

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1895

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

COLLETTI, BERARDINI, DEIANA, GRIPPA

Modifiche al codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, in materia di disciplina dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione di veicoli e natanti, e altre disposizioni concernenti l'organizzazione dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni e l'indennizzo del danno biologico conseguente a infortuni sul lavoro

Presentata il 6 giugno 2019

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge intende riformare la normativa concernente l'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione di veicoli a motore e di natanti, ponendo definitivamente termine a quelle logiche ambigue e anticoncorrenziali adottate dalle imprese di assicurazione che nel corso del tempo hanno portato alla creazione di un vero e proprio oligopolio, caratterizzato dall'assenza di un concreto ed efficace controllo pubblico e dalla sussistenza di un obbligo a contrarre configurato in maniera tale da consentire alle stesse imprese di concludere tra loro accordi, più o meno palesi, a

danno dei consumatori. Le disposizioni di cui alla presente proposta di legge mirano, pertanto, ad arrestare lo svolgimento e la diffusione di tali pratiche assicurando la reale concorrenzialità del mercato assicurativo, così da garantire, al contempo, la piena, effettiva e immediata tutela dei diritti degli utenti, che risulta seriamente compromessa dalla vigenza di una disciplina dimostratasi inidonea a contrastare le ingiustizie e le storture alle quali si assiste ogni giorno. A tale fine è necessario intervenire incisivamente sugli aspetti fondamentali della materia, predisponendo una normativa che sia innanzitutto coerente con l'esigenza di tutelare l'utente virtuoso

senza che ciò comporti alcun indebito pregiudizio nei confronti del mondo delle imprese di assicurazione nel suo complesso. La presente proposta di legge opera quindi un bilanciamento, agendo su più fronti, mediante molteplici interventi sia di mera modifica di singole disposizioni sia di integrale riforma della disciplina vigente. In primo luogo, risponde a un'esigenza di civiltà e di giustizia sociale, oltre che di tutela del consumatore, la previsione di una tariffa minima nazionale obbligatoria da applicare, in via automatica, in favore di coloro che abbiano raggiunto un'eccellente classe di merito e che non si siano resi responsabili di sinistri per un congruo periodo di tempo. Occorre, infatti, porre fine a quella vergognosa e ingiustificata pratica perpetrata dalle imprese di assicurazione di applicare tariffe diverse a seconda della provenienza geografica dell'assicurato, con aumenti esponenziali e generalizzati nel caso di provenienza dalle regioni del Mezzogiorno. Bisogna altresì impedire il perpetrarsi di quell'ulteriore prassi, anch'essa diffusamente praticata dalle imprese di assicurazione, di differenziare la progressione e l'attribuzione delle classi di merito interne in base alla durata del rapporto contrattuale intercorso tra l'assicurato e la stessa impresa ovvero in base a parametri che ostacolano, o comunque pregiudicano, la mobilità tra diverse imprese di assicurazione; una prassi, questa, apertamente lesiva del principio generale di libertà a contrarre. Occorre, invece, privilegiare gli utenti onesti e incentivare la diligenza e la prudenza di quelli più virtuosi, predisponendo un diverso metodo di calcolo dell'importo dei premi assicurativi che tenga conto delle diverse tipologie di consumatori e che preveda significative riduzioni percentuali a favore dei più meritevoli. Bisogna, d'altro canto, anche agevolare alcune determinate tipologie di imprese di assicurazione, introducendo a loro favore un'esenzione, per un limitato periodo di tempo dall'inizio dell'attività, dall'obbligo a contrarre, qualora offrano prodotti assicurativi destinati a segmenti omogenei di mercato definiti su base geografica o per tipologia di veicolo sempre al fine di incenti-

vare la concorrenza. Occorre, poi, fare sì che la tutela dell'utente, sia dell'assicurato che del terzo danneggiato, sia effettiva e celere riducendo i tempi concessi all'impresa di assicurazione per formulare la proposta risarcitoria, estendendo il diritto di accedere al Fondo di garanzia per vittime della strada anche in ipotesi di risarcimento dei danni cagionati a cose, oltre che a persone; riconoscendo al terzo trasportato il diritto di ottenere sempre e in tempi rapidi un'integrale soddisfazione risarcitoria, essendogli riconosciuto il diritto di agire nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile per il risarcimento dell'eventuale maggior danno, se il veicolo di quest'ultimo è coperto per un massimale superiore a quello minimo. La presente proposta di legge interviene, altresì, sulla disciplina generale del cosiddetto « danno biologico » derivante da sinistri e, con l'occasione, si modificano al contempo alcune disposizioni in materia di danno biologico conseguente all'attività dell'esercente la professione sanitaria e di quello derivante da infortunio sul lavoro. Si ritiene inoltre necessario intervenire anche nell'ambito processuale. Occorre, infatti, decongestionare il contenzioso civile riconoscendo la possibilità di evitare le riparazioni dei veicoli ogni qual volta siano antieconomiche senza, d'altra parte, ledere il diritto del danneggiato quanto quest'ultimo sia proprietario di un veicolo datato ma ancora funzionante e rispondente alle sue esigenze. Anche in relazione a tali situazioni è doveroso riconoscere all'assicurato il diritto al risarcimento per equivalente, da quantificare mediante l'utilizzo di parametri predeterminati che assicurino che la stima del danno sia effettuata in modo corretto, oltre che equo e trasparente. Devono inoltre essere garantite, attraverso l'introduzione di una disciplina di dettaglio, l'efficienza, la qualità e la trasparenza delle riparazioni effettuate, così da garantire la funzionalità dei veicoli e la sicurezza stradale. Un ulteriore aspetto su cui la presente proposta di legge intende intervenire è la procedura dell'indennizzo diretto, di cui si prevede la modifica configurando non più un obbligo, ma una mera facoltà in capo ai

danneggiati di rivolgere la richiesta di risarcimento all'impresa di assicurazione che ha stipulato il contratto relativo al veicolo utilizzato. Infatti tale procedura, all'epoca della sua introduzione, era stata configurata al fine di evitare truffe, prevedendo, quale effetto correlato, quello di abbassare le tariffe assicurative. In verità, attualmente, l'indennizzo diretto, dichiarato in parte incostituzionale, ha condotto a risultati diametralmente opposti. È prevista, inoltre, la modifica di alcune disposizioni concernenti l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS) finalizzata ad assoggettare l'Istituto ai poteri ispettivi e di controllo delle Camere e, al contempo, a rafforzarne l'indipendenza e l'imparzialità attraverso la previsione di specifiche ipotesi di incompatibilità fra cariche, di una nuova procedura per la designazione dei componenti del Consiglio e, infine, dell'esclusione del rinnovo del mandato e della fissazione di un limite massimo alla misura degli emolumenti ad essa connesso. La presente proposta di legge costituisce, dunque, un intervento in grado di innovare sensibilmente l'attuale disciplina dell'assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore e i natanti al fine di consentire la creazione di un mercato assicurativo in cui la trasparenza e la concorrenza rappresentino i fattori trainanti. Per tale ragione se ne prescrive un'applicazione quanto più ampia possibile, che si estenda anche ai procedimenti di risarcimento in corso – purché il danno non sia già stato liquidato in via transattiva ovvero dal giudice con sentenza, nonché qualora, benché già liquidato in sentenza, questa non sia passata in giudicato – alla data di entrata in vigore della legge.

L'articolo 1, comma 1, apporta numerose e significative modifiche al codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, di seguito « codice », intervenendo in maniera incisiva su diversi articoli vigenti e introducendo nuovi articoli.

In particolare:

lettera *a*):

introduce due nuovi commi all'articolo 130 del codice, rubricato « Imprese autorizzate ».

Al fine di incentivare la concorrenza nel settore assicurativo, si prevede di esentare alcune tipologie di imprese di assicurazione, per un periodo di due anni dall'inizio dell'attività, dall'obbligo a contrarre, qualora queste offrano prodotti assicurativi destinati a segmenti omogenei di mercato definiti su base geografica o per tipologia di veicolo. Si pone fine all'attuale assetto oligopolistico del mercato che, caratterizzato dall'assenza di un effettivo controllo pubblico e da un obbligo a contrarre fondato sulla previa definizione di tariffe e condizioni, conduce alla conclusione di accordi, palesi od occulti, tra imprese di assicurazione che, alterando la concorrenza tra gli operatori del settore, producono inevitabilmente l'aumento del prezzo delle polizze ai danni dei consumatori. Si introduce quindi un obbligo di decentramento delle imprese operanti nelle distinte aree territoriali, fissando un massimale su base provinciale ai premi raccogliibili da ciascuna impresa e consentendo alle nuove imprese di entrare nel mercato, garantendo condizioni provvisoriamente agevolate, anche al fine di ottenere nel medio periodo una sicura diminuzione delle tariffe dei premi assicurativi;

lettera *b*):

introduce tre nuovi commi all'articolo 131 del codice, rubricato « Trasparenza dei premi e delle condizioni di contratto ».

Sono riconosciute pienezza ed effettività al diritto di cessione del credito del danneggiato, prevedendo espressamente la nullità delle pattuizioni volte a limitarne o comunque a condizionarne l'esercizio. Viene parimenti prevista la nullità di tutte le clausole contrattuali che, in maniera diretta o indiretta, producano l'effetto di compromettere l'effettività della tutela risarcitoria riconosciuta al danneggiato e, contestualmente, viene stabilita l'irrogazione di sanzioni a carico dell'impresa che introduca clausole contrattuali di tipo vessatorio, quali, ad esempio, quella di libera scelta dell'impresa di autoriparazione a cui rivolgersi;

lettera c):

modifica l'articolo 132 del codice, rubricato « Obbligo a contrarre ».

Si incide sull'obbligo a contrarre a carico delle imprese di assicurazione, vincolandole a strutturare e ad articolare le clausole e i contenuti essenziali del contratto secondo quanto previsto nel cosiddetto « contratto base », adottato con decreto ministeriale. Lo schema del contratto base è finalizzato a prefissare le condizioni minime da garantire all'assicurato e, al contempo, a offrire ai consumatori uno strumento di comparazione tra le diverse offerte assicurative;

lettera d):

sostituisce il comma 1, sopprime il comma 2 e modifica alcuni dei successivi commi dell'articolo 132-ter del codice, rubricato « Sconti obbligatori ».

Si fissa direttamente all'interno del dettato legislativo la misura dello sconto — oggi rimessa alla determinazione dell'IVASS mediante un apposito regolamento — da applicare obbligatoriamente, mediante riduzioni percentuali della tariffa, in presenza di determinate condizioni tassativamente previste, al fine di incentivare comportamenti virtuosi da parte dell'assicurato (tra questi, la sottoposizione a preventiva ispezione del veicolo o l'installazione di dispositivi di registrazione dell'attività del veicolo nonché di controllo del tasso alcolico del guidatore);

lettera e):

modifica l'articolo 133 del codice, rubricato « Formule tariffarie », introducendo un nuovo comma che prevede l'applicazione automatica e obbligatoria della tariffa minima nazionale a favore di coloro che abbiano raggiunto un ottimo livello di classe di merito (classe 3) e che non si siano resi responsabili di sinistri per un significativo periodo di tempo (sette anni);

lettera f):

modifica l'articolo 134 del codice, rubricato « Attestazione sullo stato del rischio », intervenendo sui commi 3 e 4-bis.

Si prevede la registrazione della classe di merito di ciascun assicurato presso l'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida nonché l'ampliamento del termine di validità dell'ultimo attestato di rischio conseguito, portandolo da cinque a dieci anni.

Si estende il beneficio dell'assegnazione al nuovo assicurato della medesima classe di merito del familiare convivente, da un lato eliminando l'attuale limitazione di tale *favor* alla sola « medesima tipologia » di veicolo, dall'altro prevedendone l'applicazione anche al figlio convivente con altro genitore. Si introduce, inoltre, il divieto espresso per l'impresa di assicurazione di assegnare al contratto una classe di merito inferiore a quella minima (classe 9) indicata dalla legge, nel caso in cui il contraente risulti privo di un valido attestato di rischio;

lettera g):

interviene sull'articolo 135 del codice, rubricato « Banca dati sinistri e banche dati anagrafe testimoni e anagrafe danneggiati », anche mediante modifica della stessa rubrica.

Si istituisce, presso l'IVASS, un'ulteriore banca dati nazionale denominata « liquidazione sinistri », contenente le informazioni, consultabili anche dai soggetti assicurati, relative alle procedure di liquidazione dei sinistri concluse delle imprese di assicurazione, compresa l'indicazione degli importi risarciti ai danneggiati;

lettera h):

abroga gli articoli 138, rubricato « Danno non patrimoniale per lesioni di non lieve entità » e 139, rubricato « Danno non patrimoniale per lesioni di lieve entità », del codice.

Si abrogano le disposizioni che imponevano una peculiare disciplina per calcolare la misura del risarcimento del danno biologico derivante da sinistri conseguenti alla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti e in applicazione delle quali l'importo del risarcimento variava a seconda che la lesione conseguente al sinistro fosse qualificabile di « non lieve entità » o di « lieve entità »;

lettera *i*):

interviene sull'articolo 141 del codice, rubricato « Risarcimento del terzo trasportato », sostituendo il comma 1.

Si riconosce al terzo trasportato il generalizzato diritto a essere risarcito del danno subito in occasione di un sinistro dall'impresa di assicurazione del veicolo su cui era a bordo, prescindendo dal riferimento al caso fortuito come limite all'obbligo risarcitorio dell'impresa di assicurazione del vettore nonché dall'accertamento delle responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro e fermo restando il diritto al risarcimento dell'eventuale maggiore danno nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile, se il veicolo di quest'ultimo è coperto per un massimale superiore a quello minimo;

lettera *l*):

aggiunge tre nuovi articoli al capo III del titolo X del codice recante la disciplina in materia di « Risarcimento del danno ».

Si introduce un'apposita disciplina finalizzata ad assicurare la tracciabilità della riparazione del veicolo, prescrivendo che il danneggiato abbia l'obbligo di effettuarla nei casi in cui il veicolo abbia riportato danni tali da potere risultare pregiudicata la sua affidabilità strutturale o funzionale e, conseguentemente, la sicurezza degli altri utenti della strada e la salubrità dell'ambiente, ovvero in caso di danneggiamento di elementi per i quali è prevista la revisione obbligatoria ai sensi dell'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Al fine di rendere concretamente efficace la nuova disposizione e di verificare l'ottemperanza degli obblighi di legge si stabilisce che, laddove il danneggiato non fornisca la certificazione di avvenuta revisione con esito favorevole, l'impresa di assicurazione abbia l'obbligo di segnalare la mancata revisione al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'adozione dei relativi provvedimenti di competenza a carico dell'interessato inadempiente, ferma

restando in capo al danneggiato l'opzione di comunicare entro i termini di legge all'impresa di assicurazione la propria volontà di non effettuare la riparazione. Si prevede altresì che, in caso di trasferimento di proprietà del veicolo danneggiato, l'obbligo di riparazione e di conseguente revisione del veicolo si trasferisce in capo al nuovo proprietario.

Si riconosce al danneggiato il diritto di conseguire la reintegrazione in forma specifica da parte dell'impresa di assicurazione che è tenuta a corrispondergli l'indennità determinata in base al costo di riparazione del veicolo. Si prevede espressamente che la documentazione fiscale rilasciata dall'impresa di riparazione riporti, in maniera analitica, gli interventi effettuati sul veicolo e che la stessa sia trasmessa alla banca dati dei sinistri.

Si riconosce inoltre al danneggiato il diritto di conseguire il risarcimento integrale dei danni subiti, comprensivo oltre che del danno materiale al veicolo, anche degli eventuali oneri e costi relativi al soccorso stradale, al noleggio di veicoli sostitutivi, al mancato godimento e disponibilità del mezzo durante il tempo necessario per la riparazione, nonché degli eventuali adempimenti stragiudiziali conseguenti al sinistro e ad esso connessi, oltre che alle spese dovute nel caso di demolizione e di reimmatricolazione del veicolo;

lettera *m*):

interviene sull'articolo 146 del codice, rubricato « Diritto di accesso agli atti », modificando i commi vigenti e introducendo nuovi commi.

Si estende il diritto di accesso a tutti gli atti dei procedimenti di valutazione, constatazione e liquidazione dei danni, ricomprendendovi espressamente anche i documenti allegati ed eventuali note riservate e consentendone l'esercizio anche ai titolari delle imprese che provvedono alle riparazioni dei veicoli coinvolti nel sinistro, se muniti di delega o cessionari del credito.

Per rendere più agevole e rapida la presa visione e l'estrazione di copia, si prevede che tale documentazione, se richiesto, debba trasmettersi con modalità tele-

matiche, mediante posta elettronica certificata.

È prevista la possibilità di attivare, su richiesta, la verifica da parte dell'IVASS circa il rispetto della disciplina del diritto di accesso da parte dell'impresa di assicurazione. In particolare, sono espressamente vietati differimenti, esclusioni e limitazioni del diritto di accesso, fuori dai casi previsti dalla legge;

lettera *n*):

modifica l'articolo 148 del codice, rubricato « Procedura di risarcimento », mediante l'introduzione di nuovi commi e la modifica o sostituzione di quelli vigenti.

Si riducono i termini entro cui l'impresa di assicurazione che ha ricevuto la richiesta di risarcimento deve formulare al danneggiato una congrua e motivata offerta per il risarcimento, ovvero comunicare specificamente i motivi per i quali non ritiene di presentarla.

Si attribuisce all'impresa di assicurazione la possibilità di chiedere al danneggiato di integrare la richiesta di risarcimento unicamente nell'ipotesi in cui non siano in alcun modo conoscibili gli elementi indispensabili per formulare un'offerta, prevedendo in tal caso la sospensione dei tempi per formulare la relativa offerta, calcolati dalla data del ricevimento della richiesta di integrazione a quella del ricevimento dei dati o dei documenti integrativi.

Si introduce la possibilità di soddisfare il danneggiato attraverso il risarcimento per equivalente ogni qualvolta il costo della riparazione risulti antieconomico, in quanto pari o addirittura superiore al valore di mercato del veicolo, stabilendo i parametri oggettivi e sostanziali per pervenire alla stima del danno effettivo. Si prevede espressamente il divieto per le imprese di assicurazione di decurtare dall'importo da risarcire le somme pari al valore del relitto, come dalle stesse forfettariamente quantificato, al fine di porre radicalmente rimedio a tale prassi, purtroppo assai diffusa; viene comunque fatta salva la facoltà dell'impresa di acquistare il relitto corrispondendo al proprietario una somma pari al valore commerciale del ve-

colo *ante* sinistro, provvedendo poi alla relativa radiazione e demolizione e dandone apposita segnalazione alla banca dati sinistri.

Vengono inoltre stabiliti i criteri e gli strumenti utilizzabili per determinare il valore commerciale del veicolo, così da impedire arbitrarie valutazioni da parte delle imprese di assicurazione.

Si estende anche all'ipotesi di mancata formulazione dell'offerta (e non più soltanto a quella di offerta di una somma inferiore alla metà di quella liquidata), l'obbligo di trasmissione della sentenza pronunciata a favore del danneggiato all'IVASS per verificare l'intervenuta osservanza, da parte dell'impresa di assicurazione, delle disposizioni di legge.

Si introducono disposizioni a ulteriore conferma della libera scelta dell'assicurato, al fine di rafforzare le tutele a vantaggio dei consumatori e di garantire la libertà di concorrenza nel mercato dell'autoriparazione, evitando forme di abuso di posizione dominante da parte delle imprese di assicurazione. Si prevede che tale principio di libertà di scelta sia espressamente menzionato all'atto della stipulazione di nuovi contratti e in occasione di ogni rinnovo, oltre che nella documentazione informativa;

lettera *o*):

modifica i commi 1 e 2 dell'articolo 149 del codice, rubricato « Procedura di risarcimento diretto ».

Si modifica la disciplina sul risarcimento diretto, prevedendo non più l'obbligo, ma la mera facoltà del danneggiato di rivolgere la richiesta di risarcimento all'impresa di assicurazione che ha stipulato il contratto relativo al veicolo utilizzato. Mediante soppressione del rinvio ai limiti previsti per la configurazione del « danno di lieve entità », si estende l'applicabilità della procedura di risarcimento diretto del danno alla persona subito dal conducente non responsabile, attivabile indipendentemente dall'entità del danno;

lettera p):

aggiunge un comma all'articolo 149-*bis* del codice, rubricato « Trasparenza delle procedure di risarcimento ».

Si introduce una previsione volta a sancire espressamente la permanenza, anche in caso di cessione del credito, sia dell'obbligo in capo all'impresa di assicurazione di rispettare tutte le norme a tutela del danneggiato oltre che di formulare l'offerta al cessionario, sia della competenza dell'IVASS a verificare il rispetto delle procedure liquidative;

lettera q):

interviene sul capo IV del titolo X del codice, dedicato alle « Procedure liquidative », aggiungendo l'articolo 150-*quater* rubricato « Riparazioni a regola d'arte: sicurezza, qualità e trasparenza delle riparazioni ».

L'articolo stabilisce le procedure, le soluzioni e i parametri tecnici necessari a garantire le condizioni di sicurezza e di funzionalità dei veicoli, senza più alcun rinvio a futuri accordi tra associazioni di categoria.

In primo luogo, sono regolamentati i rapporti tra impresa di autoriparazione convenzionata, impresa di assicurazione e danneggiato, cui spetta in ogni caso il risarcimento di eventuali ulteriori voci di danno.

Si vincola inoltre lo svolgimento delle opere di riparazione al costante rispetto, anche se comportante un aggravio di relativi costi, delle prescrizioni tecniche fornite dal costruttore del veicolo, così da assicurare la qualità e la sicurezza della riparazione; è prevista l'estensione all'impresa di assicurazione della responsabilità, in solido con l'impresa di autoriparazione convenzionata, per le riparazioni da quest'ultima effettuate, rinviando al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il compito di definire con regolamento il contenuto delle specifiche garanzie da applicare.

Viene dettagliato l'obbligo informativo previsto a carico dell'impresa di assicurazione con riferimento alla facoltà di scelta dell'impresa di autoriparazione cui rivolgersi e quello di indicare previamente,

in caso di avvalimento di imprese convenzionate, le modalità di svolgimento delle lavorazioni.

Si esclude la possibilità di utilizzo di ricambi diversi da quelli originali, salvo che il danneggiato acconsenta all'impiego di ricambi alternativi; si prevede l'obbligo dell'impresa di autoriparazione di motivare l'eventuale scelta di non provvedere alla sostituzione delle parti danneggiate nonché, in caso di danni ai lamierati, di specificare la tipologia di intervento effettuato.

Al fine di assicurare la libera concorrenza del mercato di autoriparazione, si vieta, sanzionando eventuali violazioni, lo svolgimento di attività di intermediazione da parte di soggetti terzi tra impresa di assicurazione, di autoriparazione e danneggiato nonché la stipulazione di accordi tra imprese di assicurazione e di autoriparazione che incidano sulla discrezionalità tecnica di queste ultime in ordine agli interventi da effettuare o sulla determinazione dei relativi costi.

Solo in caso di avvalimento da parte del danneggiato di imprese di autoriparazione di sua fiducia e solo in caso di antieconomicità della riparazione, è consentita la deroga ai criteri e alle prescrizioni tecniche previsti, a condizione che il danneggiato vi acconsenta;

lettera r):

modifica l'articolo 156 del codice, rubricato « Attività peritale ».

Si impone alle imprese di assicurazione, qualora effettuino direttamente l'attività peritale volta alla determinazione dei danni subiti dal veicolo, di avvalersi esclusivamente di periti assicurativi iscritti nel relativo ruolo;

lettera s):

inserisce un nuovo comma nell'articolo 172 del codice, rubricato « Diritto di recesso ».

Si estende il diritto dell'assicurato, riconoscendogli la facoltà, da indicare espressamente nella documentazione contrattuale, di recedere in qualsiasi momento dal contratto di assicurazione, senza vincolarlo al previo decorso di un termine

minimo. Viene inoltre stabilito che, in caso di recesso anticipato, l'assicurato è tenuto esclusivamente al pagamento della parte di premio relativa al periodo di vigenza del contratto;

lettera *t*):

interviene sull'articolo 283 del codice, rubricato « Sinistri verificatisi nel territorio della Repubblica ».

Si estende il diritto di ottenere dal Fondo di garanzia per le vittime della strada il risarcimento dei danni cagionati da un veicolo o un natante non identificato anche ai danni alle cose, limitandone la misura a un importo massimo di 10.000 euro;

lettera *u*):

modifica l'articolo 310-ter del codice, rubricato « Scatole nere e altri dispositivi elettronici ».

Si introduce una disciplina di dettaglio in relazione al funzionamento dei meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, cosiddette « scatole nere ». In particolare, sono regolamentate le modalità di registrazione, di raccolta, di comunicazione e in generale, di trattamento dei dati che devono essere trasmessi direttamente alle strutture tecniche del Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale e poi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 2 introduce numerose e significative modifiche all'articolo 13, rubricato « Istituzione dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni » del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135.

Innanzitutto viene previsto espressamente l'assoggettamento dell'IVASS al potere ispettivo delle Camere, al fine di garantire, mediante la possibilità di un effettivo controllo e di un costante monitoraggio, il corretto ed efficace funzionamento dell'Istituto.

Si modifica parzialmente la disciplina sull'IVASS attraverso una serie di interventi tra i quali la soppressione della norma che prevede la coincidenza fra Direttore

generale della Banca d'Italia e Presidente dell'IVASS, prevedendo che quest'ultimo, scelto – al pari dei due consiglieri – tra persone di indiscusse moralità e indipendenza, sia nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, previa votazione a maggioranza dei tre quinti delle Commissioni parlamentari competenti in materia di finanza; la previsione di una nuova procedura anche per la designazione di due consiglieri, componenti del Consiglio; la previsione di limitazioni all'accesso alla carica anche per i familiari entro il secondo grado di parentela. Si esclude la possibilità di rinnovo della carica di consiglieri per un ulteriore mandato e si fissa un limite massimo alla misura degli emolumenti ad essa connessi.

L'articolo 3 modifica l'articolo 13, rubricato « Danno biologico », del decreto legislativo 23 febbraio 2000, n. 38, recante « Disposizioni in materia di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, a norma dell'articolo 55, comma 1, della legge 17 maggio 1999, n. 144 ».

Si modifica la disciplina del risarcimento del danno biologico in caso di infortunio sul lavoro, prevedendo che, in caso di menomazioni superiori al 16 per cento, sia rimessa al danneggiato la scelta tra l'erogazione dell'indennizzo in capitale o in rendita, anche con riferimento all'ulteriore quota di rendita eventualmente spettantegli.

L'articolo 4 prevede l'abrogazione di disposizioni legislative contenute in diversi testi normativi e in particolare: l'articolo 1, comma 10, della legge 4 agosto 2017, n. 124, « Legge annuale per il mercato e la concorrenza »; il decreto del Ministro della salute 3 luglio 2003, recante « Tabella delle menomazioni alla integrità psicofisica comprese tra 1 e 9 punti di invalidità »; il comma 3 dell'articolo 3, rubricato « Responsabilità professionale dell'esercente le professioni sanitarie » del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 novembre 2012, n. 189.

Vengono innanzitutto abrogate le disposizioni della legge n. 124 del 2017 che rimettono ad un accordo d'intesa tra associazioni di categoria nei settori dell'autoriparazione, delle assicurazioni e dei consumatori la definizione delle linee guida necessarie a garantire l'effettuazione delle riparazioni a regola d'arte.

Si sopprime, poi, la tabella delle menomazioni alla integrità psicofisica comprese tra 1 a 9 punti di invalidità e, al fine di rendere organica la disciplina generale del danno biologico, viene disposta l'abrogazione della disposizione che, anche in materia di responsabilità sanitaria, rinviava alle predette tabelle ai fini del risarcimento del danno biologico conseguente all'attività dell'esercente la professione sanitaria.

L'articolo 5 stabilisce l'ambito di applicazione della legge, estendendolo anche alle fattispecie in cui il risarcimento del danno non sia stato già determinato in via transattiva ovvero non sia stato ancora liquidato dal giudice con sentenza, nonché in caso di liquidazione in sentenza non ancora passata in giudicato, alla data di entrata in vigore della legge medesima.

Viene inoltre rinviata, dopo il decorso di tre anni dall'entrata in vigore della legge, l'applicazione delle disposizioni introdotte dall'articolo 1 che prevedono limitazioni al numero di premi che le imprese di assicurazione possono raccogliere su base provinciale.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Modifiche al codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209)

1. Al codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 130, dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

« 3-bis. Al fine di incentivare la concorrenza nel settore assicurativo, le nuove imprese di assicurazione, non collegate con o controllate da altre imprese di assicurazione già in possesso dell'autorizzazione all'attività assicurativa per responsabilità civile autoveicoli terrestri di cui all'articolo 2, comma 3, numero 10), rilasciata dall'IVASS, sono esentate per due anni dall'inizio dell'attività dall'obbligo a contrarre di cui all'articolo 132, qualora offrano prodotti assicurativi destinati a segmenti omogenei di mercato definiti su base geografica o per tipologia di veicolo.

3-ter. Al fine di diminuire gli importi dei premi dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione di veicoli a motore e di natanti, di seguito denominata "assicurazione Rc auto", di aumentare la concorrenza e di ridurre la concentrazione in poche imprese, ciascuna impresa di assicurazione, anche attraverso imprese controllate, marchi e portafogli assicurativi, può raccogliere fino a un massimo del 20 per cento del totale dei premi dell'assicurazione Rc auto su base provinciale, aumentato al 30 per cento nel primo anno di applicazione del presente comma. La riduzione deve avvenire mediante cessione di quote di portafoglio o di rami d'azienda, società o marchi minori controllati. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato e l'IVASS trasmettono, ogni sei mesi,

alle Camere, una relazione sul grado di concentrazione del mercato dell'assicurazione Rc auto in Italia, suddiviso su base provinciale e regionale »;

b) all'articolo 131, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« *1-bis.* Fermo restando quanto previsto dal codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, anche in relazione all'articolo 149-*bis* del presente codice, è comunque nulla ogni pattuizione che vieti, limiti o condizioni la cedibilità del credito derivante dal diritto al risarcimento dei danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti.

1-ter. Nei contratti per l'assicurazione RC auto o nelle garanzie accessorie per i danni, le clausole o le pattuizioni che hanno come effetto quello di differenziare, limitare o escludere il risarcimento o l'indennizzo in relazione a eventi ulteriori e successivi al verificarsi del rischio garantito, quali la libera scelta dell'impresa di autoriparazione, si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, in quanto dirette a determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto.

1-quater. In ogni caso l'insufficiente o la mancata liquidazione del danno derivata dall'applicazione di clausole contrattuali formulate in violazione dei commi *1-bis* e *1-ter* costituisce violazione degli obblighi di trasparenza e di adeguata informazione di cui al comma 1. In tali ipotesi, si applicano le sanzioni previste all'articolo 310, commi 1 e 2 »;

c) all'articolo 132, comma 1, dopo le parole: « assicurazione obbligatoria » sono inserite le seguenti: « in conformità al contratto di cui all'articolo 170-*bis* »;

d) all'articolo 132-*ter*:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« *1.* In presenza di almeno una delle seguenti condizioni, da verificare in precedenza o contestualmente alla stipulazione

del contratto o dei suoi rinnovi, le imprese di assicurazione praticano uno sconto determinato nei seguenti modi:

a) nel caso in cui, su proposta dell'impresa di assicurazione, i soggetti che presentano proposte per l'assicurazione obbligatoria accettino di sottoporre il veicolo a ispezione da eseguire a spese dell'impresa di assicurazione, le imprese praticano una riduzione non inferiore al 10 per cento rispetto alle tariffe stabilite ai sensi dell'articolo 132, comma 1;

b) nel caso in cui vengano installati, su proposta dell'impresa di assicurazione, o siano già presenti e portabili meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati "scatola nera" o equivalenti, ovvero ulteriori dispositivi, individuati, per i soli requisiti funzionali minimi necessari a garantire l'utilizzo dei dati raccolti per la determinazione della responsabilità in occasione dei sinistri, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, le imprese applicano una riduzione del premio non inferiore al 20 per cento dell'importo stabilito ai sensi dell'articolo 132, comma 1. Tale riduzione, in caso di contratto stipulato con un nuovo assicurato, non può essere inferiore al 30 per cento dell'importo risultante dalla somma dei premi dell'assicurazione obbligatoria incassati nella regione dalla medesima impresa nell'anno precedente, divisa per il numero degli assicurati nella stessa regione. In caso di scadenza del precedente contratto di assicurazione e di contestuale stipulazione di uno nuovo tra le stesse parti, la misura della riduzione del premio determinata ai sensi della presente lettera, per la prima volta in cui si realizzano le condizioni previste dalla medesima lettera, non può comunque essere inferiore al 30 per cento del premio applicato all'assicurato nell'anno precedente. Resta fermo l'obbligo di rispettare i parametri stabiliti dal contratto di assicurazione;

c) nel caso in cui vengano installati, su proposta dell'impresa di assicurazione, o

siano già presenti meccanismi elettronici che impediscono l'avvio del motore qualora sia riscontrato nel guidatore un tasso alcolico superiore ai limiti stabiliti dalla legge per la conduzione di veicoli a motore, le imprese praticano una riduzione non inferiore al 10 per cento rispetto alle tariffe stabilite ai sensi dell'articolo 132, comma 1 »;

2) il comma 2 è abrogato;

3) il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. Con proprio regolamento l'IVASS, tenuto conto dei premi più elevati applicati nelle province individuate ai sensi del comma 3 e di quelli praticati nelle altre province a più bassa sinistrosità ad assicurati con le medesime caratteristiche soggettive e collocati nella medesima classe di merito, definisce i criteri e le modalità finalizzati alla determinazione da parte delle imprese di assicurazione di uno sconto, aggiuntivo e significativo rispetto a quello praticato ai sensi del comma 1, da applicare ai soggetti residenti nelle province di cui al citato comma 3, che non abbiano provocato sinistri con responsabilità esclusiva o principale o paritaria negli ultimi quattro anni sulla base dell'evidenza dell'attestato di rischio e che abbiano installato o installino, a seguito della stipulazione del contratto, il dispositivo di cui al comma 1, lettera *b*) »;

4) il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. In particolare, il regolamento di cui al comma 4:

a) definisce i parametri oggettivi, tra cui la frequenza dei sinistri e il relativo costo medio, per il calcolo dello sconto aggiuntivo di cui al comma 4;

b) prevede, nell'ambito delle modalità di cui al comma 4, che non possano sussistere differenziali di premio che non siano giustificati da specifiche evidenze sui differenziali di rischio »;

5) il comma 7 è sostituito dal seguente:

« 7. Le imprese di assicurazione, in attuazione dei criteri stabiliti dall'IVASS, a

decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, applicano lo sconto nei confronti dei soggetti che si trovino nelle condizioni previste dal comma 4, di importo significativo e aggiuntivo rispetto a quello praticato ai sensi del comma 1, ed evidenziano in sede di preventivo e nel contratto, in caso di accettazione da parte del contraente, lo sconto praticato, in valore assoluto e in percentuale, rispetto al prezzo della polizza altrimenti applicato. Lo sconto di cui al presente comma si applica ai nuovi contratti o in occasione del rinnovo di quelli in essere »;

6) il comma 8 è sostituito dal seguente:

« 8. Resta fermo, nei casi di cui ai commi 1 e 4, l'obbligo di rispettare i parametri stabiliti dal contratto di assicurazione. Al fine del conseguimento della massima trasparenza, l'impresa di assicurazione pubblica nel proprio sito *internet* l'entità degli sconti effettuati in attuazione delle disposizioni dei commi 1, 4 e 7, secondo forme di pubblicità che ne rendano efficace e chiara l'applicazione »;

7) il comma 9 è sostituito dal seguente:

« 9. L'IVASS, attraverso periodiche verifiche a campione, anche in via ispettiva ovvero a seguito di circostanziata segnalazione da parte di terzi, accerta che le imprese di assicurazione tengano effettivamente conto, ai fini dell'applicazione delle disposizioni dei commi 1, 4 e 7, nel processo di costruzione della tariffa e di ricalcolo del premio, degli sconti definiti al comma 1 e del rispetto dei criteri e delle modalità finalizzati alla determinazione dello sconto di cui al comma 4 »;

e) all'articolo 133, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

« 2-bis. Per i contratti di assicurazione riguardanti la circolazione di veicoli a motore, al raggiungimento della classe di merito 3, ovvero al compimento del settimo anno di assicurazione senza applicazione di *malus* in caso di contratti stipulati ai sensi dell'articolo 134, comma 4-bis, è fatto

obbligo alle imprese di assicurazione di applicare la tariffa minima nazionale »;

f) all'articolo 134:

1) al comma 3, primo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ed è registrata all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida istituita dall'articolo 226, commi da 10 a 12, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 » e al terzo periodo, la parola: « cinque » è sostituita dalla seguente: « dieci »;

2) al comma 4-*bis*, le parole: « della medesima tipologia » sono soppresse, dopo le parole: « nucleo familiare » sono inserite le seguenti: « ovvero da un figlio convivente con l'altro genitore » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « In ogni caso, qualora il contraente non sia dotato di un valido attestato di rischio, l'impresa di assicurazione non può assegnare al contratto una classe di merito inferiore alla classe 9, ovvero a quella media »;

g) all'articolo 135:

1) al comma 1, la parola: « due » è sostituita dalla seguente: « tre » e le parole: « “anagrafe testimoni” e “anagrafe danneggiati” » sono sostituite dalle seguenti: « “anagrafe testimoni”, “anagrafe danneggiati” e “liquidazione sinistri” »;

2) al comma 2, dopo la parola: « gestiti » sono inserite le seguenti: « e l'ammontare dei risarcimenti liquidati »;

3) al comma 3, dopo le parole: « delle imprese di assicurazione » sono inserite le seguenti: « , dell'assicurato »;

4) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Banca dati sinistri e banche dati anagrafe testimoni, anagrafe danneggiati e liquidazione sinistri »;

h) gli articoli 138 e 139 sono abrogati;

i) all'articolo 141, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Il danno subito dal terzo trasportato è risarcito dall'impresa di assicurazione del veicolo sul quale era a bordo al momento del sinistro, entro il massimale minimo di legge, fermo restando quanto previsto al-

l'articolo 140, a prescindere dall'accertamento di responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro, e fermo restando altresì il diritto al risarcimento dell'eventuale maggior danno nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile, se il veicolo di quest'ultimo è coperto per un massimale superiore a quello minimo »;

1) al capo III del titolo X, dopo l'articolo 142-ter sono aggiunti i seguenti:

« Art. 142-quater. — (*Tracciabilità della riparazione, riparazione in sicurezza e revisione del veicolo*) — 1. Al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale e la tutela ambientale, il proprietario del veicolo danneggiato da un sinistro causato dalla circolazione stradale è tenuto a ripararlo nel caso in cui lo stesso abbia riportato danni a elementi strutturali e a sistemi, organi, impianti, dispositivi, equipaggiamenti o componenti meccanici, elettrici o elettronici, che sono sottoposti alle operazioni di revisione periodica previste dall'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Entro i termini prescritti dall'articolo 148, nei quali l'impresa di assicurazione deve proporre congrua e motivata offerta per il risarcimento ovvero comunicare specificamente i motivi per i quali non ritiene di formularla, il danneggiato ha facoltà di comunicare all'impresa la volontà di non procedere alla riparazione del proprio veicolo. In tale caso, mantiene il diritto al risarcimento da parte dell'impresa di assicurazione, previa presentazione della copia del certificato di avvenuta demolizione del veicolo.

3. Entro sessanta giorni dalla riparazione avvenuta ai sensi del comma 1, il danneggiato è tenuto a sottoporre il veicolo a revisione singola al fine di accertare la sussistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità e inquinamento prescritti, fornendo all'impresa di assicurazione copia della certificazione attestante l'esito favorevole. In mancanza, l'impresa di assicurazione è tenuta a segnalare la mancata revisione al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti per i provvedimenti di competenza.

4. In caso di trasferimento di proprietà del veicolo danneggiato, gli obblighi previsti dai commi 1 e 3 si trasferiscono in capo al nuovo proprietario.

Art. 142-*quinquies*. — (*Risarcimento del danno e liquidazione dell'indennità dovuta. Documentazione fiscale. Cessione del credito e clausole vessatorie*) — 1. Il danneggiato ha il diritto di conseguire la reintegrazione in forma specifica da parte dell'impresa di assicurazione che provvede al risarcimento mediante liquidazione dell'indennità dovuta per la riparazione del veicolo danneggiato.

2. La somma è liquidata direttamente al danneggiato qualora questi effettui la riparazione del veicolo avvalendosi di imprese di autoriparazione di propria fiducia di cui all'articolo 1 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, senza ricorrere alla cessione del credito. A fronte di presentazione della copia della documentazione fiscale rilasciata dalla medesima impresa di autoriparazione, l'impresa deve motivare tecnicamente l'eventuale minor esborso.

3. La documentazione fiscale rilasciata ai sensi del comma 2 riporta in modo analitico il contenuto degli interventi riparativi effettuati dall'impresa di autoriparazione. L'impresa di assicurazione ne invia una copia in formato elettronico alla banca dati dei sinistri istituita presso l'IVASS ai sensi dell'articolo 135.

Art. 142-*sexies*. — (*Risarcimento integrale dei danni subiti*) — 1. Resta comunque fermo il diritto del danneggiato all'integrale risarcimento dei danni subiti a seguito di sinistro, compresi gli oneri e i costi conseguenti relativi al soccorso stradale, al fermo tecnico del veicolo, al noleggio di veicoli sostitutivi, all'assistenza tecnica, peritale e legale in sede stragiudiziale, nonché alle eventuali spese di demolizione e di reimmatricolazione del veicolo »;

m) all'articolo 146:

1) al comma 1, dopo le parole: « ai contraenti ed ai danneggiati » sono inserite le seguenti: « nonché ai titolari delle im-

prese che provvedono alle riparazioni dei veicoli coinvolti nel sinistro muniti di delega o di cessione di credito ovvero ai loro aventi causa » e le parole: « agli atti a conclusione dei » sono sostituite dalle seguenti: « a tutti gli atti, documenti, allegati separati e note riservate relativi ai »;

2) al comma 2 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « In ogni caso, decorsi i termini per proporre querela senza che sia stato promosso il procedimento penale, gli atti oggetto di richiesta di accesso devono essere messi a disposizione dell'avente diritto, del suo delegato o del cessionario »;

3) dopo il comma 3 sono inseriti i seguenti:

« 3-bis. I documenti oggetto di richiesta di accesso agli atti, ove richiesto, devono essere trasmessi a mezzo di posta elettronica certificata all'avente diritto, al suo delegato o al cessionario.

3-ter. L'IVASS, ove richiesto, verifica il rispetto delle disposizioni del comma 1 da parte dell'impresa di assicurazione, la quale non può, fuori dai casi previsti, escludere, limitare o differire, anche solo parzialmente, l'accesso agli atti »;

n) all'articolo 148:

1) al comma 1, al secondo periodo, la parola: « sessanta » è sostituita dalla seguente: « quaranta », al terzo periodo, la parola: « sessanta » è sostituita dalla seguente: « quaranta » e la parola: « trenta » è sostituita dalla seguente: « venti » e sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Nell'ipotesi in cui il costo della riparazione sia pari o superiore al valore di mercato del veicolo, il danno è risarcito nei limiti di cui all'articolo 2058 del codice civile, tenendo ulteriormente conto dell'utilità che il bene rappresenta per il danneggiato, del suo stato d'uso oltre che delle spese di demolizione e di reimmatricolazione nonché della tassa di possesso non goduta. Il valore commerciale è determinato sulla base del valore di acquisto di un veicolo simile determinato ai sensi del comma 1-bis. Nell'ipotesi di riparazione antieconomica, la stima del danno e dei costi per il ripristino deve essere completa e non limitarsi alla

determinazione del suddetto valore commerciale. In ogni caso, l'impresa di assicurazione non può decurtare dalla somma dovuta a titolo di risarcimento o di indennizzo l'importo corrispondente, in base a una valutazione forfettaria, al valore del relitto, anche se superiore al costo complessivo delle operazioni di radiazione e di demolizione. Nel caso in cui l'ammontare del valore del relitto superi l'importo dei predetti costi di radiazione e di demolizione, qualora il danneggiato non intenda provvedere comunque al ripristino, l'impresa può proporre al danneggiato di acquistare il relitto corrispondendo il valore commerciale del veicolo *ante* sinistro, determinato e incrementato ai sensi del presente comma. In tale ipotesi, l'impresa deve provvedere a radiare il veicolo e a demolire il relitto direttamente, senza cederlo a terzi, segnalando alla banca dati sinistri dell'I-VASS la targa, il modello e ogni altro elemento utile a identificare il veicolo oggetto di radiazione e di demolizione »;

2) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« *1-bis.* È fatto divieto di determinare il valore commerciale di un veicolo attraverso il rinvio esclusivo a riviste o mercuriali editi da privati. All'atto della stipulazione di nuovi contratti e, per quelli già in corso alla data di entrata in vigore della presente disposizione, alla loro prima scadenza, il valore di riferimento deve essere determinato sulla base del valore di acquisto di un veicolo simile desunto da siti *internet*, anche attraverso aggregatori telematici di offerte di vendita *on line*, applicazioni specializzate di libera fruizione e, in via non esclusiva, da riviste di settore. Il valore economico deve tenere comunque conto delle spese figurative di demolizione del veicolo e di quelle di immatricolazione di un veicolo analogo »;

3) il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. In caso di richiesta priva degli elementi indispensabili per formulare un'offerta e sempre che tali elementi non siano altrimenti conoscibili, l'impresa di assicu-

razione richiede al danneggiato entro trenta giorni le necessarie integrazioni. In tale caso, i termini per la formulazione dell'offerta di cui ai commi 1 e 2 rimangono sospesi dalla data del ricevimento della richiesta di integrazione a quella del ricevimento dei dati o dei documenti integrativi »;

4) al comma 10, dopo la parola: « interessi, » sono inserite le seguenti: « o quando non sia formulata alcuna offerta »;

5) al comma 11-*bis* è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione di propria fiducia deve essere riportata in tutti i contratti di assicurazione nonché ivi inserita in occasione di ogni rinnovo contrattuale e indicata esplicitamente nella documentazione informativa prevista dall'articolo 185 »;

6) dopo il comma 11-*bis* è aggiunto il seguente:

« 11-*ter*. Le imprese di assicurazione comunicano all'assicurato l'estratto conto dell'avvenuto risarcimento del danno liquidato al danneggiato o agli altri aventi diritto »;

o) all'articolo 149:

1) al comma 1, la parola: « devono » è sostituita dalla seguente: « possono »;

2) al comma 2, le parole: « se risulta contenuto nel limite previsto dall'articolo 139 » sono soppresse;

p) all'articolo 149-*bis*, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

« 1-*bis* L'eventuale cessione del credito non esonera le imprese di assicurazione dall'obbligo di formulare una congrua e motivata offerta nonché di osservare le disposizioni del presente codice relative alle procedure liquidative nonché quelle a favore del cedente, che non sono derogate dalla presenza del negozio di cui all'articolo 1260 del codice civile. Anche in caso di cessione di credito, resta ferma la competenza dell'IVASS, anche su segnalazione del cessionario, a verificare il rispetto delle

procedure liquidative compreso l'obbligo di proporre al cessionario una congrua e motivata offerta, in caso di cessione di credito. Eventuali violazioni delle procedure e degli obblighi di legge, compresi quelli relativi all'accesso agli atti, consentito anche al cessionario, comportano in ogni caso l'applicazione delle sanzioni previste dalle vigenti disposizioni legislative e regolamentari »;

q) al capo IV del titolo X, dopo l'articolo 150-ter è aggiunto il seguente:

« Art. 150-*quater*. — (*Riparazione dei veicoli*) — 1. Ferma restando in ogni caso la facoltà del danneggiato ai sensi dell'articolo 148, comma 11-*bis*, di avvalersi di imprese di autoriparazione di propria fiducia, qualora l'impresa di assicurazione proponga al danneggiato la riparazione del veicolo presso strutture convenzionate, l'impresa deve provvedere direttamente al pagamento delle stesse e non può richiedere al danneggiato il pagamento di importi a titolo di franchigia o di scoperto. La riparazione presso strutture convenzionate non preclude al danneggiato di ottenere, qualora spettantegli, il risarcimento delle ulteriori voci di danno relative a svalutazione commerciale, fermo tecnico e nolo di eventuale mezzo sostitutivo.

2. La riparazione deve essere eseguita conformemente alle prescrizioni tecniche fornite dal costruttore e deve assicurare la qualità del risultato e la sicurezza del ripristino, anche qualora comportanti un aggravio di costi di riparazione. L'impresa di assicurazione, in solido con l'impresa di autoriparazione convenzionata, risponde e fornisce garanzia biennale per le riparazioni effettuate, ferma restando quella di legge di cui all'articolo 11 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, in ordine agli interventi effettuati e alla relativa qualità per tutte le parti sostituite non soggette a usura ordinaria. A tale fine, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce le garanzie di cui al citato articolo 11 della legge n. 122 del 1992.

3. L'assicuratore fornisce al danneggiato, contestualmente all'indicazione della

facoltà di rivolgersi a riparatori convenzionati, un'informativa scritta contenente, oltre all'informazione che il danneggiato ha facoltà di avvalersi di imprese di autoriparazione di propria fiducia ai sensi dell'articolo 148, comma 11-*bis*, gli estremi dell'impresa convenzionata che deve eseguire i lavori. Tale informativa deve altresì indicare le modalità di effettuazione delle riparazioni che, in ogni caso, devono avvenire in conformità alle prescrizioni fornite dal costruttore del veicolo, anche mediante utilizzo di ricambi originali forniti dal costruttore. È consentito l'utilizzo di ricambi alternativi rispetto agli originali prodotti dal costruttore solo se tale opzione viene espressamente accettata dall'assicurato con esclusione, in ogni caso, di ricambi equivalenti, compatibili, di concorrenza o usati. In caso di mera riparazione delle parti danneggiate, senza sostituzione delle medesime, deve essere fornita un'adeguata informativa riportante le ragioni tecniche per le quali si è proceduto alla riparazione invece che alla sostituzione, in conformità alle previsioni indicate dal costruttore del veicolo. Per i danni ai lamierati deve sempre essere indicato se si è proceduto alla sostituzione o alla riparazione e, in caso di riparazione, se quest'ultima è effettuata a freddo mediante levabolli senza verniciatura o a caldo con ripristino della verniciatura, precisando comunque le ragioni della scelta della tecnica effettuata, in conformità alle previsioni indicate dal costruttore del veicolo.

4. A seguito dell'esecuzione dei lavori, l'impresa di autoriparazione, compresa quella convenzionata con l'impresa di assicurazione, deve emettere e consegnare al danneggiato un documento fiscale ai fini della garanzia biennale. Il predetto documento fiscale, da intestare al danneggiato, oltre a indicare che il pagamento è stato effettuato dall'impresa di assicurazione, deve riportare l'elenco dei ricambi sostituiti, la descrizione delle lavorazioni effettuate, le ore di manodopera e il relativo costo orario nonché il materiale di consumo impiegato.

5. In conformità agli articoli 175 e 346, ai sensi dei quali non costituisce attività assicurativa l'attività di riparazione, le im-

prese di assicurazione che intendono offrire convenzioni agli assicurati per la riparazione dei veicoli non possono avvalersi dell'intermediazione di terzi che si interpongano a qualsiasi titolo tra il danneggiato, l'impresa di assicurazione e quella di autoriparazione. Costituisce violazione dei citati articoli 175 e 346, comma 1, lettera a), la stipulazione da parte dell'assicuratore di accordi, linee guida, protocolli, convenzioni o contratti quadro con imprese di autoriparazione o associazioni di imprese di autoriparazione volti a disciplinare, regolare o condizionare le scelte tecniche di riparazione, le quali restano di esclusiva competenza dell'impresa di autoriparazione, nonché a incidere, in maniera diretta o indiretta, sulla libera determinazione dei costi di riparazione, determinando effetti diretti, indiretti o anche solo eventuali sulla qualità della riparazione. In tali ipotesi, si applicano le sanzioni di cui all'articolo 310.

6. Qualora il danneggiato si avvalga di un'impresa di autoriparazione di propria fiducia, quest'ultima è tenuta a rispettare le disposizioni del presente articolo. L'eventuale deroga ai criteri e alle prescrizioni tecniche relative all'attività di riparazione è consentita solo in caso di antieconomicità della riparazione e, in ogni caso, deve essere oggetto di esplicito consenso scritto rilasciato dal danneggiato in data antecedente all'inizio delle riparazioni.

7. La violazione delle disposizioni del presente articolo in materia di ricambi originali, ferme restando le sanzioni per l'eventuale attestazione in fattura di lavorazioni difformi da quelle in concreto realizzate, obbliga in solido l'impresa di autoriparazione e la committente impresa di assicurazione al ripristino del veicolo mediante sostituzione dei ricambi originali oltre al risarcimento del danno »;

r) all'articolo 156, comma 2, dopo la parola: « natanti » sono aggiunte le seguenti: « solo tramite i periti assicurativi di cui al comma 1 »;

s) all'articolo 172, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« 1-bis. È facoltà dell'assicurato, in qualsiasi momento, anche anteriormente al de-

corso di un anno dalla prima stipula, recedere dal contratto per l'assicurazione RC auto e da quelli eventualmente stipulati per le garanzie accessorie relative al veicolo o al conducente, senza oneri, spese o penalità. Il recesso ha effetto dopo un mese dalla ricezione della disdetta che deve essere inviata in forma scritta, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento o mezzo equipollente che ne comprovi la ricezione. Il diritto di recesso è indicato nella polizza, sull'avviso di scadenza e sulla quietanza di premio. A seguito della disdetta di cui al presente articolo, l'assicurato è tenuto unicamente al pagamento della parte di premio relativa al periodo che decorre dall'efficacia della polizza fino alla data di effetto della disdetta e l'assicuratore è tenuto a rimborsare la differenza entro trenta giorni dalla data della disdetta. In caso di ritardo nel rimborso, oltre agli interessi legali, sono dovuti gli interessi moratori. Le formalità per l'anticipato recesso sono assolute dal nuovo assicuratore per l'assicurazione RC auto che garantisce la continuità della copertura assicurativa. Il recesso si estende a tutte le garanzie accessorie o comunque stipulate con la polizza per l'assicurazione RC auto »;

t) all'articolo 283, comma 2:

1) le parole da: « il risarcimento è dovuto solo per i danni alla persona » a: « nei casi di cui al comma 1, lettere b), d-bis) e d-ter) » sono soppresse;

2) dopo il secondo periodo è inserito il seguente: « Nel caso di cui al comma 1, lettera a), il risarcimento per i danni alle cose è dovuto in misura non superiore a euro 10.000 »;

u) all'articolo 310-ter sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« 1-bis. L'interoperabilità dei meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, di cui al comma 1, è garantita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attraverso un servizio unico di raccolta dei dati da costituire presso le strutture tecniche del Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale previsto dall'articolo 73 del regolamento di cui al de-

creto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

1-ter. Al fine di cui al comma 1-*bis*, i dati sull'attività del veicolo sono trasmessi direttamente dai meccanismi elettronici di bordo al Centro di cui al medesimo comma 1-*bis*, che ne è titolare e responsabile ai fini dell'interoperabilità. Le informazioni sono successivamente trasmesse dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alle imprese di assicurazione competenti per ciascun veicolo assicurato.

1-quater. I dati sono trattati dalle strutture tecniche del Centro di cui al comma 1-*bis*, che ne assicurano l'accessibilità all'interessato e la consultazione all'impresa di assicurazione, solo in riferimento al sinistro relativo alla denuncia proveniente dal proprio assicurato nel rispetto delle disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, e del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196.

1-quinquies. L'impresa di assicurazione è titolare del trattamento dei dati ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, numero 7), del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016.

1-sexies. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sentito l'IVASS, sono disciplinati le caratteristiche tecniche, le modalità e i contenuti dei trasferimenti di informazioni previsti dal presente articolo ».

Art. 2.

(Disposizioni in materia di Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni)

1. All'articolo 13 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « L'IVASS è comunque soggetto all'esercizio del potere ispettivo da parte delle Camere »;

b) il comma 11 è abrogato;

c) il comma 13 è sostituito dal seguente:

« 13. Il Consiglio è composto dal Presidente e da due consiglieri, scelti tra persone di indiscusse moralità e indipendenza. Il Presidente è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, previa votazione a maggioranza dei tre quinti delle Commissioni parlamentari competenti in materia di finanza. I due consiglieri sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e d'intesa con il Ministro dello sviluppo economico. I membri del Consiglio non possono essere iscritti a partiti o movimenti politici, essere stati eletti a cariche elettive nei precedenti sette anni ovvero aver intrattenuto rapporti di collaborazione o di dipendenza con imprese di assicurazione o con loro controllate negli ultimi cinque anni. Gli stessi non possono altresì accettare nei tre anni successivi alla loro dimissione contratti, collaborazioni o emolumenti dalle medesime imprese di assicurazione o dalle loro controllate. Le disposizioni del quarto e del quinto periodo si applicano anche ai familiari entro il secondo grado. Ferme restando le eventuali conseguenze penali o in materia di risarcimento del danno, in caso di inosservanza delle disposizioni del presente comma, l'IVASS provvede all'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 20.000 a euro 100.000 »;

d) il comma 14 è sostituito dal seguente:

« 14. I due consiglieri restano in carica sei anni, senza possibilità di rinnovo per un ulteriore mandato. Gli emolumenti connessi alla carica sono fissati con decreto del Ministro dello sviluppo economico e, comunque, non possono essere superiori a euro 150.000 lordi, compresi altre indennità di risultato ed emolumenti affini ».

Art. 3.

(Danno biologico in caso di infortunio sul lavoro)

1. Al comma 2 dell'articolo 13 del decreto legislativo 23 febbraio 2000, n. 38, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a), le parole: « dal 16 per cento è erogato in rendita » sono sostituite dalle seguenti: « dal 16 per cento è erogato in capitale o in rendita, a scelta del danneggiato »;

b) alla lettera b), dopo le parole: « un'ulteriore quota di rendita » sono inserite le seguenti: « , che può essere capitalizzata a scelta del danneggiato, ».

Art. 4.

(Abrogazioni)

1. Il comma 10 dell'articolo 1 della legge 4 agosto 2017, n. 124, è abrogato.

2. Il decreto del Ministro della salute 3 luglio 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 211 dell'11 settembre 2003, è abrogato.

3. Il comma 3 dell'articolo 3 del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 novembre 2012, n. 189, è abrogato.

Art. 5.

(Disposizioni finali)

1. Le disposizioni di cui alla presente legge si applicano a tutte le fattispecie in cui il risarcimento del danno non è stato già determinato in via transattiva ovvero non è stato ancora liquidato dal giudice con sentenza, nonché in caso di liquidazione in sentenza non ancora passata in giudicato, alla data di entrata in vigore della medesima legge.

2. Le disposizioni dell'articolo 130, comma 3-ter, del codice di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, introdotto dall'articolo 1, comma 1, lettera a), della presente legge, si applicano a decorrere dal terzo anno successivo alla data di entrata in vigore della medesima legge.



18PDL0075050