



# Recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità

## Atto del Governo 58

### Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	58	
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 recante modifica della direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità	
Norma di delega:	Ai sensi dell' articolo 1 della legge 4 agosto 2022, n. 127	
Articoli:	4	
	<b>Senato</b>	<b>Camera</b>
Date:		
annuncio:	05/09/2023	11/08/2023
assegnazione:	11/08/2023	11/08/2023
termine per l'espressione del parere:	20/09/2023	20/09/2023
Commissione competente:	9ª Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare	VI Finanze

### Premessa

Lo schema di decreto in esame intende recepire nell'ordinamento la **direttiva 2021/2118/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2021**, recante modifica della direttiva 2009/103/CE concernente **l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli** e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità.

A tale scopo, le disposizioni in esame (**articolo 1**) apportano **modifiche al Codice della Strada** (D.Lgs. n. 285 del 1992) e (**articolo 2**) al **Codice delle Assicurazioni Private** (D.Lgs. n. 209 del 2005). **L'articolo 3** reca la **clausola di invarianza finanziaria** e l'**articolo 4** dispone **l'entrata in vigore** delle norme introdotte, stabilendo che le disposizioni del decreto si applicano **a decorrere dal 23 dicembre 2023**.

### La direttiva (UE) 2021/2118

La [direttiva \(UE\) 2021/2118](#) aggiorna la [direttiva 2009/103/CEE](#) sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli.

La direttiva 2009/103/CEE prevede che chiunque sia titolare di una polizza di assicurazione obbligatoria degli autoveicoli in un Paese dell'UE è coperto per guidare in tutta l'UE; abolisce i controlli alle frontiere sull'assicurazione; specifica la copertura assicurativa minima di responsabilità civile verso terzi nei paesi dell'UE; specifica le persone e le autorità esenti responsabili del risarcimento; introduce un meccanismo per risarcire le vittime locali di incidenti causati da veicoli provenienti da un altro paese dell'UE; richiede che i reclami relativi a incidenti in un paese dell'UE diverso dal paese di residenza della vittima siano risolti rapidamente (le cosiddette vittime in visita); autorizza gli assicurati a richiedere una dichiarazione di eventuali sinistri relativi al loro veicolo, che sono stati coperti dal loro contratto di assicurazione, negli ultimi 5 anni.

In estrema sintesi, la direttiva (UE) 2021/118 rafforza i diritti delle vittime di incidenti automobilistici, garantendo loro l'intero risarcimento dovuto, anche quando l'assicuratore è insolvente; estende l'ambito di applicazione della direttiva 2009/103/CEE; allinea i livelli minimi di copertura dell'assicurazione autoveicoli in tutta l'UE; migliora le norme sul controllo dell'assicurazione da parte degli Stati membri; inserisce norme sull'uso dell'attestazione di sinistralità pregressa da parte da parte di una nuova assicurazione; introduce il

risarcimento nel caso di veicoli spediti e di sinistri provocati da rimorchi; definisce strumenti indipendenti di confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli e reca norme sui centri d'informazione e informazioni alle persone lese.

La direttiva intende infatti rafforzare la protezione delle persone lese, anche nel caso di insolvenza dell'assicuratore (non più nel solo caso di incidenti causati da veicoli non assicurati o non identificati), a seguito di sinistri verificatisi nel loro Stato membro di residenza o in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di residenza, attraverso l'istituzione o l'autorizzazione di un Organismo già esistente, con la funzione di provvedere al relativo indennizzo. Si intende inoltre armonizzare i massimali minimi di copertura in tutta l'Unione e rafforzare i controlli non discriminatori e intrusivi sui veicoli da parte degli Stati membri, senza contravvenire al divieto per gli Stati membri di svolgere controlli sistematici dell'assicurazione dei veicoli che stazionano abitualmente in un altro Stato membro. Viene disposto il riconoscimento *cross-border* degli attestati di rischio ed è disciplinato l'insieme di strumenti di comparazione dei prezzi. Ulteriori aspetti riguardano la disciplina dei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo.

Più in dettaglio, le modifiche alla direttiva 2009/113/CEE riguardano, tra l'altro, i seguenti articoli:

- **articolo 1** (definizioni): viene aggiornata la definizione di "veicolo" e vengono introdotte quelle di "**uso del veicolo**" e di "**Stato membro di origine**"; inoltre viene sostituito il termine "vittima" con quello di "**persona lesa**" o "**parte lesa**";
- **articolo 3** (obbligo di assicurazione dei veicoli): viene inserita un'**esenzione** dall'ambito di applicazione della direttiva per i **veicoli usati in eventi e attività sportivi motoristici**;
- **articolo 4** (controllo dell'assicurazione): viene completamente sostituito con un nuovo articolo che consente **controlli dell'assicurazione dei veicoli** (attraverso ad esempio il riconoscimento automatico delle targhe dei veicoli) soltanto a condizione che essi **non siano discriminatori, che siano necessari e proporzionati**, che siano parte di un sistema generale di controlli svolti sul territorio nazionale, anche nei confronti dei veicoli che di norma stazionano nel territorio dello Stato membro che svolge i controlli, e che non impongano di fermare il veicolo. Inoltre, inserisce disposizioni **a tutela dei dati personali** stabilendo che essi siano conservati solo per un periodo necessario per verificare che la vettura sia assicurata;
- **articolo 5** (deroga all'obbligo di assicurazione dei veicoli): vengono specificate **alcune deroghe all'articolo 3**, soggette comunque ad alcune condizioni. Tali deroghe riguardano i veicoli ritirati dalla circolazione, i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni, i veicoli il cui utilizzo su strade pubbliche non è autorizzato, conformemente al diritto nazionale. L'elenco di deroghe è comunicato alla Commissione europea;
- **articolo 9** (importi minimi): è sostituito con un nuovo articolo che **innalza gli importi minimi**: da 5.000.000 a 6.450.000 euro per sinistro, indipendentemente dal numero delle persone lese; da 1.000.000 a 1.300.000 euro per persona lesa; nel caso di danno alle cose, da 1.000.000 a 1.300.000 euro per sinistro, indipendentemente dal numero delle persone lese. Gli importi sono riesaminati dalla Commissione europea ogni 5 anni a decorrere dal 22 dicembre 2021
- **articolo 10-bis**, introdotto *ex novo*, reca norme in materia di **protezione delle persone lese** per i danni derivanti da sinistri verificatisi nel loro Stato membro di residenza **in caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione**. Esse stabiliscono, tra l'altro, che gli Stati membri istituiscano un **organismo**, dotato di fondi adeguati, **incaricato di risarcire le persone lese** per i danni derivanti da sinistri verificatisi nel loro Stato membro di residenza in caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione, stabilendo un'"**apposita procedura** al riguardo;
- **articolo 15** (veicoli spediti da uno stato membro all'altro): viene inserita una norma che prevede che nel caso di veicoli spediti, la persona responsabile della copertura della responsabilità civile sceglie se stipulare una polizza assicurativa nello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato o, per un periodo di 30 giorni dalla data di accettazione della consegna da parte dell'acquirente, nello Stato membro di destinazione, anche se il veicolo non è stato formalmente immatricolato nello Stato membro di destinazione. Stabilisce inoltre obblighi di cooperazione per i centri di informazioni interessati al fine di rendere disponibili le informazioni sui veicoli spediti;
- **articolo 15-bis** (tutela delle persone lese nei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo): inserito *ex novo*, prevede che la persona lesa possa presentare la richiesta all'assicuratore del rimorchio, qualora il diritto nazionale lo preveda. Su richiesta, la persona lesa ottiene dall'assicuratore del rimorchio informazioni sull'identità dell'assicuratore del veicolo trainante o, nel caso in cui l'assicuratore del rimorchio non sia in grado di identificare l'assicuratore del veicolo trainante, nonostante abbia compiuto sforzi ragionevoli per farlo, informazioni sul meccanismo di risarcimento di cui all'articolo 10 della direttiva 2009/103/CE;
- **articolo 16** (attestazione dello stato di rischio della garanzia): viene sostituito con nuove norme che prevedono che su richiesta dell'assicurato le imprese assicurative rilascino in qualunque momento un'attestazione dello stato di rischio della malattia e di un'"**attestazione di sinistralità pregressa**" e che, nella definizione dei premi, non trattino in modo discriminatorio i clienti con attestazioni rilasciate da altri Stati membri. Le attestazioni saranno redatte secondo un modello che la Commissione adotterà entro il 23 luglio 2023;

- **articolo 16-bis** (strumenti di controllo dei prezzi dell'assicurazione di autoveicoli): introdotto *ex-novo*, prevede che gli Stati membri possano scegliere di certificare strumenti che consentano ai consumatori di confrontare gratuitamente i prezzi, le tariffe e la copertura dei diversi prestatori di assicurazione obbligatoria in base ad una serie di condizioni dettagliatamente illustrate;
- **articolo 25-bis**: stabilisce una procedura per l'indennizzo per persone lese per i danni derivanti da sinistri verificatisi in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di residenza nel caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione.

Altre modifiche riguardano l'inserimento di norme in materia obblighi di informazione alle persone lese (26-bis), di procedura di comitato (28-bis), poteri delegati (28-ter), valutazione e riesame (28-quater).

La direttiva prevede due distinti termini per il relativo recepimento:

- **23 giugno 2023**, per conformarsi alle modifiche concernenti gli articoli 10-bis, paragrafo 13, secondo comma e 25-bis, paragrafo 13, secondo comma, della direttiva 2009/103/CE, introdotti entrambi dalla direttiva in oggetto, riguardanti rispettivamente l'istituzione dell'Organismo incaricato di provvedere all'indennizzo a favore delle persone lese, a seguito di sinistri verificatisi rispettivamente nel proprio Stato membro di residenza o in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di residenza, in caso di insolvenza dell'impresa di assicurazione e il potere di negoziare un accordo con gli omologhi organismi degli altri Stati membri per disciplinare le procedure di rimborso nel caso in cui un Organismo di uno Stato membro abbia anticipato le somme per conto di un altro;
- **23 dicembre 2023**, per tutte le restanti disposizioni.

## La norma di delega

La delega al recepimento della direttiva è contenuta nella legge 4 agosto 2022, n. 127 (legge di delegazione europea 2021), in particolare all'articolo 1, comma 1. La direttiva è contenuta nell'allegato A, n. 13 alla predetta legge.

Il comma 1 del richiamato articolo 1 contiene la delega legislativa al Governo per l'adozione dei decreti legislativi di attuazione e recepimento degli atti normativi dell'Unione europea indicati, tra l'altro, per l'attuazione delle direttive elencate nell'allegato A. Per quanto riguarda i termini, le procedure, i principi e i criteri direttivi della delega, la norma rinvia da un lato alle disposizioni specifiche contenute nei singoli articoli del disegno di legge in esame, e dall'altro a quanto stabilito in via generale dagli articoli 31 e 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

L'articolo 31 della legge n. 234 del 2012 dispone, in relazione al recepimento delle direttive, che il Governo adotti i decreti legislativi entro il termine di quattro mesi antecedenti a quello di recepimento indicato in ciascuna delle direttive. Ove si tratti di direttive il cui termine di recepimento sia già scaduto alla data di entrata in vigore della legge di delegazione europea, ovvero scada nei tre mesi successivi, il Governo deve adottare i decreti legislativi di recepimento entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge.

Il termine di recepimento della direttiva 2021/2118/UE, come visto nel paragrafo precedente, è fissato al 23 giugno 2023 per alcune norme e al 23 dicembre 2023 per il rimanente complesso normativo (v. *supra*).

Come chiarito dal Governo nella Relazione illustrativa, per adeguare le previsioni legislative nazionali al termine del 23 giugno 2023, è stato adottato il decreto legislativo 15 maggio 2023, n. 70, che ha apportato le modifiche necessarie agli articoli 285 (Fondo di garanzia vittime per la strada) e 296 (Organismo di indennizzo italiano) del D. Lgs. 9 settembre 2005, n. 209, recante il Codice delle Assicurazioni private - CAP.

Nello specifico, per effetto dell'articolo 1, comma 1 del citato decreto legislativo - mediante l'aggiunta del comma 4-bis all'articolo 285 - la Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A. - CONSAP è titolare del potere di negoziare e concludere un accordo, entro il termine previsto dalla corrispondente disposizione europea (23 dicembre 2023), con gli organismi omologhi al Fondo di garanzia per le vittime della strada degli altri Stati membri, al fine di dare attuazione alle procedure di rimborso e di rivalsa previste dall'articolo 10-bis, par. 13, della direttiva 2009/103/CE come integrata dalla direttiva 2021/2118/UE.

Allo stesso modo, per effetto dell'aggiunta del comma 2-bis all'articolo 296, CONSAP può negoziare e concludere, entro il medesimo termine di cui alla disposizione sopra indicata, un accordo con gli omologhi organismi degli altri Stati membri, al fine di dare attuazione alle procedure di rimborso e di rivalsa previste dall'articolo 25-bis, par. 13, della direttiva 2009/103/CE, come integrata dalla direttiva 2021/2118/UE. In entrambi i casi, l'accordo deve essere notificato alla Commissione europea.

Lo schema in esame intende dunque attuare le disposizioni della direttiva (UE) 2021/2018 il cui recepimento è previsto entro il 23 dicembre 2023.

D conseguenza, alla luce di quanto esposto *supra*, l'adozione dei provvedimenti delegati deve avvenire entro il 23 agosto 2023.

La direttiva in esame è inserita nell'Allegato A della legge n. 127 del 2022, rientrando tra le direttive in relazione alle quali si prevede, sugli schemi dei relativi decreti legislativi di recepimento, che sia acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica.

Al riguardo, il comma 4 dell'articolo 31 sopra citato prevede che, qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini di delega o successivamente, questi ultimi sono prorogati di tre mesi.

Il presente schema è stato assegnato il giorno 11 agosto 2023, con termine per l'espressione del parere fissato al 20 settembre 2023 (dunque successivamente alla scadenza dei termini di delega, previsto – come indicato *supra* – al 23 agosto 2023).

Di conseguenza, il **termine per l'esercizio della delega** slitta di tre mesi, dal 23 agosto al **23 novembre 2023**.

## Il contenuto dell'atto

**L'articolo 1** dello schema di decreto apporta **modifiche al Codice della strada – CDS**, di cui al [decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285](#), al fine di recare l'opportuno coordinamento con le disposizioni introdotte dallo schema in esame.

L'articolo 1, comma 1, lettera a) modifica l'articolo 9 del CDS, al fine di coordinare i riferimenti normativi ivi previsti con il Codice delle assicurazioni private, considerate le modifiche susseguite nel tempo. Analogamente, la lettera b) modifica ed integra l'articolo 193 del CDS, al fine di adeguarlo alla definizione di veicolo introdotta nel CAP dallo schema in commento (v. *infra*).

**L'articolo 2** dello schema interviene sul [decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209](#) - Codice delle assicurazioni private - CAP.

In primo luogo l'articolo 2, comma 1, **lettera a), numero 1**, modifica l'articolo 1, comma 1, lettera *fff*), numero 4-*bis*), del CAP, al fine di prevedere che, quando un veicolo è spedito da uno Stato membro ad un altro, a seconda della scelta della persona responsabile della copertura di responsabilità civile, per individuare lo Stato membro di ubicazione del rischio si possa fare alternativamente riferimento:

- allo Stato membro di immatricolazione;
- o allo Stato membro di destinazione, a decorrere dalla data di accettazione della consegna da parte dell'acquirente per un periodo di trenta giorni, anche se il veicolo non è stato immatricolato nello Stato membro di destinazione.

Tale disposizione viene dunque allineata, secondo quanto riferito dal Governo nella relazione illustrativa, alla normativa europea di riferimento; essa prescrive, appunto, che nel caso di veicoli spediti, la persona responsabile della copertura di responsabilità civile possa scegliere se stipulare una polizza nello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato o, per un periodo di 30 giorni dalla data di accettazione della consegna da parte dell'acquirente, nello Stato membro di destinazione, anche se il veicolo non è stato formalmente immatricolato nello Stato membro di destinazione.

Nella sua attuale formulazione, il numero 4-*bis* prevede che lo Stato membro di ubicazione del rischio sia quello di destinazione nel caso in cui un veicolo viene spedito da uno Stato membro in un altro, a decorrere dall'accettazione della consegna da parte dell'acquirente e per un periodo di trenta giorni, anche se il veicolo non è stato formalmente immatricolato nello Stato membro di destinazione.

**L'articolo 2, comma 1, lettera a), numero 2)**, e la successiva lettera b) rispettivamente modificano l'articolo 1, comma 1, **lettera *rrr*) del CAP**, e introducono all'articolo 1 il comma 1-*bis*.

La direttiva in corso di recepimento introducono infatti una nuova definizione di "veicolo" e di "uso del veicolo".

Il Governo nella relazione illustrativa chiarisce che le motivazioni sottese a tale intervento sono rinvenibili nella necessità di garantire la chiarezza e la certezza del diritto, in linea con i recenti interventi giurisprudenziali della Corte di Giustizia. Essa, nel chiarire il significato del concetto di "uso di un veicolo", ha precisato che gli autoveicoli sono destinati di norma a fungere da mezzo di trasporto, indipendentemente dalle loro caratteristiche, e che per uso si intende qualsiasi utilizzo conforme alla loro funzione abituale in quanto mezzi di trasporto, indipendentemente dal terreno su cui sono utilizzati e dal fatto che siano fermi o in movimento. La [direttiva 2009/103/UE](#) non è applicabile se, al momento dell'incidente, la funzione abituale del veicolo è un "uso diverso da quello in quanto mezzo di trasporto". Tale circostanza potrebbe verificarsi se il veicolo non è utilizzato ai sensi dell'articolo 3, primo comma, di tale direttiva, dal momento che la sua funzione abituale è, ad esempio, un "uso in quanto fonte di energia industriale o agricola". Pertanto, tenuto conto di tali conseguenze, il concetto di "uso del veicolo" non può essere lasciato nella disponibilità dei

singoli Stati membri, con l'eventualità che a livello nazionale venga definito in modo differente rispetto a quanto previsto a livello eurounitario.

Al fine di allineare la normativa nazionale alla nozione di veicolo introdotta dalla [direttiva 2021/2118/UE, l'articolo 2](#), comma 1, lettera *b*) sostituisce la definizione di veicolo presente nell'articolo 1, comma 1, lettera *rrr*), del CAP.

Nella sua formulazione vigente, il CAP definisce come "**veicolo**" qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato ad una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche se non agganciati ad una motrice.

Le disposizioni in commento intendono integrare la definizione suddetta, intendendo con tale termine "i veicoli a motore e qualsiasi autoveicolo azionato esclusivamente da una forza meccanica che circola sul suolo ma non su rotaia", con una velocità di progetto massima superiore a 25 Km/h o in alternativa con un peso netto massimo superiore a 25 Kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 Km/h.

Viene altresì ricompreso nel concetto di veicolo "qualsiasi rimorchio destinato ad essere utilizzato con un veicolo come sopra illustrato a prescindere che sia ad esso agganciato o meno".

Si definisce inoltre "veicolo" qualsiasi rimorchio destinato ad essere utilizzato con un veicolo, a prescindere che sia ad esso agganciato o meno, nonché i veicoli elettrici leggeri individuati con apposito decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, da adottarsi entro il termine di 90 giorni dall'entrata in vigore della disposizione in esame.

Con l'introduzione del nuovo comma 1-*bis* all'articolo 1 del CAP sono individuate le **esclusioni dal concetto di veicolo** e, in particolare, non costituiscono "veicoli" le sedie a rotelle destinate ad essere utilizzate esclusivamente da persone con disabilità fisica, rientranti tra gli ausili medici secondo le vigenti disposizioni comunitarie, anche se asservite da motore.

Inoltre nella definizione di veicolo non appare più la menzione esplicita delle macchine per bambini che saranno escluse o incluse sulla base dei nuovi requisiti (di peso o di velocità) previsti in via generale per tutti i veicoli.

Sulla base di quanto premesso emerge che la definizione di veicolo che, in conformità alla normativa europea, include soltanto i veicoli azionati esclusivamente da una forza meccanica, si fonda sulle caratteristiche generali dei medesimi veicoli, ovverosia in particolare sui valori massimi per la velocità di progetto e il peso netto.

**L'articolo 2, comma 1, lettera c)** modifica ed integra l'articolo 122 del CAP, che reca la disciplina dei veicoli a motore.

Pertanto, tra i dispositivi soggetti all'obbligo di RCA vengono richiamati espressamente i veicoli di cui alla nuova nozione del citato articolo 1, comma, 1, lettera *rrr*), come modificato dallo schema in commento; viene chiarito che tale obbligo riguarda i veicoli siano utilizzati conformemente alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente.

Inoltre, dopo il comma 1 dell'articolo 122 CAP sono inseriti i commi da 1-*bis* a 1-*quater*.

Il nuovo comma 1-*bis* chiarisce che l'obbligo di assicurazione prescinde dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui il veicolo è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento. Viene in tal modo incluso nell'ambito di operatività della disposizione in esame il c.d. rischio statico.

Si dispone poi che il medesimo obbligo riguardi anche i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni, per esempio i veicoli che trasportano i passeggeri dal *gate* all'aereo (comma 1-*ter*).

Con l'inserimento del comma 1-*quater* sono introdotte talune disposizioni in materia **sanzionatoria**.

Nello specifico, si prevede l'applicazione delle sanzioni amministrative di cui all'articolo 193 del codice della strada (in particolare, esso stabilisce che chi circola senza la copertura dell'assicurazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 866 a 3.464 euro; sono previste ulteriori e specifiche misure sanzionatorie secondo le circostanze).

Inoltre, si dispone che la violazione della disposizione di cui al comma 1-*ter* (veicoli utilizzati in zone soggette a restrizione) sia soggetta alle sanzioni amministrative di cui all'articolo 193, commi 2 e 3, del medesimo codice della strada (predetta sanzione amministrativa pecuniaria, ridotta alla metà in specifiche circostanze), mentre la violazione delle disposizioni di cui all'articolo 122-*bis*, comma 2 (che viene inserito dalla successiva lettera *d*) dello schema, in materia di deroga all'obbligo assicurativo) è soggetta alle sanzioni amministrative dell'articolo 193 del Codice della strada, aumentando della metà la sanzione amministrativa pecuniaria ivi prevista.

Si dispone inoltre che siano applicate le disposizioni in tema sanzionatorio recate dal titolo VI del CDS.

Come anticipato, l'articolo 2, comma 1, **lettera d)** inserisce un nuovo **articolo 122-*bis* nel CAP**.

In attuazione dell'articolo 1, n. 4) della direttiva (che modifica l'[articolo 5 della direttiva 2009/103/UE](#)), si dispone, al primo e al secondo comma, la **deroga all'obbligo assicurativo** per le seguenti fattispecie:

1) veicoli ritirati formalmente dalla circolazione perché destinati alla rottamazione per i quali è stata ritirata la carta di circolazione o per quelli il cui uso è vietato in via temporanea o permanente in forza di una misura adottata dall'autorità competente in conformità alla normativa vigente (fermo amministrativo, confisca e sequestro);

2) veicoli per i quali sia esercitato il diritto di sospensione della copertura assicurativa, nell'ipotesi di mancato utilizzo del veicolo in quanto inidoneo all'uso come mezzo di trasporto nonché quando il suo utilizzo è stato volontariamente sospeso in via temporanea (ad es. per utilizzo stagionale) da parte di specifici soggetti.

La sospensione opera per effetto di una formale comunicazione all'impresa di assicurazione.

L'attivazione della sospensione avviene dal momento della registrazione nella banca dati della motorizzazione civile, di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), del regolamento sulla dematerializzazione del contrassegno assicurativo RC auto (decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 9 agosto 2013, n. 110) e l'impresa ne deve dare comunicazione all'assicurato (comma 3).

Al fine di evitare utilizzi impropri della facoltà di sospensione, come già anticipato *supra*, la sanzione amministrativa in caso di violazione delle disposizioni di cui all'articolo 122-bis, comma 2, CAP è raddoppiata.

Il termine di sospensione, inizialmente comunicato dal soggetto legittimato, può essere prorogato più volte, previa formale comunicazione all'impresa di assicurazione da effettuarsi entro un certo numero di giorni (30 giorni) prima della scadenza del periodo di sospensione in corso. È stato previsto che, comunque, il termine massimo della sospensione sia di nove mesi, rispetto all'annualità (articolo 122-bis, comma 2, secondo periodo).

In caso di sinistro provocato da un veicolo ricadente nella fattispecie di cui ai commi 1 e 2, il comma 3, a tutela delle vittime del sinistro, prevede l'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 283, comma 1, lettera b) del CAP ossia l'operatività del Fondo di garanzia per le vittime della strada in caso di veicolo non assicurato, secondo le regole previste dal CAP.

L'articolo 2, comma 1, **lettera e)** integra l'articolo 124 del CAP; viene disposta una modifica meramente formale al fine di specificare che l'organizzatore di gare e competizioni sportive di qualsiasi genere, nonché delle relative prove, per poter ottenere la necessaria autorizzazione deve aver contratto l'assicurazione per la responsabilità civile auto per i veicoli a motore. Pertanto, per la relativa disciplina occorre fare riferimento al ramo 10 e non 13 (disciplina della responsabilità civile generale) dell'articolo 2, comma 3, CAP.

**L'articolo 2, comma 1, lettera f)** modifica l'articolo 128 del CAP allo scopo di attuare l'[articolo 1, n. 5\), della direttiva 2021/2118/UE](#), che ha sostituito l'[articolo 9 della direttiva 2009/103/UE](#) (importi minimi), così allineando i minimi ivi contenuti a quelli previsti nella nuova direttiva.

Le disposizioni vigenti prevedono che, per l'adempimento dell'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, il contratto è stipulato per somme non inferiori ai seguenti importi:

a) nel caso di danni alle persone un importo minimo di copertura pari a 6.450.000,00 euro per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;

b) nel caso di danni alle cose un importo minimo di copertura pari a 1.300.000,00 euro per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;

*b-bis)* per i veicoli a motore adibiti al trasporto di persone aventi una certa dimensione e specifiche caratteristiche (classificati nelle categorie M2 e M3 ai sensi dell'articolo 47 del codice della strada) un importo minimo di copertura pari a euro 15.000.000 per sinistro per i danni alle persone, indipendentemente dal numero delle vittime, e a euro 1.000.000 per sinistro per i danni alle cose, indipendentemente dal numero dei danneggiati.

Ogni cinque anni gli importi di cui al comma 1 sono indicizzati automaticamente secondo la variazione percentuale indicata dall'indice europeo dei prezzi al consumo (IPCE), previsto dal [regolamento \(CE\) n. 2494/95](#) del Consiglio, del 23 ottobre 1995, relativo agli indici dei prezzi al consumo armonizzati. L'aumento effettuato è arrotondato ad un multiplo di euro 10.000, tramite provvedimento del Ministro dello sviluppo economico.

Il Governo al riguardo chiarisce nella relazione illustrativa che la riforma mira ad assicurare un livello base di tutela minima delle vittime di incidenti automobilistici in tutto il territorio dell'Unione europea, in caso di danni alle persone e alle cose, indipendentemente dalla categoria del veicolo. L'intervento nasce dalla constatazione che, per effetto dei periodi transitori previsti dalla direttiva auto previgente, i massimali minimi obbligatori previsti in tutti gli Stati dell'Unione europea non risultavano coincidenti.

La medesima relazione sottolinea che, ai fini dell'adeguamento degli importi minimi, alla luce delle nuove norme non è più necessario un decreto ministeriale in quanto è compito della Commissione europea provvedere all'adeguamento all'inflazione ogni cinque anni, a decorrere dal 22 dicembre 2021.

Per effetto delle modifiche introdotte, le cifre di cui alle lettere *a)* e *b)* del comma 1 non sono modificate. Per i veicoli a motore adibiti al trasporto di persone (classificati nelle categorie M2 e M3) gli importi minimi di copertura sono invece elevati, prevedendosi un minimo di copertura pari a euro 30.000.000 per sinistro per i danni alle persone, indipendentemente dal numero delle vittime, e a euro 2.000.000 per sinistro per i danni alle cose, indipendentemente dal numero dei danneggiati.

Viene eliminato l'adeguamento all'inflazione e si chiarisce che, ogni cinque anni dalla data del 22 dicembre 2021, gli importi sono **indicizzati automaticamente**, in linea con l'indice dei prezzi al consumo armonizzato (IPCA) stabilito a norma del regolamento (UE) 2016/792 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativo agli indici dei prezzi al consumo armonizzati e all'indice dei prezzi delle abitazioni.

L'articolo 2, comma 1, **lettera g)** inserisce l'articolo 132.1 nel CAP, in attuazione del nuovo articolo 16-*bis* della [direttiva 2009/103/UE](#), volto a disciplinare i requisiti e le caratteristiche del Preventivatore per il confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli.

Il Preventivatore, consultabile nei siti internet dell'IVASS e del Ministero delle imprese e del made in Italy, viene individuato come strumento rispondente alle caratteristiche dettagliatamente previste dalle norme in commentovolve ad assicurare, come riferito dal Governo, obiettivi di indipendenza, chiarezza, oggettività, precisione, esaustività ed affidabilità dello strumento di comparazione.

Tale strumento indipendente di confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli intende consentire ai consumatori un confronto gratuito dei prezzi, tariffe e condizioni contrattuali.

Esso (articolo 132.2, comma 3):

- a) assicura che i prestatori di servizi ricevano pari trattamento nei risultati di ricerca;
- b) indica chiaramente l'identità dei proprietari e degli operatori dello strumento di confronto;
- c) enuncia i criteri chiari e oggettivi su cui si basa il confronto;
- d) utilizza un linguaggio chiaro;
- e) fornisce informazioni precise e aggiornate e indica la data dell'ultimo aggiornamento;
- f) è aperto a qualsiasi prestatore dell'assicurazione obbligatoria, mette a disposizione le informazioni pertinenti, include un'ampia gamma di offerte che copre un segmento significativo del mercato dell'assicurazione autoveicoli e, se le informazioni presentate non forniscono un quadro completo del mercato, fornisce all'utente una chiara indicazione in tal senso prima di mostrare i risultati;
- g) prevede una procedura efficace per segnalare le informazioni errate;
- h) comprende una dichiarazione indicante che i prezzi si basano sulle informazioni fornite e fa salvi ulteriori sconti applicabili in sede di sottoscrizione del contratto.

L'articolo 2, comma 1, **lettera h)** modifica ed integra l'articolo 132-*bis* del CAP con disposizioni di coordinamento.

L'articolo 2, comma 1, **lettera i)** modifica ed integra l'articolo 134 del CAP, in attuazione dell'articolo 1, n. 15), della direttiva 2021/2118, per introdurre disposizioni dedicate a facilitare il riconoscimento degli attestati di rischio emessi da un assicuratore di un altro Stato membro.

Nella sua formulazione attuale, il comma 1 del richiamato articolo prevede che l'IVASS (Autorità di vigilanza del settore assicurativo), con regolamento, determini le indicazioni relative all'attestazione sullo stato del rischio che, in occasione di ciascuna scadenza annuale dei contratti di assicurazione obbligatoria relativi ai veicoli a motore, l'impresa deve consegnare al contraente o, se persona diversa, al proprietario ovvero all'usufruttuario, all'acquirente con patto di riservato dominio o al locatario in caso di locazione finanziaria. Le indicazioni contenute nell'attestazione sullo stato del rischio devono comprendere la specificazione della tipologia del danno liquidato.

Il Governo fa presente che la Commissione europea è chiamata ad adottare entro il 23 luglio 2023 atti di esecuzione volti a specificare, per mezzo di un modello, la forma e il contenuto delle attestazioni di sinistralità pregressa, per garantire condizioni uniformi di esecuzione della direttiva.

Viene dunque sostituito il comma 1, disponendo che il contraente o, se persona diversa, il proprietario ovvero l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio o il locatario in caso di locazione finanziaria, hanno diritto di esigere in qualunque momento, entro quindici giorni dalla richiesta, l'attestazione sullo stato del rischio relativo ad almeno gli ultimi cinque anni del contratto di assicurazione obbligatoria relativo ai veicoli a motore, oppure dell'assenza di sinistri. Le imprese di assicurazione non trattano i contraenti in maniera discriminatoria, né maggiorano i premi in ragione della loro nazionalità o unicamente sulla base del loro precedente Stato membro di residenza. Le imprese di assicurazione trattano le attestazioni emesse in altri Stati membri alla pari di quelle emesse da un'impresa di assicurazione avente sede nel territorio della Repubblica, anche in relazione all'applicazione di eventuali sconti. La consegna dell'attestazione sullo stato del rischio è effettuata per via telematica, attraverso l'utilizzo di banche dati elettroniche.

Le nuove disposizioni sull'attestazione dello stato di rischio, come prevede espressamente la direttiva, trovano applicazione solamente a decorrere dal 23 aprile 2024 o dalla data di applicazione dell'atto di esecuzione della Commissione europea chiamata a redigere i modelli di attestazione dello stato di rischio.

Le norme in commento abrogano i commi 1-*bis* e 1-*ter* dell'articolo 134 (con finalità di coordinamento, in quanto la disciplina sulla richiesta e sulla consegna dell'attestato di rischio confluiscono nel novellato comma 1)

Viene inserito, al fine di evitare incertezze interpretative, un ultimo comma (comma 4-*sexies*) che stabilisce che, fino a quando non entri in vigore l'atto delegato della Commissione europea, resteranno in vigore le disposizioni già emanate dall'IVASS con il Regolamento n. 9 del 2015.

**L'articolo 2, comma 1, lettera J)** inserisce un nuovo articolo 144-*bis* nel CAP, che contiene la disciplina a **tutela dei danneggiati nei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo.**

Si dispone che, laddove il rimorchio disponga di un'assicurazione della responsabilità civile separata, il danneggiato possa presentare la propria richiesta di indennizzo direttamente all'impresa di assicurazione che ha assicurato il rimorchio, in presenza di condizioni tassativamente previste: la possibile identificazione del rimorchio, ma non quella del veicolo trainante; la previsione della legge applicabile al sinistro che l'assicuratore del rimorchio provveda all'indennizzo.

La Relazione illustrativa precisa che per legge nazionale applicabile al sinistro si fa riferimento a quella risultante dal regolamento UE c.d. Roma II, ([regolamento \(CE\) n. 864/2007](#) che disciplina l'individuazione della legge applicabile in caso di conflitto di leggi in materia di obbligazioni extracontrattuali in materia civile e commerciale).

L'impresa di assicurazione del rimorchio che ha indennizzato il danneggiato esercita l'azione di regresso nei confronti dell'impresa che ha assicurato il veicolo trainante o del Fondo di garanzia per le vittime della strada, ovvero dell'equivalente organismo dello Stato membro la cui legge nazionale si applica nel caso di sinistro.

È imposto, inoltre, all'assicuratore del rimorchio l'obbligo di informare il danneggiato sull'identità dell'assicuratore del veicolo trainante o - qualora l'assicuratore del rimorchio non sia in grado di identificare l'assicuratore del veicolo trainante - del meccanismo di indennizzo previsto dal Fondo di garanzia per le vittime della strada o dall'equivalente organismo di altro Stato membro. L'impresa di assicurazione che ha indennizzato il danneggiato eserciterà comunque l'azione di regresso nei confronti dell'impresa che ha assicurato il veicolo trainante, o del Fondo di garanzia per le vittime della strada o di altro organismo equivalente.

Le disposizioni introdotte alla **lettera m)** sono volte a dare attuazione al paragrafo 1, lettere a) e b) dell'articolo 10-*bis* della [Direttiva 2009/103/UE](#), prevedendo che **il Fondo di Garanzia sia responsabile per le imprese aventi sede nel territorio della Repubblica, assoggettate a procedura di liquidazione e qualora il danneggiato sia residente nel territorio della Repubblica.**

Si segnala che il sopra citato paragrafo 1, lettere a) e b) dell'articolo 10-*bis* prevede che ogni Stato membro crei o autorizzi un organismo incaricato di indennizzare le persone lese che risiedono all'interno del suo territorio, almeno entro i limiti dell'assicurazione obbligatoria, per i danni alle cose o i danni alle persone causati da un veicolo assicurato da un'impresa di assicurazione, a partire dal momento in cui:

- a) l'impresa di assicurazione è soggetta a una procedura fallimentare; o
- b) l'impresa di assicurazione è soggetta a una procedura di liquidazione ai sensi dell'articolo [268, paragrafo 1, lettera d\)](#), della [direttiva 2009/138/UE](#).

A tal fine la norma, numero 1), sostituisce il comma 1, lettera c) dell'articolo 283 del CAP, stabilendo il Fondo di garanzia per le vittime della strada sia responsabile per il risarcimento dei danni subiti dal danneggiato, residente nel territorio della Repubblica, anche nei casi in cui l'impresa che assicura il **veicolo**, al momento del sinistro verificatosi nel territorio della Repubblica, **sia assoggettata a procedura fallimentare o a una procedura di liquidazione**, (come definita ai sensi dell'articolo 268, paragrafo 1, lettera d) della [direttiva 2009/138/UE](#)) o vi venga assoggettata in un momento successivo, e il danneggiato sia anch'esso residente nel territorio della Repubblica. Viene altresì previsto che nel caso in cui **il responsabile del sinistro sia assicurato presso un'impresa di un altro Stato membro, il Fondo di garanzia per le vittime della strada ha diritto di recuperare** dall'omologo organismo di garanzia le somme corrisposte ai danneggiati.

Il numero 2), sempre al comma 1, inserisce una nuova lettera c-*bis*) all'articolo 283, la quale dispone che il Fondo risarcisca i danni causati **anche nel caso in cui il natante** risulti assicurato presso una impresa operante nel territorio della Repubblica, in regime di stabilimento o di libertà di prestazione di servizi, e che al momento del sinistro **si trovi in stato di liquidazione coatta o vi venga posta successivamente.**



Il numero 3 inserisce una norma di coordinamento con le nuove norme introdotte, mentre i numeri 4) e 5) della lettera *m*) stabiliscono rispettivamente che, nei casi previsti dal comma 1, lettere *b*), *c*), *c-bis*), *d*), *d-bis*) e *d-ter*), **il danno è risarcito nei limiti dei massimali** di cui all'articolo 128 e agli atti delegati di adeguamento all'IPCA adottati dalla Commissione europea e che, **nel caso di liquidazione volontaria dell'impresa, il Fondo di garanzia per le vittime della strada abbia diritto al regresso** per l'importo pagato nei confronti dell'impresa.

Come illustrato nelle note della tabella di concordanza che accompagna il testo, la novità consiste nel fatto che, **qualora l'impresa del responsabile abbia sede in un altro Stato membro UE, il Fondo di Garanzia italiano agisce semplicemente come front office**. La prospettiva è dunque mutata in quanto, prima dell'entrata in vigore della direttiva, a causa della mancata armonizzazione, il Fondo di Garanzia era responsabile anche per i sinistri causati da un veicolo assicurato presso un'impresa di altro Stato membro UE operante in Italia in regime di stabilimento o in libera prestazione di servizi. Con la nuova direttiva, nel caso in cui il veicolo sia assicurato con impresa di altri Stati UE, il Fondo di Garanzia italiano potrebbe eventualmente operare come *front office* ma la **responsabilità ultima del sinistro resterà in capo all'omologo Organismo dello Stato membro dell'impresa con cui è assicurato il veicolo che ha causato il sinistro**. La nuova disciplina si applica a tutti i casi di liquidazione inclusa quella volontaria. **La nuova disciplina derivante dalla direttiva non può estendersi ai natanti in quanto l'obbligo di assicurazione per i natanti non è soggetto ad una disciplina armonizzata**. Pertanto si è ritenuto di salvaguardare il vecchio regime con riguardo all'adesione al Fondo di Garanzia da parte delle imprese degli altri Stati membri che continueranno a pagare il relativo contributo. Pertanto per i natanti, l'intervento del Fondo di Garanzia sarà limitato ai casi di liquidazione coatta amministrativa.

L'articolo 2, comma 1, **lettera n**) introduce l'articolo 283-*bis* del CAP che stabilisce l'obbligo per il Fondo di garanzia vittime della strada di **informare tempestivamente i corrispondenti Organismi** degli Stati membri dell'apertura della procedura di liquidazione di un'impresa autorizzata dall'IVASS all'esercizio nel territorio della Repubblica delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore.

L'articolo 2, comma 1, **lettera o**), modifica e integra l'articolo 284 del CAP prevedendo (coerentemente a quanto disposto dal sopra citato articolo 283, comma 1, lettera *c-bis*)) **l'intervento del Fondo di garanzia per le vittime della strada per il risarcimento dovuto per i sinistri causati sul territorio di un altro Stato membro soltanto qualora si tratti di natanti** - e non anche di veicoli, come previsto dalla previgente disciplina- ivi immatricolati, che siano assicurati presso un'impresa con sede legale in Italia operante in tale altro Stato membro in regime di stabilimento o di libertà di prestazione di servizi.

L'articolo 2, comma 1, **lettera p**), inserisce dei nuovi commi all'articolo 285 del CAP, che disciplina il Fondo di garanzia per le vittime della strada, prevedendo:

- che il **Fondo di Garanzia cooperi con gli omologhi Organismi** degli altri Stati membri, con gli organismi di compensazione (competenti per gli incidenti avvenuti in altri Stati membri), con tutte le altre parti interessate nonché con le Autorità degli altri Stati membri. Tale cooperazione include **la richiesta, l'ottenimento e la fornitura di informazioni, compresi i dettagli di richieste di indennizzo specifiche** (comma 1-*bis*);
- che qualora il responsabile ultimo sia l'organismo dello Stato membro di origine dell'impresa di un altro Stato membro operante nel territorio della Repubblica in regime di stabilimento o in libera prestazione di servizi, assoggettata a procedura di liquidazione o altra procedura equivalente, **il Fondo di Garanzia italiano fornirà adeguata informativa all'Organismo dello Stato membro di origine**. L'impresa operante nel territorio della Repubblica in regime di stabilimento o in libera prestazione di servizi, assoggettata a procedura di liquidazione, informa il Fondo di Garanzia italiano nel momento in cui indennizza o nega la responsabilità in relazione a una richiesta di indennizzo che è stata ricevuta dal Fondo italiano. Il Fondo che ha anticipato l'indennizzo al danneggiato, ha diritto di richiedere il rimborso delle somme versate all'organismo omologo responsabile ultimo per il sinistro (comma 1-*ter*);
- che qualora il responsabile ultimo sia l'organismo dello Stato membro di origine dell'impresa di un altro Stato membro, **il Fondo che ha indennizzato il danneggiato, ha diritto di richiedere il rimborso delle somme versate** al corrispondente organismo del suddetto Stato membro che provvede al pagamento entro sei mesi o entro il diverso termine convenuto (comma 1-*quater*);
- che nei casi in cui il veicolo o natante risulti assicurato presso una impresa operante nel territorio della Repubblica, in regime di stabilimento o di libertà di prestazione di servizi, e che al momento del sinistro si trovi in stato di liquidazione coatta o vi venga posta successivamente, **il contributo commisurato al premio incassato per ciascun contratto stipulato in adempimento dell'obbligo di assicurazione è versato esclusivamente dalle imprese autorizzate dall'IVASS all'esercizio nel territorio della Repubblica delle assicurazioni per la responsabilità civile** per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore (comma 3-*bis*).

In merito al sopra citato comma 3-*bis*, la Relazione illustrativa evidenzia che è stato inserito poiché sulla base di quanto previsto dalla corrispondente norma europea (paragrafo 2 dell'articolo 10-*bis* della [direttiva 2009/103/UE](#)) l'Organismo deve disporre di fondi sufficienti per indennizzare le persone lese, assicurate presso le imprese in liquidazione nel proprio Stato membro. Pertanto, la norma precisa che i contributi sono versati dalle sole imprese autorizzate dall'IVASS all'esercizio delle assicurazioni di responsabilità civile auto per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore nonché dalle sedi secondarie di Stati terzi.

Le **lettere q) e r)**, dell'articolo 2, comma 1, ai fini del coordinamento normativo con le nuove norme introdotte, modificano rispettivamente gli articoli 286 e 287, inserendo il riferimento alla nuova lettera *c-bis*) del comma 1 dell'articolo 283 del CAP.

La **lettera s)** sostituisce integralmente l'articolo 288 del CAP in materia di **diritti dei danneggiati nei confronti del Fondo** di garanzia per le vittime della strada.

Il comma 1 dell'articolo 288 stabilisce che **i danneggiati da veicoli assicurati con imprese con sede legale nel territorio della Repubblica** che esercitano i rami di responsabilità civile dei veicoli a motore e dei natanti soggette a procedure previste dal sopra citato articolo 283, comma 1, lettere *c)* e *c-bis*), possono far valere, nei limiti delle somme indicate dall'articolo 283, comma 4, i diritti derivanti dal contratto nei confronti della CONSAP - Fondo di garanzia per le vittime della strada, **richiedendo l'indennizzo direttamente all'impresa designata per il territorio in cui è avvenuto il sinistro.**

Il successivo comma 1-*bis*) prevede che, **entro tre mesi** dalla richiesta presentata all'impresa designata, quest'ultima formuli alternativamente:

- **un'offerta di indennizzo motivata** con la quale chiarisce di essere tenuta a provvedere all'indennizzo, in quanto la richiesta non è contestata e i danni sono stati parzialmente o interamente quantificati o
- **una risposta motivata con la quale chiarisce di non essere tenuta a provvedere all'indennizzo**, o con la quale neghi la responsabilità ovvero dichiari che la responsabilità non è chiaramente determinata ovvero che i danni non sono stati interamente quantificati.

Qualora l'indennizzo sia dovuto in conformità (comma 1-*ter*)), l'impresa designata provvede a **indennizzare il danneggiato senza indebito ritardo e in ogni caso entro tre mesi dall'accettazione**, da parte del danneggiato, dell'offerta motivata di indennizzo.

Ove **i danni siano stati quantificati solo parzialmente**, l'impresa designata provvede a **indennizzare il danneggiato entro tre mesi dall'accettazione dell'offerta**. La norma chiarisce che la somma corrisposta è imputata alla liquidazione definitiva del danno.

L'impresa designata non subordina il pagamento dell'indennizzo alla condizione che il danneggiato dimostri che la persona fisica o giuridica responsabile non è in grado o rifiuta di pagare o a condizioni diverse dalle stabilite (comma 1-*quater*)).

Il comma 1-*quinq*ues stabilisce, infine, che si applicano le disposizioni di cui all'articolo 146, comma 1, in materia di diritto di accesso agli atti, in quanto compatibili.

La **lettera t)**, tenendo conto delle modifiche introdotte all'articolo 283, introduce delle modifiche formali.

La **lettera u)**, sempre ai fini del coordinamento normativo, sostituisce interamente il comma 2 dell'articolo 292 CAP, inserendo rinvio alla lettera *c-bis*) del comma 1 dell'articolo 283 e un riferimento all'impresa in liquidazione coatta amministrativa. In particolare il nuovo comma 2 stabilisce che nel caso previsto dall'articolo 283, comma 1, lettere *c)* e *c-bis*), **l'impresa designata che, anche in via di transizione, ha risarcito il danno è surrogata, per importo pagato, nei diritti dell'assicurato e del danneggiato verso l'impresa**. Se l'impresa è posta in liquidazione coatta sussistono gli stessi privilegi stabiliti dalla legge a favore dei medesimi.

Si ricorda che il vigente comma 2 stabilisce che nel caso previsto dall'[articolo 283](#), comma 1, lettera *c)*, l'impresa designata che, anche in via di transazione, ha risarcito il danno è surrogata, per l'importo pagato, nei diritti dell'assicurato e del danneggiato verso l'impresa posta in liquidazione coatta con gli stessi privilegi stabiliti dalla legge a favore dei medesimi.

L'articolo 2, comma 1, **lettera v)** integra l'articolo 296 del CAP. La norma, tenendo conto che Consap, quale gestore del Fondo di garanzia vittime della strada, è stata designata Organismo di indennizzo italiano, specifica che **la concessionaria, per l'esercizio di tale funzioni, utilizza il contributo versato dalle imprese italiane e degli altri Stati UE**, ai sensi del nuovo comma 3-*bis* dell'articolo 285 introdotto dalla disposizione in esame.

La **lettera z)** integra l'articolo 297 in materia di ambito di intervento dell'Organismo di indennizzo italiano con tre nuovi commi.

Il nuovo comma 1-*bis* stabilisce che **l'Organismo di indennizzo italiano è altresì incaricato di risarcire gli aventi diritto, che abbiano residenza nel territorio della Repubblica, per danni a cose o a persone**

**derivanti da sinistri avvenuti in un altro Stato membro qualora l'impresa di assicurazione sia assoggettata a procedura di liquidazione, o ad altra procedura equivalente**, indipendentemente dall'accertamento dello stato di insolvenza o vi venga assoggettata in un momento successivo.

Il comma 1-*ter* prevede che nei casi previsti dal precedente comma 1-*bis*, il contributo di cui all'articolo 285, comma 3-*bis*, è versato esclusivamente dalle **imprese autorizzate dall'IVASS all'esercizio nel territorio della Repubblica delle assicurazioni per la responsabilità civile** per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore. Inoltre, fatti salvi gli obblighi di cui all'articolo 247, l'Organismo di indennizzo italiano informa tempestivamente i corrispondenti organismi degli Stati membri dell'apertura della procedura di liquidazione coatta amministrativa di un'impresa autorizzata dall'IVASS all'esercizio nel territorio della Repubblica delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore (comma 1-*quater*).

Si ricorda a tale proposito che l'articolo 247, in materia di adempimenti in materia di pubblicità, stabilisce che i provvedimenti di liquidazione coatta amministrativa sono pubblicati a cura dell'IVASS nella Gazzetta Ufficiale e, per estratto, nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea e sono altresì riprodotti nel Bollettino. L'IVASS, qualora sia informato della liquidazione di un'impresa, che opera sul territorio della Repubblica in regime di stabilimento o di libera prestazione di servizi, dall'autorità di vigilanza dello Stato membro di origine, può disporre la pubblicazione della decisione secondo le modalità che ritiene più opportune. Nella pubblicazione è indicata l'autorità di vigilanza competente, la legislazione dello Stato membro che trova applicazione e il nominativo del liquidatore. La pubblicazione è redatta in lingua italiana. I provvedimenti e le procedure di liquidazione di imprese di altri Stati membri sono disciplinati e producono i loro effetti, senza ulteriori formalità, nell'ordinamento italiano secondo la normativa dello Stato di origine. Entro quindici giorni dalla comunicazione della nomina i commissari depositano in copia l'atto di nomina degli organi della liquidazione per l'iscrizione nel registro delle imprese.

L'articolo 2, comma 1, **lettera aa)**, modifica ed integra l'articolo 298 del CAP in materia di sinistri causati da veicoli regolarmente assicurati.

Il nuovo comma 1-*bis* dell'articolo 298 stabilisce **che gli aventi diritto possono altresì presentare all'Organismo di indennizzo italiano richiesta di risarcimento** nei casi previsti dall'art. 297, comma 1-*bis*, sopra citato. Si tratta delle **richieste avanzate dagli aventi diritto, residenti nel territorio italiano, per i danni a cose e persone derivanti da sinistri avvenuti in un altro Stato membro qualora l'impresa di assicurazione sia assoggettata a procedura di liquidazione o ad altra procedura equivalente**, indipendentemente dall'accertamento dello stato di insolvenza, o vi venga assoggettata in un momento successivo.

Il successivo comma 5, come modificato, prevede che **la persona lesa residente in Italia, entro due mesi dall'accadimento del sinistro, può chiedere l'indennizzo** all'Organismo di indennizzo italiano nelle situazioni previste nell'articolo 297, comma 1, lettere *b*) e *c*). L'Organismo di indennizzo italiano pone fine al suo intervento in caso di successiva risposta motivata dell'impresa di assicurazione o del suo mandatario per la liquidazione dei sinistri alla richiesta degli aventi diritto al risarcimento, a condizione che tale risposta sia inviata entro il termine di due mesi dalla presentazione della richiesta all'Organismo di indennizzo italiano.

Si ricorda che il vigente comma 5 prevede che l'Organismo di indennizzo italiano interviene entro due mesi dalla data in cui gli aventi diritto presentano ad esso la richiesta di risarcimento, ma pone fine al suo intervento in caso di successiva risposta motivata dell'impresa di assicurazione o del suo mandatario per la liquidazione dei sinistri alla richiesta degli aventi diritto al risarcimento, a condizione che tale risposta sia inviata entro il termine di due mesi dalla presentazione della richiesta all'organismo di indennizzo.

I paragrafi 5, 6, 7, 8 e 9 dell'articolo 25-*bis* della [direttiva 2009/103/UE](#) sono recepiti dai numeri 3) e 4) della lettera *aa*).

Il numero 3) prevede che **l'Organismo di indennizzo italiano informa** immediatamente di aver ricevuto una richiesta di risarcimento dagli aventi diritto e che interverrà entro due mesi a decorrere dalla presentazione di detta richiesta **anche l'amministratore straordinario o il commissario liquidatore**, nel caso in cui l'impresa sia assoggettata, rispettivamente, alla procedura di amministrazione straordinaria o di liquidazione coatta amministrativa.

Il numero 4) prevede che **l'impresa di assicurazione del veicolo responsabile del sinistro informa l'Organismo di indennizzo** italiano nel momento in cui indennizza o nega la responsabilità in relazione a una richiesta che è stata ricevuta anche dall'Organismo. Viene altresì chiarita la **tempistica di pagamento o di rifiuto** conformemente a quanto disposto dalla direttiva. In particolare: entro tre mesi dalla richiesta, l'Organismo di indennizzo italiano:

- **formula un'offerta di indennizzo motivata** con la quale chiarisce di essere tenuto a provvedere all'indennizzo, in quanto la richiesta non è contestata e i danni sono stati parzialmente o interamente quantificati; o

- **fornisce una risposta motivata con la quale chiarisce di non essere tenuto a provvedere all'indennizzo**, o con la quale neghi la responsabilità ovvero dichiari che la responsabilità non è chiaramente determinata ovvero che i danni non sono stati interamente quantificati.

Laddove **l'indennizzo sia dovuto**, l'Organismo di indennizzo italiano provvede a indennizzare l'avente diritto senza indebito ritardo e, in ogni caso, **entro tre mesi dall'accettazione** da parte dell'avente diritto dell'offerta motivata di indennizzo. Ove i danni siano stati quantificati solo parzialmente, l'Organismo di indennizzo italiano provvede a indennizzare l'avente diritto entro tre mesi dall'accettazione dell'offerta. La somma corrisposta è imputata alla liquidazione definitiva del danno.

Infine, la disposizione chiarisce che **l'Organismo di indennizzo italiano coopera**, quando necessario, con gli omologhi organismi degli altri Stati membri, con i Fondi di garanzia di cui all'articolo 10-*bis* della [direttiva 2009/103/UE](#), nonché con gli altri organismi di indennizzo di cui all'[articolo 24 della direttiva 2009/103/UE](#), nonché con le Autorità competenti degli Stati membri e con le altre parti interessate. Tale cooperazione include la richiesta, l'ottenimento e la fornitura di informazioni, compresi i dettagli di richieste di indennizzo specifiche.



L'**articolo 3** reca la **clausola di invarianza finanziaria**, stabilendo che dall'attuazione delle disposizioni di cui decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. A tal fine, le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

L'**articolo 4** dispone **l'entrata in vigore** delle norme stabilendo, che le disposizioni del decreto si applicano **a decorrere dal 23 dicembre 2023**.

**Senato: Dossier n. 134**

**Camera: Atti del Governo n. 58**

**11 settembre 2023**

Senato	Servizio Studi del Senato	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Finanze	st_finanze@camera.it - 066760-9496	 CD_finanze

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.  
FI0036