, all'utente operatore non è consentito trarre profitto dalla propria prestazione.

La partecipazione alle spese di viaggio è, pertanto, un elemento essenziale del contratto. In assenza di una suddivisione dei costi, si configurerebbe un mero trasporto di cortesia e, quindi, come un rapporto di fatto inidoneo a far sorgere obbligazioni a carico delle parti.



Interreg
ALCOTRA
Fondo européen de développement régional
Fondo europeo di sviluppo regionale



Il car pooling ed i servizi di taxi e di NCC

Il car pooling presenta evidenti analogie con il servizio di taxi e di noleggio con conducente: **a.** in tutti i casi l'autovettura è di proprietà del vettore; **b.** il trasporto è complementare a quello pubblico di linea; **c.** il servizio viene effettuato su richiesta del trasportato senza un percorso prestabilito.

Tuttavia, notevoli sono anche le differenze: **1.** il servizio di taxi è un servizio di trasporto pubblico, sia pure non di linea, con tutte le conseguenze che derivano in termini di doverosità della prestazione, capillarità territoriale, determinazione pubblica delle tariffe. Il car pooling è invece un servizio privato; **2.** i titolari del servizio di taxi o di NCC devono essere in possesso di apposita licenza o autorizzazione, non richiesta per il car pooling; **3.** il car pooling è concepito come un contratto gratuito, i contratti di taxi o NCC sono a titolo oneroso; **4.** i servizi di taxi o NCC presuppongono la diligenza professionale ex art. 1176 c.c.; il car pooling non è svolto in modo professionale, perciò richiede una diligenza ordinaria.

La conclusione del contratto di car pooling

Il contratto di car pooling è un contratto consensuale, che si conclude ex art. 1326 c.c. quando chi ha fatto la proposta viene a conoscenza dell'accettazione dell'altra parte.

Se la proposta viene formulata mediante l'utilizzo di una piattaforma di condivisione, si avrà riguardo al momento in cui l'utente operatore è messo a conoscenza dell'adesione.

In caso di car pooling «spontaneo», qualora gli utenti si accordino in assenza di una piattaforma, sarà sufficiente uno scambio di sms, whatsapp, mail, telefonate o verbale.

L'iscrizione alla piattaforma

La mera iscrizione alla piattaforma (con l'inserimento dei dati personali e del veicolo) **non comporta il sorgere di alcun obbligo** in capo alle parti, né ha valore di proposta contrattuale.

Solo se l'utente operatore mette a disposizione il proprio veicolo per un determinato itinerario e orario, formula una vera e propria proposta contrattuale.

L'iscrizione non rileva a fini contrattuali **nemmeno per il soggetto gestore**. Infatti, il contratto di car pooling è unico e plurilaterale.

Prima della conclusione del contratto il gestore sarà tenuto ad agire in buona fede ex art. 1337 c.c. riportando correttamente e fedelmente le informazioni ricevute, pena la risarcibilità dell'eventuale danno causato.

Gli obblighi delle parti

Dalla conclusione del contratto sorgono gli obblighi assunti dalle parti.

Segnatamente:

1. L'obbligo dell'utente operatore di trasportare l'utente fruitore per il tragitto stabilito;
2. L'obbligo dell'utente fruitore di partecipare alle spese;
3. L'obbligazione assunta dal gestore della piattaforma di riportare correttamente e tempestivamente le informazioni comunicate, nonché ulteriori eventuali obblighi di vigilanza specificati nel regolamento.

In caso di mancato rispetto delle obbligazioni assunte, i soggetti indicati saranno tenuti a risarcire l'eventuale danno causato ai sensi dell'art. 1218 c.c. (perdita di un aereo, un treno, un'occasione lavorativa, mancata suddivisione delle spese di

La responsabilità del vettore

In caso di sinistri, il vettore (utente operatore) è tenuto a risarcire il danno causato **alla persona ed alle cose** del soggetto trasportato (utente fruitore), salvo non provi di aver adottato tutte le misure idonee e di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno, secondo quanto imposto dall'ordinaria diligenza (artt. 1176, 1681, 2054 c.c.).

Ai sensi dell'art. 2054 c.c., il proprietario dell'auto sarà responsabile in solido con il conducente. Ciò a meno che non gli avesse espressamente vietato ed impedito di circolare con il veicolo, adottando specifiche cautele (Cass., 12.04.1990).



Interreg
ALCOTRA
Fonds européen de développement régional
Fondo europeo di sviluppo regionale



La responsabilità del gestore della piattaforma

Non si considera ascrivibile al soggetto gestore della piattaforma alcuna responsabilità in caso di sinistri.

Ciò qualora operino due condizioni (Nota AGCM del 2016):

1. Il soggetto gestore si limiti a stabilire un collegamento tra gli utenti;
2. L'attività del soggetto gestore sia svolta in modo neutrale, mediante un trattamento puramente tecnico, automatico e passivo dei dati forniti.

La responsabilità sorge, invece, qualora il soggetto svolga un ruolo attivo, controllando lo svolgimento del servizio stesso. In questi casi sarà tenuto a rispondere in via solidale con il vettore ex art. 2055 c.c. per omessa vigilanza.

In via prudenziale si considera preferibile indicare nelle condizioni generali inerenti l'utilizzo della piattaforma quali oneri l'ente gestore intende assumere.

La formazione degli equipaggi ed il trasporto di minorenni

Nel regolamento potrà essere inserita la figura di autisti o passeggeri di riserva (iscritti alla piattaforma e collocati in sovrannumero per un dato itinerario) per ovviare agli inconvenienti dati dal mancato rispetto dei propri obblighi da parte degli utenti.

E' possibile prevedere la formazione di equipaggi solo femminili per tutelare la sicurezza delle donne.

Ai sensi dell'art. 8 del Regolamento G.D.P.R., possono iscriversi alla piattaforma solo soggetti che abbiano compiuto 16 anni, i quali possono validamente fornire i loro dati personali.

I minori potranno usufruire del trasporto stipulando contratti in rappresentanza dei propri genitori; a tale fine, potrebbe essere richiesta una delega sottoscritta da uno dei genitori.

Le disposizioni per l'emergenza COVID-19

Le «Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del covid-19 in materia di trasporto pubblico», in relazione ai servizi di trasporto non di linea, stabiliscono che:

1. È opportuno evitare che il passeggero occupi il posto vicino al conducente;
2. Sui sedili posteriori non possono essere trasportati più di due passeggeri muniti di dispositivi di sicurezza;
3. L'utilizzo della mascherina non è obbligatoria qualora il veicolo sia dotato di paratia divisoria;
4. E' raccomandata la sanificazione e igienizzazione dei mezzi di trasporto.

Non si ritiene siano ascrivibili al gestore dalla piattaforma responsabilità da eventuale contagio da Covid-19; in via prudenziale si suggerisce di indicare nelle condizioni generali che non si assume nessuna specifica obbligazione di controllo in proposito.