

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Schema di decreto legislativo per il recepimento della direttiva 2021/2118/UE 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.

È stata pubblicata il 2 dicembre 2021 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea 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.

Gli obiettivi della direttiva sono:

a) 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; b) l'armonizzazione dei massimali minimi di copertura in tutta l'Unione; c) il rafforzamento dei controlli non discriminatori e intrusivi sui veicoli da parte degli Stati membri pur senza contravvenire al divieto per gli Stati membri di svolgere controlli sistematici dell'assicurazione dei veicoli che stazionano abitualmente in un altro Stato membro; d) il riconoscimento *cross-border* degli attestati di rischio; e) la disciplina degli strumenti di comparazione dei prezzi; f) la disciplina dei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo.

Il relativo articolo 2 prevede due distinti termini per il relativo recepimento:

a) **23 giugno 2023**, per conformarsi alle modifiche di cui all'articolo 1, punti 8) e 18), per quanto riguarda, rispettivamente, gli artt. 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: (i) 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 (ii) 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;

b) il **23 dicembre 2023** per tutte le restanti disposizioni.

A tal riguardo si evidenzia l'inclusione della citata direttiva nell'ambito dell'elenco dell'Allegato A (numero 13) alla legge 4 agosto 2022, n. 127 – Legge di delegazione europea 2021 (entrata in vigore il 10 settembre 2022).

In applicazione dei criteri dettati dall'articolo 31, comma 1, della legge 234/2012, ne consegue che il termine per il recepimento dell'articolo 1, punti 8) e 18), con riguardo all'articolo 10 *-bis*, paragrafo 13, secondo comma, e all'articolo 25 *-bis*, paragrafo 13,



secondo comma, della presente direttiva è il **23 febbraio 2023**, mentre per le restanti è il **23 agosto 2023**.

Ciò premesso, al fine di adeguare le previsioni legislative nazionali nel rispetto del primo termine previsto (23 giugno 2023), in seguito al contributo tecnico dell'Ivass è stato adottato il relativo decreto legislativo recante 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 concernente il «Codice delle Assicurazioni private» (nel prosieguo CAP).

Nello specifico, per effetto dell'articolo 1, comma 1, del citato decreto, mediante l'aggiunta del comma 4-*bis* all'articolo 285, la Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A. (nel prosieguo, 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'art. 25-*bis*, par. 13, della direttiva 2009/103/CE come integrata dalla direttiva 2021/2118/UE (articolo 1, comma 2 dello schema di decreto).

In entrambi i casi, l'accordo deve essere notificato alla Commissione europea.

A tal proposito, si segnala che tale decreto legislativo è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 138 del 15 giugno 2023 (Decreto legislativo 15 maggio 2023, n. 70 -Recepimento dell'articolo 1, punti 8) e 18), della direttiva (UE) 2021/2118 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, per quanto riguarda, rispettivamente, l'articolo 10-bis, paragrafo 13, secondo comma, e l'articolo 25-bis, paragrafo 13, secondo comma, della direttiva 2009/103/CE.).

Invece, al fine di adeguarsi entro il termine indicato (23 dicembre 2023) alle restanti disposizioni della direttiva, il presente intervento normativo reca le modifiche necessarie al d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 recante «Codice della Strada» (di seguito CdS) e al CAP.

A tal fine, lo schema di decreto legislativo predisposto è composto da **quattro** articoli:

- a) **articolo 1** recante «Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285»;
- b) **articolo 2** recante «Modifiche al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209»;
- c) **articolo 3** concernente la «Clausola di invarianza finanziaria»;
- d) **articolo 4** recante «Entrata in vigore» della disciplina prevista.

L'articolo 1 dello schema di decreto recante modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante il «Codice della strada».

L'articolo 1, comma 1, lettera a), che modifica l'articolo 9 CdS.



Con tale articolo è stato sostituito il riferimento alla legge 24 dicembre 1969, n. 990 con quello attuale di decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante il Codice delle assicurazioni private, considerate le modifiche normative che si sono susseguite in tale ambito.

L'articolo 1, comma 1, lettera b), che modifica ed integra l'articolo 193 CdS.

Al fine di adeguare l'articolo 193 alla nuova definizione di veicolo contenuta nel CAP a seguito della nuova formulazione in recepimento della direttiva 2021/2118 all'articolo 193, comma 1, le parole: "a motore senza guida di rotaie, compreso i filoveicoli e i rimorchi" sono sostituite dalle seguenti: "di cui all'articolo 1, comma, 1, lettera rrr) del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209".

Articolo 2 dello schema di decreto recante «Modifiche al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209» concernente il «Codice delle assicurazioni private».

L'articolo 2 dello schema di decreto, alla luce delle modifiche intervenute sul CdS, nonché al fine di recepire tutte le restanti disposizioni della direttiva, reca le modifiche necessarie al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 - Codice delle assicurazioni private nei termini di seguito indicati.

L'articolo 2, comma 1, lettera a), numero 1, che modifica l'articolo 1, comma 1, lettera fff), numero 4-bis), del CAP.

In attuazione dell'articolo 1, n. 13, della direttiva e del relativo Considerando 29), l'attuale articolo 1, comma 1, lettera fff), numero 4 -bis), CAP prevede 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 può 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. Ne deriva che la previsione legislativa è in linea con quanto previsto dalla normativa europea citata, la quale prescrive, appunto, che nel caso di veicoli spediti, la persona responsabile della copertura di responsabilità civile dovrebbe poter 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.

L'articolo 2, comma 1, lettera a), numero 2), e lettera b), che, rispettivamente, modificano l'articolo 1, comma 1, lettera rrr), e introducono all'articolo 1 il comma 1-bis.

L'articolo 2 dello schema di decreto prevede le necessarie modifiche al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 - Codice delle assicurazioni private a seguito dell'introduzione da parte della direttiva di una nuova definizione di "veicolo" e di "uso del veicolo". Le motivazioni sottese a tale intervento normativo sono rinvenibili nella necessità di garantire la chiarezza e la certezza del diritto, in linea con i recenti interventi giurisprudenziali della Corte di



Giustizia. A tal proposito, infatti, occorre rammentare che in numerose sentenze¹ la Corte di Giustizia 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/CE 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. In particolare, il concetto di “veicolo” viene modificato e integrato intendendosi 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”.

Invece, non rientrano nella definizione di veicolo, come espressamente previsto dal nuovo comma 1-bis inserito all'articolo 1 del CAP, 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, come emerge dal nuovo dettato normativo, 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 (nella direttiva si parla di “*vehículo automóvil accionado exclusivamente mediante una fuerza mecánica*” secondo la traduzione spagnola, “*véhicule automoteur actionné exclusivement par une force mécanique*” secondo la traduzione francese, “*motor vehicle propelled exclusively by mechanical power*” secondo la traduzione inglese), si fonda sulle caratteristiche generali dei medesimi veicoli, ovverosia in particolare sui valori massimi per la velocità di progetto e il peso netto.

Il Considerando n. 4 della direttiva (UE) 2021/2118 prevede che i veicoli elettrici leggeri che non rientrano nella definizione di «veicolo» dovrebbero essere esclusi dall'ambito di

¹ Sentenza della Corte di giustizia del 4 dicembre 2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146; Sentenza della Corte di giustizia del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908; Sentenza della Corte di giustizia del 20 dicembre 2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.



applicazione della direttiva 2009/103/CE. Tuttavia, la medesima disposizione sottolinea che rientra nella discrezionalità degli Stati membri richiedere, a norma del rispettivo diritto nazionale, l'assicurazione della responsabilità civile per gli autoveicoli, alle condizioni da essi stabilite, per qualsiasi attrezzatura a motore utilizzata sul suolo non rientrante nella definizione di «veicolo» di cui alla direttiva, sopra dettagliatamente illustrata. Infatti, l'art. 1, n. 21, della direttiva 2021/2118 aggiunge l'art. 28 della Direttiva 2009/103 che prevede espressamente: “Gli Stati membri possono esigere che qualsiasi attrezzatura a motore utilizzata sul suolo che non rientri nella definizione di «veicolo» di cui all'articolo 1, punto 1), e alla quale non si applichi l'articolo 3, sia coperta da un'assicurazione autoveicoli che soddisfi i requisiti della presente Direttiva”.

Pertanto, i veicoli elettrici che non hanno le caratteristiche tecniche previste dalla definizione di veicoli (very light electrical vehicle) sopra elencate, potrebbero essere inclusi nell'ambito di applicazione della direttiva soltanto qualora si decida di esercitare la rammentata opzione. Sul punto si sottolinea che, nonostante tale facoltà, con il presente intervento legislativo non è stata introdotta alcuna previsione sul punto, anche in ragione dei numerosi interventi legislativi susseguitesisi in materia, di seguito illustrati, ad iniziativa di altre Amministrazioni.

A tale riguardo, si è proceduto ad inserire nella definizione di veicoli anche 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 presente disposizione, al fine di poter inserire anche i monopattini.

L'articolo 2, comma 1, lettera c) che modifica ed integra l'articolo 122 del CAP.

L'articolo in esame apporta le modifiche necessarie all'articolo 122 del CAP recante la disciplina dei veicoli a motore. Pertanto, è stata richiamata la nuova nozione di veicolo di cui al citato articolo 1, comma, 1, lettera rrr) ed è stato inserito il riferimento al concetto più specifico di veicoli *utilizzati conformemente alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente*.

L'obbligo assicurativo, in conformità alla Giurisprudenza della Corte di Giustizia UE - citata nella relazione allegata allo schema di decreto legislativo – è legato ora non più alla circolazione del veicolo, bensì alla funzione del veicolo, cioè “all'utilizzo del veicolo quale mezzo di trasporto al momento del sinistro”. Tale espressione si ritrova nella nuova definizione di “uso del veicolo” introdotta dalla direttiva e che è la novità che impregna tutto lo spirito della direttiva, che, come detto, non ancora più l'obbligo assicurativo alla circolazione, ma all'uso del veicolo sotto il profilo funzionale.

Inoltre, dopo il comma 1 dell'articolo 122 CAP, è stato inserito il comma 1-*bis*, ove è stato precisato che l'obbligo di assicurazione previsto dal comma 1 prescinde dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui il veicolo è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento. Pertanto, viene in tal modo incluso nell'ambito di operatività della disposizione in esame il c.d. rischio statico, in conformità ai recenti orientamenti giurisprudenziali (cfr. Corte di Cassazione, Sezioni Unite, sentenza n. 8620 del 29 aprile 2015). Al contempo, il medesimo obbligo riguarda anche i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni es. veicoli che trasportano i passeggeri dal gate all'aereo (comma 1-*ter*).

Con l'inserimento del comma 1-*quater* sono state introdotte talune disposizioni in materia sanzionatoria. Nello specifico, si prevede l'applicazione delle sanzioni amministrative di cui



all'articolo 193 del codice della strada. Si precisa altresì che la violazione della disposizione di cui al comma 1-ter (veicoli utilizzati in zone soggette a restrizione) è soggetta alle sanzioni amministrative di cui all'articolo 193, commi 2 e 3, del medesimo codice della strada, mentre la violazione delle disposizioni di cui all'articolo 122-bis, comma 2, è soggetta alle sanzioni amministrative dell'articolo 193 del Codice della strada, aumentando della metà la sanzione amministrativa pecuniaria prevista dal comma 2 del citato articolo 193. Si applicano le disposizioni del titolo VI del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992.

L'articolo 2, comma 1, lettera d) che inserisce l'articolo 122-bis del CAP.

In attuazione dell'art. 1, n. 4) della nuova direttiva (che modifica l'art. 5 della direttiva 2009/103/CE), l'articolo 2, comma 1, lettera c) inserisce nel CAP l'articolo 122-bis il quale, al primo comma e secondo comma, dispone la deroga all'obbligo assicurativo per le seguenti fattispecie:

- 1) i 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) per i veicoli per i quali sia esercitato il diritto di sospensione della copertura assicurativa nell'ipotesi di mancato utilizzo del veicolo in quanto inadatto 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 soggetti di cui all'art. 122, comma 3.

Al fine di dare attuazione alla disposizione della direttiva che prevede che la deroga sia possibile a condizione che sia stata avviata una procedura amministrativa formale o sia stata adottata un'altra misura verificabile, la novella ha precisato che la sospensione opera per effetto di una formale comunicazione all'impresa di assicurazione, resa ai sensi dell'art. 47 d.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445. L'attivazione della sospensione avviene dal momento della registrazione nella banca dati di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), del Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 9 agosto 2013, n. 110 e l'impresa ne deve dare comunicazione all'assicurato (comma 2-bis).

Al fine di evitare utilizzi impropri della facoltà di sospensione, come già anticipato, mediante la modifica dell'articolo 193, comma 2, del CdS, è stata aggiunta una specifica disposizione volta a raddoppiare la sanzione amministrativa in caso di violazione delle disposizioni di cui all'articolo 122-bis, comma 2, CAP.

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 (quantificato in 30 gg.) 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 (art. 122-bis, comma 2, secondo periodo, CAP).

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, lett. b), 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) che integra l'articolo 124 del CAP.

Per effetto dell'articolo 2, comma 1, lettera e) dello schema di decreto e, in specie, della modifica meramente formale disposta (aggiunta del termine "dei veicoli a motore" alla fine del primo comma, dopo le parole "responsabilità civile"), l'attuale articolo 124 CAP chiarisce 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. 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) che modifica l'articolo 128 del CAP.

In attuazione dell'art. 1, n. 5), della direttiva 2021/2118/UE, che ha sostituito l'art. 9 della Direttiva 2009/103/CE (Importi minimi), allineando i massimali minimi ivi contenuti a quelli previsti nella nuova direttiva, l'articolo 2, comma 1, lettera f) sostituisce il preesistente articolo 128 CAP.

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.

Sul punto preme sottolineare che, ai fini dell'adeguamento degli importi minimi, non sarà più necessario il previsto decreto ministeriale in quanto sarà compito della Commissione europea provvedere all'adeguamento all'inflazione ogni cinque anni, a decorrere dal 22 dicembre 2021.

Come emerge dalle modifiche introdotte, non è stato previsto l'adeguamento all'inflazione degli importi di cui all'articolo 128, comma 1, lettera b-bis), CAP atteso che i relativi importi sono stati già raddoppiati per effetto della legge concorrenza del 4 agosto 2017, n. 124.

L'articolo 2, comma 1, lettera g) che inserisce l'articolo 132.1 del CAP.

In attuazione del nuovo art. 16 -bis della direttiva 2009/103/CE, l'articolo 2, comma 1, lettera g) inserisce nel CAP l'art. 132.1 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, dovrà, quindi, essere uno strumento rispondente alle caratteristiche dettagliatamente previste (lettere da a) a h) della medesima disposizione) - volte ad assicurare, nell'ottica della massima tutela del consumatore, gli obiettivi di indipendenza, chiarezza, oggettività, precisione, esaustività ed affidabilità dello strumento di comparazione. Tale strumento indipendente di confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli è volto a consentire ai consumatori un confronto gratuito dei prezzi, tariffe e condizioni contrattuali.

Sul punto, è opportuno precisare che la direttiva disciplina i requisiti che gli strumenti di comparazione dei prezzi di natura privatistica devono possedere affinché possano ottenere



la certificazione di indipendenza da parte degli Stati membri, fermo restando la possibilità in capo a questi ultimi di istituire strumenti pubblici di confronto dei prezzi, operati da un'autorità pubblica. Ciò premesso, si è ritenuto opportuno, tenuto conto dell'esistenza di un preventivatore di natura pubblicistica contemplato dalla normativa vigente (art. 132-*bis*, comma 2, CAP) di non esercitare l'altra opzione contemplata dalla direttiva circa la possibilità di certificare organismi privati. Nonostante ciò, i requisiti previsti dalla norma europea, malgrado - come già anticipato - siano stati introdotti per la regolamentazione degli strumenti di comparazione di natura privatistica e non pubblicistica, sono stati ugualmente recepiti atteso che per il loro carattere generale appaiono validi anche per un sistema pubblico, quale quello del preventivatore previsto dal nostro ordinamento giuridico.

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

Tenuto conto di quanto introdotto con il nuovo articolo 132.1 CAP, per mere esigenze di coordinamento, è stato inserito nell'articolo 132 -*bis*, dopo il termine preventivatore il richiamo a tale articolo.

L'articolo 2, comma 1, lettera i) che modifica ed integra l'articolo 134 del CAP.

In attuazione dell'art. 1, n. 15), della direttiva 2021/2118, che sostituisce l'art. 16 della Direttiva 2009/103/CE, l'articolo 2, comma 1, lettera i) modifica l'art. 134 CAP al fine di prevedere nuove disposizioni dedicate a facilitare il riconoscimento degli attestati di rischio emessi da un assicuratore di un altro Stato membro. Infatti, è importante che il loro contenuto e il loro formato siano uguali in tutti gli Stati membri per semplificare la verifica e l'autenticazione delle attestazioni di sinistralità pregressa.

A tal riguardo, poiché 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, è stato necessario modificare l'articolo 134 citato che nel recare la disciplina dell'attestazione dello stato di rischio rinviava ad un regolamento IVASS l'individuazione degli elementi dell'attestazione stessa.

Sulla base di quanto appena affermato, la norma di attuazione del CAP prevede che le imprese di assicurazione trattino le attestazioni emesse in altri Stati membri alla pari di quelle emesse da un'impresa di assicurazione avente sede nel territorio della Repubblica sia per quanto attiene la sinistralità pregressa (senza operare discriminazioni tra i contraenti né maggiorare i premi in ragione della nazionalità o unicamente sulla base del loro precedente stato di residenza), sia anche per l'applicazione di eventuali sconti.

Preme precisare che le nuove disposizioni sull'attestazione dello stato di rischio, come prevede espressamente la direttiva, troveranno 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. In proposito, al fine di evitare incertezze interpretative, è stato inserito nell'articolo in questione un ultimo comma (comma 6) che stabilisce che fino a quando non entrerà in vigore l'atto delegato della Commissione europea, che non è ancora stato emanato, resteranno in vigore le disposizioni già emanate dall'IVASS con il Regolamento n. 9/2015.

L'articolo 2, comma 1, lettera l) che inserisce l'articolo 144 -*bis* del CAP.



Il neo-introdotta art. 144 -bis nel recare la disciplina a tutela dei danneggiati nei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo, prevede 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 delle 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. Sul punto, si 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.

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.

L'articolo 2, comma 1, lettera m) che modifica ed integra l'articolo 283 del CAP.

Il nuovo articolo 10-bis della direttiva 2009/103/CE, introdotto dall'art. 1, n. 8), della direttiva 2021/2118/UE disciplina l'obbligo degli Stati membri di istituire un Organismo di indennizzo nei casi in cui un'impresa di assicurazione divenga insolvente perché soggetta a una procedura fallimentare o a una procedura di liquidazione ai sensi dell'art. 268, par. 1, lett. d) della direttiva 2009/138/CE (*Solvency II*). Pertanto la direttiva fa riferimento ad una serie di situazioni che possono comprendere anche la revoca dell'autorizzazione senza che sia stata formalmente dichiarata l'insolvenza o aperta una procedura di liquidazione coatta e includere anche la procedura di liquidazione volontaria. Tale Organismo, ai sensi della normativa europea, dovrà garantire l'indennizzo iniziale alle persone lese residenti nel territorio della Repubblica per sinistri verificatisi in Italia (nel proprio Stato di residenza) e, nel caso in cui il responsabile sia assicurato con un'impresa di un altro Stato membro, tale Organismo potrà recuperare l'indennizzo corrisposto dall'omologo Organismo ivi costituito.

In particolare, con la modifica dell'articolo 283, comma 1, lett. c), si intende dare attuazione al par. 1, lettere a) e b) dell'articolo 10-bis Direttiva 2009/103/CE, 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.

La prospettiva è dunque mutata in quanto prima dell'entrata in vigore della normativa europea in esame, 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. Il Fondo di Garanzia poteva recuperare le somme dagli omologhi Fondi solo sulla base di una Convenzione ad adesione volontaria sottoscritta nel 1995 da 14 paesi dell'UE, tra cui l'Italia. Tale accordo prevede che l'onere finanziario dei risarcimenti erogati dal Fondo



di garanzia del Paese ove sono stati sottoscritti i contratti r.c.a. (*Houst country*) ricada sul Fondo del Paese di origine dell'impresa estera (*Home country*).

Tale Convenzione, tuttavia, essendo come detto sopra, ad adesione volontaria e non essendo stata sottoscritta da alcuni Fondi europei, non ha garantito un corretto funzionamento di tale meccanismo risarcitorio inteso nel suo complesso. Infatti, sulla base delle dichiarazioni fornite dalla Concessionaria dei servizi assicurativi (Consap), dal 1995 nonostante siano 5 le imprese estere operanti in Italia in regime di libera prestazione di servizi, poste in l.c.a., il Fondo di Garanzia italiano ha potuto recuperare le somme solo da tre Fondi del Paese di origine dell'impresa estera.

Con la nuova direttiva, invece, nel caso in cui il veicolo sia assicurato con impresa di altri Stati UE, il Fondo di Garanzia italiano opera come *front-office* ma la responsabilità ultima del sinistro resterà in capo all'omologo Fondo dello Stato membro dell'impresa con cui è assicurato il veicolo che ha causato il sinistro.

Proprio a causa del mancato funzionamento della Convenzione volontaria, come anticipato, la direttiva ha prescritto l'obbligo di sottoscrivere un accordo tra i vari Fondi UE entro il termine del 23 dicembre, in mancanza del quale la Commissione interverrà con un proprio atto delegato per rendere efficace il sistema delle rivalse. Infatti, la direttiva mira a garantire una perfetta reciprocità nelle rivalse tra i Fondi di Garanzia europei nel caso di liquidazione di un'impresa operante in regime di stabilimento o di libera prestazione di servizi, la cui assenza ha finora penalizzato il Fondo di Garanzia italiano nelle azioni di recupero delle somme pagate.

È bene precisare ulteriormente che nella lettera c) del comma 1 dell'articolo 283, si fa specifico riferimento al caso in cui l'impresa, che assicura il veicolo, al momento del sinistro venga assoggettata a procedura di liquidazione o ad altra procedura equivalente come definita ai sensi dell'articolo 268, paragrafo 1, lettera d) della direttiva 2009/138/CE, o vi venga assoggettata in un momento successivo.

In particolare, con tale disposizione, il riferimento alla procedura di liquidazione o ad altra procedura equivalente, sta ad indicare l'intenzione di voler estendere la previsione normativa a tutte le fasi della procedura di liquidazione cui può essere assoggettata l'impresa stessa, senza limitarsi alla sola liquidazione coatta amministrativa. Di conseguenza, viene effettuato il richiamo all'articolo 268 (rubricato «Definizioni»), il quale alla lettera d) del paragrafo 1 comprende *“le procedure concorsuali comportanti la realizzazione dell'attivo di un'impresa di assicurazione e l'appropriata distribuzione dei proventi tra i creditori, gli azionisti o i membri, che implicano necessariamente un intervento delle autorità competenti, compreso il caso in cui la procedura concorsuale si concluda con un concordato o un provvedimento analogo, e indipendentemente dal fatto che tali procedure si basino o meno sull'insolvenza e abbiano carattere volontario o obbligatorio”*.

Inoltre, il riferimento all'inciso *“o vi venga assoggettata in un momento successivo”*, mira a garantire che il danneggiato possa ottenere l'indennizzo da parte del Fondo di Garanzia nel caso in cui le imprese, aventi sede nel territorio della Repubblica, vengano assoggettate a procedura di liquidazione sia al momento del sinistro che in un momento successivo al sinistro stesso, come peraltro già previsto nell'attuale formulazione dell'art. 283 del CAP.

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 precedente regime con riguardo all'operatività del Fondo di Garanzia in caso di r.c. natanti, il cui intervento era limitato ai casi di liquidazione coatta amministrativa (nuova lettera *c-bis*) dell'art. 283 CAP). Alla luce di tali modifiche, sono state apportate anche le consequenziali modifiche di carattere formale ai successivi commi 2 e 4.

L'articolo 2, comma 1, lettera n) che inserisce l'articolo 283-bis del CAP.

Il paragrafo 3 dell'articolo 10-*bis* della direttiva 2009/103/CE prevede che l'Organismo di indennizzo informi tempestivamente gli organismi omologhi ogniqualvolta venga avviata una nuova procedura di liquidazione. Pertanto, l'articolo 2, comma 1, lettera n) inserisce l'art. 283-*bis*, rubricato "Obblighi di informativa a carico del Fondo di Garanzia per le vittime della strada". L'articolo dispone che il Fondo di Garanzia per le vittime della strada informi 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) che modifica ed integra l'articolo 284 del CAP.

Alla luce della designazione di Consap, quale gestore del Fondo di garanzia per le vittime della strada, in qualità di Organismo di indennizzo italiano e della conseguente individuazione delle funzioni che è destinato ad adempiere nello svolgimento del nuovo ruolo, l'articolo 2, comma 1, lettera o) modifica anche l'articolo 284. Tale ultimo articolo, coerentemente a quanto previsto dall'articolo 283, comma 1, lettera *c -bis*), prevede 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) che modifica ed integra l'articolo 285 del CAP.

Al fine di dare attuazione al paragrafo 9 dell'art. 10-*bis* della direttiva 2009/103/CE è stato inserito nell'art. 285, dopo il comma 1, il comma 1-*bis*, che prevede che il Fondo di Garanzia cooperi, quando necessario, con gli omologhi organismi degli altri Stati membri, con gli organismi di compensazione (competenti per gli incidenti avvenuti in altri Stato 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.

Invece, il comma 1-*ter* recepisce i paragrafi 5, 6 dell'articolo 10-*bis* della direttiva 2009/103/CE, che riguardano la richiesta di risarcimento presentata dal danneggiato direttamente al Fondo di Garanzia italiano e i rapporti intercorrenti in tale fattispecie con l'Organismo dello Stato membro di origine dell'impresa assoggettata a liquidazione coatta amministrativa di altro Stato membro operante nel territorio della Repubblica in regime di stabilimento o in libera prestazione di servizi. Nello specifico, la disposizione prevede 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 paragrafo 10 dell'articolo 10-*bis* della direttiva 2009/103/CE è stato recepito dal successivo comma 1-*quater* prevedendo che il Fondo di Garanzia italiano, che ha anticipato l'indennizzo al danneggiato, avrà diritto di richiedere il rimborso delle somme versate all'Organismo omologo responsabile ultimo per il sinistro che dovrà provvedere al pagamento entro 6 mesi o entro il diverso termine convenuto. Dopo il comma 3, è stato inserito il comma 3-*bis* poiché sulla base di quanto previsto dalla corrispondente norma europea (paragrafo 2 dell'art. 10-*bis* della direttiva 2009/103/CE) 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.

L'articolo 2, comma 1, lettera q) che modifica ed integra l'articolo 286 del CAP.

In coerenza delle più volte manifestate esigenze di coerenza che è necessario garantire in tale ambito di intervento è stato inserito il riferimento alla lettera *c-bis*) del comma 1 dell'articolo 283 CAP. Inoltre, in seguito al cambio di denominazione di questa Amministrazione proponente per effetto del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante le disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri, le parole «Ministero dello sviluppo economico» sono state sostituite con quelle di «Ministero delle imprese e del made in Italy».

L'articolo 2, comma 1, lettera r) che integra l'articolo 287 del CAP.

Per le medesime esigenze di coerenza sopra illustrate, l'articolo 2, comma 1, lettera r) introduce al comma 1 e al comma 5 dell'articolo 287 il riferimento alla lettera *c-bis*) del comma 1 dell'articolo 283 CAP.

L'articolo 2, comma 1, lettera s) che modifica ed integra l'articolo 288 del CAP.

L'articolo 2, comma 1, lettera s), nel recepire il paragrafo 4 dell'articolo 10-*bis* della direttiva 2009/103/CE, modifica il comma 1 dell'articolo 288, specificando nel corpo dell'articolo che la richiesta di risarcimento danni da parte del danneggiato, assicurato presso un'impresa con sede legale nel territorio della Repubblica assoggettata a procedura di liquidazione, possa essere effettuata direttamente nei confronti dell'impresa designata. In tal senso, si sottolinea che la stessa Commissione europea ha precisato che non può esserci azione diretta nei confronti dei *compensation body* in quanto l'azione diretta può effettuarsi solo nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile del sinistro.

Il successivo comma 1-*bis*² prevede che entro tre mesi dalla richiesta presentata all'impresa designata, quest'ultima formuli alternativamente:

² La disposizione recepisce il paragrafo 7 dell'articolo 10-*bis* della direttiva 2009/103/CE.



a) un'offerta di indennizzo motivata con la quale chiarisce di essere tenuta a provvedere all'indennizzo in quanto la richiesta non risulta contestata e i danni sono stati parzialmente o interamente quantificati; o

b) un diniego motivato all'indennizzo per mancanza di responsabilità ovvero dichiara che la responsabilità non è chiaramente determinata, ovvero che i danni non sono stati interamente quantificati.

L'impresa designata procede all'indennizzo della persona lesa senza indebito ritardo e, in ogni caso, entro tre mesi dall'accettazione dell'offerta di indennizzo motivata. Nel caso in cui i danni siano stati quantificati parzialmente, l'impresa designata provvede a indennizzare il danneggiato entro 3 mesi dall'accettazione dell'offerta. La somma corrisposta, per la parte di danno parzialmente quantificata e accettata, è imputata alla liquidazione definitiva del danno (comma 1-ter, in attuazione del paragrafo 8 dell'art. 10-bis della direttiva 2009/103/CE).

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 che recepisce il paragrafo 12 dell'articolo 10-bis della direttiva 2009/103/CE è recepito nell'articolo 288 CAP).

L'articolo 2, comma 1, lettera t) che modifica ed integra l'articolo 290 del CAP.

Alla luce delle modifiche introdotte all'articolo 283, per le rammentate esigenze di coerenza, sono state apportate le necessarie modifiche formali (l'inserimento del richiamo alla lettera c-bis) del comma 1 dell'articolo 283).

L'articolo 2, comma 1, lettera u) che modifica ed integra l'articolo 292 del CAP.

Si sostituisce, sulla falsariga delle modifiche di analogo tenore, il comma 2 del suddetto articolo 292 CAP con il rinvio alla lettera c-bis) del comma 1 dell'articolo 283 e il riferimento all'impresa in liquidazione coatta amministrativa.

L'articolo 2, comma 1, lettera v) che integra l'articolo 296 del CAP.

Tenuto conto che per espressa previsione legislativa Consap, quale gestore del Fondo di garanzia vittime della strada, è stata designata Organismo di indennizzo italiano, il comma 1 dell'art. 296 specifica che la Concessionaria, per l'esercizio di tale funzioni, utilizza il contributo versato dalle imprese italiane e degli altri Stati UE, ai sensi dell'art. 285, comma 3-bis CAP.

L'articolo 2, comma 1, lettera z) che modifica ed integra l'articolo 297 del CAP.

Analogamente all'articolo 10-bis della direttiva 2009/103/CE sopra citato, il nuovo articolo 25-bis della direttiva 2009/103/CE, introdotto dall'art. 1, n. 18) della direttiva 2021/2118/UE, disciplina l'obbligo degli Stati membri di istituire un Organismo di indennizzo nei casi in cui un'impresa di assicurazione divenga insolvente perché soggetta a una procedura fallimentare o a una procedura di liquidazione ai sensi dell'art. 268, par. 1, lett. d) della direttiva 2009/138/CE (*Solvency II*). Anche con riferimento alla disciplina recata dall'articolo in questione, la direttiva fa riferimento a numerose situazioni che possono comprendere anche la revoca dell'autorizzazione senza che sia stata formalmente dichiarata l'insolvenza o aperta una procedura di liquidazione coatta e includere anche la procedura di liquidazione volontaria perché posta in l.c.a o perché l'autorizzazione le sia stata revocata o sia stata



oggetto di una misura che le imponga il divieto di operare o in ogni altro caso in cui l'impresa sia soggetta ad una procedura di liquidazione ai sensi dell'art. 268, par. 1, lett. d) della direttiva 2009/138/CE (*Solvency II*) quindi anche in caso di procedura di liquidazione volontaria.

Tale Organismo garantisce l'indennizzo iniziale alle persone lese residenti nel proprio territorio per sinistri verificatisi, non all'interno del proprio Stato membro – fattispecie disciplinata dall'articolo 10 –*bis* sopra menzionato- ma in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di residenza. In tali fattispecie, l'Organismo che ha corrisposto l'indennizzo potrà recuperare quanto versato dall'Organismo corrispondente istituito o autorizzato per lo stesso scopo nello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione insolvente che ha emesso la polizza del veicolo della parte responsabile.

Pertanto, alla luce di tali novità il comma 1-*bis* dell'articolo 297 CAP, in attuazione di quanto previsto dal par. 1 dell'art. 25-*bis* della direttiva 2009/103/CE prevede che l'Organismo di indennizzo italiano è tenuto altresì a risarcire le persone lese aventi la residenza nel proprio territorio, per i danni derivanti da sinistri avvenuti in un altro Stato membro qualora l'impresa di assicurazioni versi in una delle situazioni specificamente previste (liquidazione coatta amministrativa o ad altra procedura equivalente), indipendentemente dall'accertamento dello stato di insolvenza o vi venga assoggettata in un momento successivo. In tali casi, il contributo 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.

Fatti salvi gli adempimenti in materia di pubblicità di cui all'art. 247 CAP, l'Organismo di indennizzo informa tempestivamente i corrispondenti organismi degli Stati membri dell'apertura della procedura di liquidazione di un'impresa autorizzata dall'IVASS all'esercizio delle assicurazioni nel territorio della Repubblica per la responsabilità civile dei danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore (comma 1-*quater* che recepisce il par. 3 dell'art. 25-*bis* della direttiva 2009/103/CE).

L'articolo 2, comma 1, lettera aa) che modifica ed integra l'articolo 298 del CAP.

Il par. 4 dell'art. 25-*bis* della direttiva 2009/103/CE è recepito inserendo all'art. 298 CAP, dopo il comma 1, il comma 1-*bis*, che 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* (sinistri *cross border*), ossia le 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 par. 5 dell'art. 25-*bis* della direttiva 2009/103/CE è recepito inserendo all'art. 298 CAP, al comma 6, dopo la lettera d), la lettera d-*bis*) che include tra i soggetti cui può essere presentata la richiesta di risarcimento 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 o altra procedura equivalente.



In attuazione dei paragrafi 6, 7,8 e 9 del medesimo articolo della direttiva sono stati rispettivamente introdotti, dopo il comma 6, i seguenti commi.

Il comma *6-bis* stabilisce 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. Il successivo nuovo comma *6-ter* stabilisce la tempistica di pagamento o di rifiuto conformemente a quanto disposto dalla direttiva. La tempistica di pagamento o di rifiuto non deve intendersi limitata ai casi di liquidazione coatta ma anche agli altri casi previsti dall'art. 297, comma 1. Per tale motivo, al fine di evitare fraintendimenti con quanto disposto dal comma 5 dell'art. 298 CAP, che dà attuazione all'art. 25 della direttiva 2009/103/CE, il comma 5 è stato riformulato prevedendo espressamente che la richiesta di indennizzo indirizzata all'organismo di indennizzo italiano, da parte della persona lesa residente in Italia, può essere avanzata, entro due mesi dall'accadimento del sinistro, nelle *situazioni previste nell'art. 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.”

Nel caso in cui l'Organismo di indennizzo italiano abbia fatto l'offerta e questa sia stata accettata dalla persona lesa, lo stesso procede all'indennizzo senza indebito ritardo e, in ogni caso, entro tre mesi dall'accettazione dell'offerta di indennizzo motivata. Nel caso in cui i danni siano stati quantificati parzialmente, la somma corrisposta, per la parte di danno parzialmente quantificata e accettata, è imputata alla liquidazione definitiva del danno (comma *6-quater*).

Da ultimo, il comma *6-quinquies* prevede gli obblighi di cooperazione con gli omologhi organismi degli altri Stati membri, i Fondi di Garanzia di cui all'articolo *10-bis* della direttiva 2009/103/CE nonché con gli altri Organismi di indennizzo e le Autorità competenti degli altri Stati membri e le altre parti interessate. Tale cooperazione, per espressa previsione legislativa, include la richiesta, l'ottenimento e la fornitura di informazioni, compresi i dettagli di richieste di indennizzo aspecifiche.

L'**articolo 3** dello schema di decreto reca la clausola di invarianza finanziaria, disponendo che dall'applicazione del presente non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'**articolo 4** dello schema di decreto stabilisce l'entrata in vigore delle nuove disposizioni, individuando la relativa decorrenza a partire dal 23 dicembre 2023.



TABELLA DI CONCORDANZA PER IL RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA (UE) 2021/2118

Schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2021, recante modifiche 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.

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>La direttiva 2009/103/CE è così modificata: Art. 1, n. 1) 1) l'articolo 1 è così modificato: a) il punto 1 è sostituito dal seguente: «1) "veicolo": a) qualsiasi autoveicolo azionato esclusivamente da una forza meccanica che circola sul suolo ma non su rotaia, con:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) una velocità di progetto massima superiore a 25 km/h; o ii) un peso netto massimo superiore a 25 kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 	<p>Art. 1, comma 1, lettera rrr) d.lgs. 209/2005 (Codice delle assicurazioni private) (Definizioni) rrr) 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.</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera a), punto 2</p>	<p>L'articolo 1, comma 1, lettera rrr) d.lgs. 209/2005 (Codice delle assicurazioni private) è sostituito dal seguente: "rrr) "veicolo": 1) qualsiasi veicolo a motore azionato esclusivamente da una forza meccanica che circola sul suolo ma non su rotaia, con: 1.1) una velocità di progetto massima superiore a 25 km/h; o 1.2) un peso netto massimo superiore a 25 kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 km/h;</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>km/h;</p> <p>a) qualsiasi rimorchio destinato ad essere utilizzato con un veicolo di cui alla lettera a), a prescindere che sia ad esso agganciato o meno.</p> <p>Fatte salve le lettere a) e b), le sedie a rotelle destinate esclusivamente ad essere utilizzate da persone con disabilità fisiche non sono considerate veicoli ai sensi della presente direttiva;»;</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera b)</p>	<p>2) qualsiasi rimorchio destinato ad essere utilizzato con un veicolo di cui al numero 1), a prescindere che sia ad esso agganciato o meno;</p> <p>3) 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 presente disposizione.”.</p> <p>1-bis. Fatte salve le lettere a) e b), del comma 1, le sedie a rotelle destinate esclusivamente ad essere utilizzate da persone con disabilità fisiche non sono considerate veicoli ai sensi del presente codice.</p>	
<p>Art. 1, n. 1 b) è inserito il punto seguente:</p>	<p>Art. 122, CAP <i>(Veicoli a motore)</i></p>	<p>Articolo 2, comma 1,</p>	<p>L'art. 122, comma 1, del decreto legislativo 7</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>«1 bis) “uso del veicolo” ogni utilizzo di un veicolo che sia conforme alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente, a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento;»;</p>	<p>1. I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile e dall'articolo 91, comma 2, del codice della strada. Il regolamento, adottato dal Ministro dello sviluppo economico, su proposta dell'IVASS, individua la tipologia di veicoli esclusi dall'obbligo di assicurazione e le aree equiparate a quelle di uso pubblico.</p>	<p>lettera c), punti 1, 2</p>	<p>settembre 2005, n. 209, è sostituito dal seguente «Sono soggetti all'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile i veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr), qualora utilizzati conformemente alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente; 2) dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti: «1-bis. La disposizione di cui al comma 1 si applica a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento.</p>	<p>Si propone di eliminare il riferimento al regolamento MISE</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>Art.1, n. 1) c) il punto 2 è sostituito dal seguente:</p> <p>«2) “persona lesa” o “parte lesa” ogni persona avente diritto al risarcimento del danno causato da veicoli;</p>				<p>Riteniamo di non recepire il paragrafo in questione in quanto il considerando n. 2 della direttiva 2118/2021 spiega che si tratta di una modifica meramente formale volta ad armonizzare la terminologia utilizzata dalla stessa direttiva. In linea generale, nel CAP il termine “vittime” viene usato con riferimento ai danni a persone, mentre con riguardo ai danni alle cose viene usato il termine “danneggiati”. Non è invece presente l’espressione “parte lesa”.</p>
<p>Art. 1, n. 1) d) è aggiunto il punto seguente:</p> <p>«8) “Stato membro di origine” lo Stato membro di origine quale definito all’articolo 13, punto 8, lettera a), della direttiva 2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.</p>				<p>Non si ritiene inserire tale specifica in quanto già prevista dall’art.1, comma 1, lett. ggg)</p>
<p>Art. 1, n. 2)</p>	<p>Art. 193, Codice della</p>	<p>Articolo 1,</p>	<p>Al nuovo codice della</p>	<p>L’art. 2054, comma 1, c.c.,</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>2) l'articolo 3 è così modificato:</p> <p>a) il primo comma è sostituito dal seguente:</p> <p>«Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate, fatta salva l'applicazione dell'articolo 5, affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione di un veicolo che staziona abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione.»;</p>	<p>strada (<i>Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile</i>)</p> <p>1. I veicoli a motore senza guida di rotaie, compreso i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi.</p> <p>2. Chiunque circola senza la copertura dell'assicurazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma ((da € 866 a € 3.464)). Nei casi indicati dal comma 2-bis, la sanzione amministrativa pecuniaria è raddoppiata. (19) (29) (43) (52) (64) (80) (89) (101) (114)</p>	<p>comma 1, lettera a) e b)</p>	<p>strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:</p> <p>a) all'articolo 9, comma 6, primo periodo, le parole «all'art. 3 della legge 24 dicembre 1969, n. 990 e successive modificazioni ed integrazioni» sono sostituite dalle seguenti: «all'articolo 124 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209»;</p> <p>b) all'articolo 193, comma 1, le parole: “a motore senza guida di rotaie, compreso i filoveicoli e i rimorchi” sono sostituite dalle seguenti: “di cui all'articolo 1, comma, 1, lettera rrr) del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209”.</p>	<p>prevede che il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno. Anche se la norma non appare allineata alle modifiche del CAP e del Codice della strada, si riterrebbe di non proporre modifiche al codice civile, in quanto il combinato disposto delle nuove norme dovrebbe consentire un'interpretazione conforme al nuovo impianto normativo in materia di obbligo di copertura rc auto.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>(124) (133) (145) ((163)) 2-bis. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al comma 2 per almeno due volte, all'ultima infrazione consegua altresì la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a due mesi, ai sensi del titolo VI, capo I, sezione II. In tali casi, in deroga a quanto previsto dal comma 4, quando è stato effettuato il pagamento della sanzione in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202 e corrisposto il premio di assicurazione per almeno sei mesi, il veicolo con il quale è stata commessa la violazione non è immediatamente</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>restituito ma è sottoposto alla sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo per quarantacinque giorni, secondo le disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, decorrenti dal giorno del pagamento della sanzione prevista. La restituzione del veicolo è in ogni caso subordinata al pagamento delle spese di prelievo, trasporto e custodia sostenute per il sequestro del veicolo e per il successivo fermo, se ricorrenti, limitatamente al caso in cui il conducente coincide con il proprietario del veicolo.</p> <p>3. La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è ridotta alla metà quando l'assicurazione del</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>veicolo per la responsabilità verso i terzi sia comunque resa operante nei quindici giorni successivi al termine di cui all'art. 1901, secondo comma, del codice civile. La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è altresì ridotta alla metà quando l'interessato entro trenta giorni dalla contestazione della violazione, previa autorizzazione dell'organo accertatore, esprime la volontà e provvede alla demolizione e alle formalità di radiazione del veicolo. In tale caso l'interessato ha la disponibilità del veicolo e dei documenti relativi esclusivamente per le operazioni di demolizione e di radiazione del veicolo previo</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>versamento presso l'organo accertatore di una cauzione pari all'importo della sanzione minima edittale previsto dal comma 2. Ad avvenuta demolizione certificata a norma di legge, l'organo accertatore restituisce la cauzione, decurtata dell'importo previsto a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria.</p> <p>4. Si applica l'articolo 13, terzo comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'organo accertatore ordina che la circolazione sulla strada del veicolo sia fatta immediatamente cessare e che il veicolo stesso sia in ogni caso prelevato, trasportato e depositato in luogo non soggetto a pubblico passaggio, individuato in via ordinaria</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>dall'organo accertatore o, in caso di particolari condizioni, concordato con il trasgressore. Quando l'interessato effettua il pagamento della sanzione in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202, corrisponde il premio di assicurazione per almeno sei mesi e garantisce il pagamento delle spese di prelievo, trasporto e custodia del veicolo sottoposto a sequestro, l'organo di polizia che ha accertato la violazione dispone la restituzione del veicolo all'avente diritto, dandone comunicazione al prefetto. Quando nei termini previsti non è stato proposto ricorso e non è avvenuto il pagamento in misura ridotta, l'ufficio o</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>comando da cui dipende l'organo accertatore invia il verbale al prefetto. Il verbale stesso costituisce titolo esecutivo ai sensi dell'articolo 203, comma 3, e il veicolo è confiscato ai sensi dell'articolo 213.</p> <p>4-bis. Salvo che debba essere disposta confisca ai sensi dell'articolo 240 del codice penale, è sempre disposta la confisca amministrativa del veicolo intestato al conducente sprovvisto di copertura assicurativa quando sia fatto circolare con documenti assicurativi falsi o contraffatti. Nei confronti di colui che abbia falsificato o contraffatto i documenti assicurativi di cui al precedente periodo è sempre disposta la</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un anno. Si applicano le disposizioni dell'articolo 213 del presente codice.</p> <p>4-ter. L'accertamento della mancanza di copertura assicurativa obbligatoria del veicolo può essere effettuato anche mediante il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti dai dispositivi o apparecchiature di cui alle lettere e), f) e g) del comma 1-bis dell'articolo 201, omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1. 4-quater. Qualora, in base alle risultanze del raffronto dei dati di cui al comma 4-ter, risulti che al momento del rilevamento un veicolo munito di targa di immatricolazione fosse sprovvisto della copertura assicurativa obbligatoria, l'organo di polizia procedente invita il proprietario o altro soggetto obbligato in solido a produrre il certificato di assicurazione obbligatoria, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 180, comma 8. 4-quinquies. La documentazione fotografica prodotta dai dispositivi o apparecchiature di cui al comma 4-ter,</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada.			
<p>Art. 1 n. 2) b) dopo il primo comma è inserito il comma seguente:</p> <p>«La presente direttiva non si applica all'uso di un veicolo in eventi e attività sportivi motoristici, tra cui corse, gare, allenamenti, prove e dimostrazioni in una zona soggetta a restrizioni e delimitata in uno Stato membro, per i quali lo Stato membro garantisce che l'organizzatore dell'attività o qualsiasi altra parte abbia stipulato un'assicurazione alternativa oppure adottato</p>	<p>Art. 124 CAP <i>(Gare e competizioni sportive)</i> 1. Le gare e le competizioni sportive di qualsiasi genere di veicoli a motore e le relative prove non possono essere autorizzate, anche se in circuiti chiusi, se l'organizzatore non abbia provveduto a contrarre assicurazione per la responsabilità civile. 2. L'assicurazione copre</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera e)</p>	<p>All'art. 124, comma 1, CAP dopo le parole <i>“responsabilità civile”</i> è aggiunta la parola <i>“dei veicoli a motore.”</i></p>	<p>Si è ritenuto di aggiungere le parole dei veicoli a motore” per chiarire che si tratta di assicurazione r.c. auto. Ricade quindi nell'ambito del ramo 10 e non nell'ambito del ramo 13. Ciò anche in conformità a quanto previsto dal Codice della Strada all'art. 9, comma 6, per il quale non si ritengono necessarie modifiche.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>garanzie alternative per coprire i danni a terzi, compresi gli spettatori e altri passanti, ma non necessariamente i danni ai piloti partecipanti e ai rispettivi veicoli.»;</p>	<p>la responsabilità dell'organizzatore e degli altri obbligati per i danni arrecati alle persone, agli animali e alle cose, esclusi i danni prodotti ai partecipanti stessi e ai veicoli da essi adoperati.</p> <p>*****</p> <p>Art. 9 CODICE DELLA STRADA</p> <p>Competizioni sportive su strada</p> <p>6. Per tutte le competizioni sportive su strada, l'autorizzazione è altresì subordinata alla stipula, da parte dei promotori, di un contratto di assicurazione per la responsabilità civile di cui all'art. 3 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni e integrazioni. L'assicurazione deve</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	coprire altresì la responsabilità dell'organizzazione degli altri obbligati per i danni comunque causati alle strade e alle relative attrezzature. I limiti di garanzia sono previsti dalla normativa vigente.			
<p>Art. 1, n. 3) 3) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:</p> <p>«Articolo 4 Controlli dell'assicurazione</p> <p>1. Ogni Stato membro si astiene dall'effettuare il controllo dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di veicoli quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un altro Stato membro o quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo ed entrano nel suo territorio provenendo dal territorio di un</p>				

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>altro Stato membro.</p> <p>Gli Stati membri possono tuttavia effettuare tali controlli sull'assicurazione, a condizione che essi non siano discriminatori e siano necessari e proporzionati per raggiungere la finalità perseguita, e</p> <p>a) siano effettuati nell'ambito di una verifica non esclusivamente finalizzata al controllo dell'assicurazione; o</p> <p>b) rientrino in un sistema generale di controlli svolti sul territorio nazionale, anche sui veicoli che normalmente stazionano nel territorio dello Stato membro che effettua il controllo, e non richiedano che il veicolo si fermi.</p> <p>2. In base alla legge dello Stato membro cui è soggetto l'autore del controllo, i dati personali possono essere trattati, ove</p>				

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>necessario, al fine di impedire la circolazione di veicoli non assicurati in Stati membri diversi dallo Stato membro sul cui territorio stazionano abitualmente. Tale legge deve essere conforme al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio e stabilisce altresì misure adeguate a salvaguardia dei diritti e delle libertà dell'interessato e dei suoi legittimi interessi.</p> <p>Tali misure degli Stati membri specificano in particolare lo scopo esatto del trattamento dei dati, fanno riferimento alla pertinente base giuridica, rispettano i requisiti di sicurezza applicabili e i principi di necessità, proporzionalità, limitazione delle finalità, nonché stabiliscono un periodo commisurato di conservazione dei dati. I dati personali trattati a norma del presente articolo esclusivamente ai fini dello svolgimento di un controllo dell'assicurazione sono conservati soltanto per il tempo</p>				

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>necessario al summenzionato fine e, una volta conseguito, sono completamente cancellati. Se dal controllo dell'assicurazione emerge che il veicolo è coperto da assicurazione obbligatoria a norma dell'articolo 3, il soggetto che effettua il controllo cancella immediatamente tali dati. Qualora il controllo non consenta di determinare se un veicolo è coperto da assicurazione obbligatoria a norma dell'articolo 3, i dati sono conservati soltanto per un periodo di tempo limitato, non superiore al tempo necessario ad accertare l'esistenza di una copertura assicurativa.</p>				
<p>Art. 1, n. 4) 4) all'articolo 5 sono aggiunti i paragrafi seguenti:</p> <p>«3. Gli Stati membri possono derogare all'articolo 3 per quanto concerne i veicoli ritirati dalla circolazione e il cui uso è vietato, in via temporanea o permanente, a condizione che sia stata avviata</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera d)</p>	<p>Dopo l'articolo 122 CAP è inserito il seguente: <i>"Art. 122-bis Deroghe</i> 1. In deroga a quanto disposto dall'articolo 122, comma 1, del presente codice e dall'articolo 193 del Codice della strada di cui di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992,</p>	<p>I veicoli formalmente ritirati dalla circolazione sono quelli destinati alla rottamazione per i quali è stata ritirata la carta di circolazione. Il veicolo il cui uso è vietato sono quelli sottoposti a: fermo amministrativo, confisca e sequestro disposti dall'autorità amministrativa o giudiziaria.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>una procedura amministrativa formale o sia stata adottata un'altra misura verificabile conformemente al diritto nazionale.</p> <p>In tal caso, gli Stati membri provvedono affinché ai veicoli di cui al primo comma sia riservato lo stesso trattamento dei veicoli per i quali non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3.</p> <p>Il fondo di garanzia dello Stato membro in cui si è verificato l'incidente può allora presentare una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.</p>			<p>n. 285 , i veicoli formalmente ritirati dalla circolazione nonché quelli il cui uso è vietato, in via temporanea o permanente, in forza di una misura adottata dall'autorità competente conformemente alla normativa vigente, non sono soggetti all'obbligo di assicurazione.</p> <p>2. La deroga di cui al comma 1 si applica anche quando il veicolo non è idoneo all'uso come mezzo di trasporto, nonché quando il suo utilizzo è stato volontariamente sospeso dai soggetti di cui all'articolo 122, comma 3, per effetto di una formale comunicazione all'impresa di assicurazione resa ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445. Il termine di sospensione, inizialmente comunicato</p>	<p>Proponiamo di inserire un richiamo all'art. 47 DPR 445/2000 come deterrente per il dichiarante in caso di dichiarazione mendace soggetta alla sanzione penale prevista dall'art. 76 del DPR.</p> <p>A seguito delle modifiche apportate dal DL semplificazioni, è possibile presentare dichiarazioni sostitutive di atti di notorietà anche ai privati.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
			<p>dal soggetto legittimato, può essere prorogato più volte, previa formale comunicazione all'impresa di assicurazione da effettuarsi trenta giorni prima della scadenza del periodo di sospensione in corso e non può avere una durata superiore a nove mesi, rispetto all'annualità.</p> <p>3. La sospensione di cui al comma 2 è attivata dal momento della registrazione nella banca dati di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), del regolamento di cui al Decreto del Ministro dello sviluppo economico 9 agosto 2013, n. 110, secondo le modalità previste dall'articolo 3, comma 2, del medesimo regolamento. L'impresa ne dà comunicazione all'assicurato.</p> <p>4. In caso di sinistro provocato da un veicolo di cui ai commi 1 e 2, si</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
			<p>applicano le disposizioni di cui all'articolo 283, comma 1, lettera b).</p> <p>5. Qualora il veicolo responsabile del sinistro stazioni abitualmente in un altro Stato membro, il Fondo di garanzia di cui all'articolo 283 può presentare una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>Art. 1, n. 4) 4) all'articolo 5 sono aggiunti i paragrafi seguenti: 4. Gli Stati membri possono derogare all'articolo 3 per quanto concerne i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni, conformemente al diritto nazionale.</p> <p>In tal caso, gli Stati membri provvedono affinché ai veicoli di cui al primo comma sia riservato lo stesso trattamento dei veicoli per i quali non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3. Il fondo di garanzia dello Stato membro in cui si è verificato l'incidente può allora presentare una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera c), punto 2</p>	<p>Art. 122 CAP Dopo il comma 1-bis è inserito il comma 1-ter: <i>"1-ter)</i> L'obbligo di cui al comma 1 riguarda anche i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni."</p>	<p>Opzione non esercitata</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>Art. 1, n. 4) 4) all'articolo 5 sono aggiunti i paragrafi seguenti:</p> <p>5. Gli Stati membri possono derogare all'articolo 3 per quanto concerne i veicoli il cui utilizzo su strade pubbliche non è autorizzato, conformemente al diritto nazionale.</p> <p>Gli Stati membri che derogano all'articolo 3 per i veicoli di cui al primo comma provvedono affinché a tali veicoli sia riservato lo stesso trattamento dei veicoli per i quali non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3.</p> <p>Il fondo di garanzia dello Stato membro in cui si è verificato l'incidente può allora presentare una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera c) punto 2</p>	<p>Art. 122 CAP Dopo il comma 1-ter è inserito il comma 1-<i>quater</i>.</p> <p>Alla violazione della disposizione di cui al comma 1 si applicano le sanzioni amministrative di cui all'articolo 193 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La violazione della disposizione di cui al comma 1-ter è soggetta alle sanzioni amministrative di cui all'articolo 193, commi 2 e 3, del medesimo decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La violazione delle disposizioni di cui all'articolo 122-bis, comma 2, è soggetta alle sanzioni amministrative di cui al citato articolo 193 del decreto legislativo n. 285 del 1992, aumentando della metà la sanzione amministrativa pecuniaria prevista dal comma 2 del</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
			citato articolo 193. Si applicano le disposizioni del titolo VI del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992.»;	
<p>Art. 1, n. 4) 4) all'articolo 5 sono aggiunti i paragrafi seguenti:</p> <p>6. Se a norma del paragrafo 5 uno Stato membro deroga all'articolo 3 per i veicoli il cui uso sulle strade pubbliche non è autorizzato, tale Stato membro può anche derogare all'articolo 10 per quanto concerne l'indennizzo dei danni causati da tali veicoli in zone non accessibili al pubblico per via di una restrizione giuridica o fisica all'accesso a tali zone, quali definite dal suo diritto nazionale.</p>				
<p>Art. 1, n. 4) 4) all'articolo 5 sono aggiunti i paragrafi seguenti:</p> <p>7. In conformità dei paragrafi</p>				Da non recepire. Prevede l'obbligo di notificare alla Commissione l'esercizio della deroga di cui al par. 3

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
da 3 a 6, gli Stati membri notificano alla Commissione il ricorso a una deroga e le modalità specifiche della sua attuazione. La Commissione pubblica l'elenco di tali deroghe.»;				
<p>Art. 1, n. 5)</p> <p>5) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:</p> <p>«Articolo 9 Importi minimi</p> <p>1. Salvo importi maggiori di garanzia eventualmente prescritti dagli Stati membri, ciascuno Stato membro esige che l'assicurazione di cui all'articolo 3 sia obbligatoria per gli importi minimi seguenti:</p> <p>a) nel caso di danni alle persone: 6 450 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle persone lese, o 1 300 000 EUR per persona lesa;</p> <p>b) nel caso di danno alle cose, 1 300 000 EUR per sinistro,</p>	<p>Art. 128 CAP <i>(Massimali di garanzia)</i></p> <p>1. 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:</p> <p>a) nel caso di danni alle persone un importo minimo di copertura pari ad euro 5.000.000 per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;</p> <p>b) nel caso di danni alle cose un importo minimo di copertura pari ad euro 1.000.000 per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;</p> <p>b-bis) per i veicoli a motore adibiti al trasporto di persone classificati nelle</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera f)</p>	<p>L'articolo 128 CAP è sostituito dal seguente: <i>“Art. 128 massimali di garanzia</i></p> <p>1.Per l'adempimento dell'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli a motore e dei natanti, il contratto è stipulato per somme non inferiori ai seguenti importi:</p> <p>a) nel caso di danni alle persone un importo di euro 6.450.000 per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;</p> <p>b) nel caso di danno alle cose, euro 1.300.000 per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;</p> <p>b-bis) per i veicoli a motore</p>	<p>Ai fini dell'adeguamento degli importi, non sarà più necessario il decreto MISE. Si ritiene di non mantenere il decreto MISE per la lettera b-bis) in quanto gli importi sono notevolmente più elevati dei minimi.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>indipendentemente dal numero delle persone lese.</p> <p>Per gli Stati membri che non hanno adottato l'euro, gli importi minimi sono convertiti in moneta nazionale applicando il tasso di cambio al 22 dicembre 2021 pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.</p> <p>2. Ogni cinque anni a decorrere dal 22 dicembre 2021, la Commissione riesamina gli importi di cui al paragrafo 1, 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 (*).</p> <p>La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 28 ter riguardo all'adeguamento di tali importi all'IPCA entro sei mesi dopo la fine di ciascun periodo di cinque anni.</p>	<p>categorie M2 e M3 ai sensi dell'articolo 47 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, 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.</p> <p>2. I contratti dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti devono essere adeguati agli importi minimi di copertura obbligatoria per i danni alle cose e per i danni alle persone di cui al comma 1 entro l'11 giugno 2012.</p> <p>3. Ogni cinque anni dalla data dell'11 giugno 2012 di cui al comma 2 gli importi di cui al comma 1 sono indicizzati automaticamente</p>		<p>adibiti al trasporto di persone classificati nelle categorie M2 e M3 ai sensi dell'articolo 47 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, un importo 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.</p> <p>2.Ogni cinque anni dalla data del 22 dicembre 2021, gli importi di cui al comma 1, lett.a e b) 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, ,</p>	<p>Si rammenta che per effetto della legge concorrenza del 2017, gli importi di cui alla lettera b-bis) sono stati raddoppiati.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>Per gli Stati membri che non hanno adottato l'euro, gli importi sono convertiti in moneta nazionale applicando il tasso di cambio della data del calcolo dei nuovi importi minimi pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.</p>	<p>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.</p> <p>4. Con provvedimento del Ministro dello sviluppo economico, da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, è stabilito l'adeguamento di cui al comma 3.</p> <p>5. Alla data dell'11 dicembre 2009 gli importi minimi di copertura devono essere pari ad almeno la metà degli ammontari di cui al comma 1.</p>		<p>dell'11 maggio 2016, relativo agli indici dei prezzi al consumo armonizzati e all'indice dei prezzi delle abitazioni, e recante abrogazione del regolamento (CE) n. 2494/95 del Consiglio, per effetto degli atti delegati adottati dalla Commissione europea entro sei mesi dalla fine di ciascun periodo di cinque anni.</p>	
<p>Art. 1, n. 6) 6) il titolo del capo 4 è sostituito dal seguente:</p> <p>«CAPO 4 RISARCIMENTO DEI DANNI CAUSATI DA UN VEICOLO NON IDENTIFICATO</p>				<p>Da non recepire.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p><i>O DA UN VEICOLO PER IL QUALE NON VI È STATO ADEMPIMENTO DELL'OBBLIGO D'ASSICURAZIONE A NORMA DELL'ARTICOLO 3 E RISARCIMENTO IN CASO DI INSOLVENZA»;</i></p>				
<p>Art. 1, n. 7) 7) l'articolo 10 è così modificato:</p> <p>a) al paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:</p> <p>«Il primo comma fa salvo il diritto degli Stati membri di conferire o meno all'intervento dell'organismo un carattere sussidiario, nonché quello di disciplinare la soluzione di controversie fra l'organismo e la persona o le persone responsabili del sinistro e altre imprese di assicurazione o istituti di sicurezza sociale che siano tenuti a indennizzare la persona lesa per lo stesso sinistro. Tuttavia, gli Stati membri non possono autorizzare l'organismo a subordinare il pagamento dell'indennizzo alla condizione</p>				<p>Rispetto al testo della vecchia direttiva, le modifiche sono meramente formali e quindi non necessitano di essere recepite.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
che la persona lesa dimostri, in qualsiasi modo, che il responsabile del sinistro non è in grado o rifiuta di pagare.»;				
<p>Art. 1 n. 7) b) al paragrafo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:</p> <p>«2. La persona lesa può in ogni caso rivolgersi direttamente all'organismo che, in base a informazioni da essa fornitegli su sua richiesta, è tenuto a darle una risposta motivata circa il pagamento dell'indennizzo.»;</p>				<p>Da non recepire in quanto trattasi di modifica meramente formale per introdurre l'espressione "parte lesa". Inoltre, l'art. 287 CAP già prevede che il danneggiato possa rivolgersi all'impresa designata, inviando copia anche al Fondo di garanzia.</p>
<p>Art. 1, n. 7) c) al paragrafo 3, il secondo comma è sostituito dal seguente:</p> <p>«Tuttavia, quando l'organismo è intervenuto per gravi danni alle persone lese nel medesimo</p>				<p>Le modifiche sono puramente formali. Inoltre, la disposizione è già prevista all'art. 283, comma 2, CAP.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>incidente a seguito del quale sono stati causati danni alle cose da un veicolo non identificato, gli Stati membri non possono escludere l'indennizzo per danni alle cose in ragione del fatto che il veicolo non è identificato. Tuttavia, gli Stati membri possono prevedere una franchigia non superiore a 500 EUR che può essere imputata alla persona lesa che ha subito i danni alle cose.»;</p>				
<p>Art. 1, n. 7) d) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:</p> <p>«4. Ogni Stato membro applica al pagamento dell'indennizzo da parte dell'organismo le proprie disposizioni legislative, regolamentari e amministrative, fatta salva qualsiasi altra prassi più favorevole alle persone lese.»;</p>				<p>Da non recepire. Le modifiche sono puramente formali.</p>
<p>Art. 1, n. 8) 8) è inserito l'articolo seguente:</p> <p>«Articolo 10 bis</p>	<p>Art. 283 CAP <i>(Sinistri verificatisi nel territorio della Repubblica)</i> 1. Il Fondo di garanzia</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera punto 1</p>	<p>All'art. 283, comma 1, CAP, la lett. c) è sostituita dalla seguente:</p> <p>c) l'impresa che assicura il</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p><i>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</i></p> <p>1. Ogni Stato membro crea o autorizza 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:</p> <p>a) l'impresa di assicurazione è soggetta a una procedura fallimentare; o</p> <p>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/CE.</p>	<p>per le vittime della strada, costituito presso la CONSAP, risarcisce i danni causati dalla circolazione dei veicoli e dei natanti, per i quali vi è obbligo di assicurazione, nei casi in cui:</p> <p>a) il sinistro sia stato cagionato da veicolo o natante non identificato;</p> <p>b) il veicolo o natante non risulti coperto da assicurazione;</p> <p>c) 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;</p> <p>d) il veicolo sia posto in circolazione contro la volontà del proprietario,</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera m),</p>	<p>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/CE, o vi venga assoggettata in un momento successivo, e il danneggiato sia anch'esso residente nel territorio della Repubblica. 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;</p> <p>All'art. 283, comma 1, CAP, dopo la lett. c) è inserita la seguente:</p>	<p>La novità consiste nel fatto che, qualora l'impresa del responsabile abbia sede in un altro Stato membro UE, il nostro Fondo di Garanzia agirà semplicemente come <i>front-office</i>. La prospettiva è dunque mutata in quanto prima dell'entrata in vigore della direttiva, a causa della mancata armonizzazione, il</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>dell'usufruttuario, dell'acquirente con patto di riservato dominio o del locatario in caso di locazione finanziaria; d-bis) il veicolo sia stato spedito nel territorio della Repubblica italiana da uno Stato di cui all'articolo 1, comma 1, lettera bbb), e nel periodo indicato all'articolo 1, comma 1, lettera fff), numero 4-bis), lo stesso risulti coinvolto in un sinistro e sia privo di assicurazione; d-ter) il sinistro sia cagionato da un veicolo estero con targa non corrispondente o non più corrispondente allo stesso veicolo.</p> <p>2. Nel caso di cui al</p>	<p>punto 2</p> <p>Articolo 2, comma 1, lettera m), punto 3</p>	<p>c-bis) 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;</p> <p>All'articolo 283, il comma 2, terzo periodo, è modificato come segue: Nel caso di cui al comma 1, lettere c), e c-bis) il risarcimento è dovuto per i danni alla persona, nonché per i danni alle cose. Nel caso di cui al comma 1, lettera d), il risarcimento è dovuto, limitatamente ai terzi non trasportati e a coloro che sono trasportati contro la propria volontà ovvero che sono inconsapevoli della circolazione illegale, sia</p>	<p>nostro 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 <i>front-office</i> 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.</p> <p>La nuova disciplina si applica a tutti i casi di liquidazione inclusa quella volontaria.</p> <p>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</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>comma 1, lettera a), il risarcimento è dovuto solo per i danni alla persona. In caso di danni gravi alla persona, il risarcimento è dovuto anche per i danni alle cose, il cui ammontare sia superiore all'importo di euro 500, per la parte eccedente tale ammontare. Nei casi di cui al comma 1, lettere b), d-bis) e d-ter) il risarcimento è dovuto per i danni alla persona, nonché per i danni alle cose. Nel caso di cui al comma 1, lettera c), il risarcimento è dovuto per i danni alla persona, nonché per i danni alle cose. Nel caso di cui al comma 1, lettera d), il risarcimento è dovuto, limitatamente ai terzi non trasportati e a coloro che sono trasportati contro la propria volontà ovvero che sono inconsapevoli</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera m), punto 4</p>	<p>per i danni alla persona sia per i danni alle cose.</p> <p>All'articolo 283, il comma 4, è modificato come segue:</p> <p>4. 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 all'articolo 128 e agli atti delegati di adeguamento all'IPCA adottati emanati dalla Commissione europea.</p>	<p>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.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>della circolazione illegale, sia per i danni alla persona sia per i danni a cose</p> <p>3. Nel caso previsto dal comma 1, lettera a), il danno è risarcito nei limiti dei minimi di garanzia previsti, per ogni persona danneggiata e per ogni sinistro, nel regolamento di cui all'articolo 128 relativamente alle autovetture ad uso privato. La percentuale di inabilità permanente, la qualifica di convivente a carico e la percentuale di reddito del danneggiato da calcolare a favore di ciascuno dei conviventi a carico sono determinate in base alle norme del testo unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali.</p> <p>4. Nei casi previsti dal</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>comma 1, lettere b), c), d), d-bis) e d-ter), il danno è risarcito nei limiti dei massimali indicati nel regolamento di cui all'articolo 128 per i veicoli o i natanti della categoria cui appartiene il mezzo che ha causato il danno.</p> <p>5. Il Fondo di garanzia per le vittime della strada è surrogato, per l'importo pagato, nei diritti dell'assicurato, del danneggiato verso l'impresa posta in liquidazione coatta, beneficiando dello stesso trattamento previsto per i crediti di assicurazione indicati all'articolo 258, comma 4, lettera a). L'impresa di assicurazione che ha provveduto alla liquidazione del danno, ai sensi dell'articolo 150, ha diritto di regresso nei confronti del Fondo di</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>garanzia per le vittime della strada in caso di liquidazione coatta dell'impresa di assicurazione del veicolo responsabile.</p>			
<p>Art. 1, n. 8) Art. 10-bis 2. Ogni Stato membro adotta le misure appropriate affinché l'organismo di cui al paragrafo 1 disponga di fondi sufficienti per indennizzare le persone lese conformemente alle norme definite al paragrafo 10 laddove siano dovuti pagamenti compensativi nelle situazioni previste dal paragrafo 1, lettere a) e b). Tali misure possono includere obblighi in termini di contributi finanziari, a condizione che siano imposti esclusivamente alle imprese di assicurazione autorizzate dallo Stato membro che li impone.</p>	<p>Art. 285 <i>(Fondo di garanzia per le vittime della strada)</i> 1. Il Fondo di garanzia per le vittime della strada è amministrato, sotto la vigilanza del Ministero dello sviluppo economico, dalla CONSAP con l'assistenza di un apposito comitato. 2. Il Ministro dello sviluppo economico disciplina, con regolamento, le condizioni e le modalità di amministrazione, di intervento e di rendiconto del Fondo di garanzia per le vittime della strada, nonché la composizione del</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera p), punto 3</p>	<p>All'art. 285, dopo il comma 3 è inserito il seguente: "3-bis. Nei casi di cui all'articolo 283, comma 1, lettera c), il contributo 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."</p>	<p>Con riguardo alla sufficienza delle risorse del Fondo non si è ritenuto di precisare che si tratta di pagamenti compensativi eventuali, in quanto il danneggiato potrebbe essere indennizzato, in tutto o in parte, dal commissario liquidatore.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>comitato di cui al comma 1.</p> <p>3. Le imprese autorizzate all'esercizio delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti sono tenute a versare annualmente alla CONSAP, gestione autonoma del Fondo di garanzia per le vittime della strada, un contributo commisurato al premio incassato per ciascun contratto stipulato in adempimento dell'obbligo di assicurazione.</p> <p>4. Il regolamento di cui al comma 2 determina le modalità di fissazione annuale della misura del contributo, nel limite massimo del quattro per cento del premio imponibile, tenuto conto dei risultati della</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	liquidazione dei danni che sono determinati nel rendiconto annualmente predisposto dal comitato di gestione del fondo.			
<p>Art. 1, n. 8) Art. 10-bis 3. Fatti salvi gli obblighi di cui all'articolo 280 della direttiva 2009/138/CE, ogni Stato membro provvede affinché, ogniqualvolta un tribunale competente o qualsiasi altra autorità competente emana un'ordinanza o adotta una decisione concernente l'avvio della procedura di cui al paragrafo 1, lettera a) o b), nei confronti di un'impresa di assicurazione per la quale detto Stato membro è lo Stato membro di origine, tale ordinanza o decisione è resa pubblica. L'organismo di cui al paragrafo 1 stabilito nello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione garantisce che tutti gli organismi di cui al paragrafo 1, in tutti gli Stati membri, siano tempestivamente informati di tale</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera n)</p>	<p>Dopo l'art-283 CAP è inserito il seguente: <i>"Art. 283-bis Obblighi di informativa a carico del Fondo di Garanzia per le vittime della strada.</i> 1. Fatti salvi gli obblighi di cui all'articolo 247, il Fondo di garanzia per le vittime della strada informa tempestivamente i corrispondenti organismi degli Stati membri dell'apertura della procedura di liquidazione di un'impresa avente sede legale nel territorio della Repubblica e autorizzata all'esercizio delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore."</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
ordinanza o decisione.		<p>Articolo 2, comma 1, lettera o)</p>	<p>L'articolo 284 è sostituito dal seguente: <i>"Art. 284 Sinistri causati da natanti in altro Stato membro"</i> 1. Il Fondo di garanzia per le vittime della strada è tenuto altresì, in conformità all'articolo 283, comma 1, lettera c-bis), a risarcire i sinistri causati sul territorio di un altro Stato membro da natanti ivi immatricolati che siano assicurati presso un'impresa con sede legale in Italia operante in tale altro Stato in regime di stabilimento o di libertà di prestazione di servizi, che al momento del sinistro si trovi in stato di liquidazione coatta o vi venga posta successivamente. Si applica l'articolo 283, comma 5. 2. Il Ministro delle imprese e del made in Italy autorizza, con decreto da pubblicare nella Gazzetta</p>	<p>Le modifiche all'art.284 sono fatte per coerenza con le modifiche apportate all'art.283, comma 1</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
			Ufficiale, la CONSAP a sottoscrivere le convenzioni con i fondi di garanzia degli altri Stati membri concernenti il risarcimento dei sinistri di cui al comma 1.”	
<p>Art. 1, n. 8) Art. 10-bis 4. La persona lesa può presentare una richiesta di indennizzo direttamente all'organismo di cui al paragrafo 1.</p>	<p>Art. 288 <i>(Diritti degli assicurati nei confronti del Fondo di garanzia per le vittime della strada)</i> 1. Gli assicurati con imprese che esercitano i rami di responsabilità civile dei veicoli a motore e dei natanti e che siano poste in liquidazione coatta 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, agendo nei confronti dell'impresa designata per il territorio</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera punto 1</p> <p>Articolo 2, comma 1, lettera punto 2</p>	<p>La rubrica dell'art. 288 CAP è sostituita dalla seguente: Art. 288 <i>“Diritti dei danneggiati nei confronti del Fondo di garanzia per le vittime della strada”</i></p> <p>Il comma 1 dell'articolo 288 CAP è sostituito dal seguente: 1. 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 di cui all'articolo 283, comma 1. Lettere c) e</p>	<p>Nel CAP è già previsto che il Fondo agisca attraverso l'impresa designata, pertanto la richiesta di risarcimento dei danneggiati è rivolta all'impresa designata.</p> <p>Si ritiene di sostituire il riferimento alle imprese che siano poste in liquidazione coatta amministrativa con il rinvio alle procedure di cui all'art. 283, comma 1, lettere c)-bis) per salvaguardare l'uniformità di trattamento dei</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	in cui è avvenuto il sinistro.		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.	danneggiati in tutti i casi di intervento del Fondo di garanzia di cui all'art. 283 CAP. S Si ritiene di non inserire
<p>Art. 1 n. 8) Art. 10-bis 5. Alla ricezione della richiesta, l'organismo di cui al paragrafo 1 informa l'organismo equivalente dello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione e l'impresa di assicurazione soggetta a procedura di fallimento o di liquidazione, o il suo amministratore straordinario o liquidatore quali definiti, rispettivamente, all'articolo 268, paragrafo 1, lettere e) ed f), della direttiva 2009/138/CE di aver ricevuto una richiesta di</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera p), punto 1</p>	<p>All'articolo 285, è inserito il seguente comma 1- ter, primo periodo: L'impresa designata di cui cui all'articolo 286, comma 1,informa il Fondo di cui al comma 1 della ricezione della richiesta. 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 libertà di prestazione di servizi, Il Fondo provvede</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
indennizzo dalla persona lesa.			ad informare l'organismo equivalente dello Stato membro di origine dell'impresa e l'impresa di detto Stato membro soggetta a procedura di fallimento o liquidazione, o il suo amministratore straordinario o il liquidatore, quali definiti rispettivamente all'articolo 268, lettere e) e f) della direttiva 2009/138/CE della richiesta.	
<p>Art. 1, n. 8) Art. 10-bis 6. L'impresa di assicurazione soggetta a procedura di fallimento o di liquidazione, ovvero il suo amministratore straordinario o liquidatore, informa l'organismo di cui al paragrafo 1 nel momento in cui indennizza o nega la responsabilità in relazione a una richiesta di indennizzo che è stata ricevuta anche dall'organismo di cui al paragrafo 1.</p>	<p>Art. 286 CAP <i>(Liquidazione dei danni a cura dell'impresa designata)</i> 1. La liquidazione dei danni per i sinistri di cui all'articolo 283, comma 1, lettere a), b), c), d), d-bis) e d-ter), è effettuata a cura di un'impresa designata dall'IVASS secondo quanto previsto nel regolamento adottato dal Ministro dello sviluppo economico.</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera p), punto 1</p>	<p>All'articolo 285, è inserito il seguente comma 1-ter, secondo periodo: L'impresa operante nel territorio della Repubblica in regime di stabilimento o in libertà di prestazione di servizi, assoggettata a procedura di fallimento o di liquidazione, o altra procedura equivalente, informa il Fondo di cui al comma 1 nel momento in cui indennizza o nega la responsabilità in relazione</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>L'impresa provvede alla liquidazione dei danni anche per i sinistri verificatisi oltre la scadenza del periodo assegnato e fino alla data indicata nel provvedimento che designi altra impresa.</p> <p>2. Le somme anticipate dalle imprese designate, comprese le spese ed al netto delle somme recuperate ai sensi dell'articolo 292, sono rimborsate dalla CONSAP - Fondo di garanzia per le vittime della strada, secondo le convenzioni, stipulate fra le imprese e il Fondo di garanzia per le vittime della strada, soggette all'approvazione del Ministero dello sviluppo economico su proposta dell'IVASS.</p> <p>3. Le imprese designate sono sottoposte, per l'attività oggetto delle</p>		<p>a una richiesta di indennizzo che è stata ricevuta dal Fondo stesso. Il Fondo di cui al comma 1, che ha anticipato l'indennizzo al danneggiato, ha diritto di richiedere il rimborso delle somme versate all'organismo omologo responsabile ultimo per il sinistro.</p> <p>Art. 286 CAP (Liquidazione dei danni a cura dell'impresa designata)</p> <p>1. La liquidazione dei danni per i sinistri di cui all'articolo 283, comma 1, lettere a), b), c), c-bis, d), d-bis) e d-ter), è effettuata a cura di un'impresa designata dall'IVASS secondo quanto previsto nel regolamento adottato dal Ministro delle imprese del made in Italy.</p> <p>2. Le somme anticipate</p>	<p>La modifica si rende necessaria per esigenze di coordinamento</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>convenzioni, alle direttive per il regolare svolgimento delle operazioni di liquidazione dei danni emanate in via generale o particolare dalla CONSAP.</p> <p>Art. 287 (Esercizio dell'azione di risarcimento)</p> <p>1. Nelle ipotesi previste dall'articolo 283, comma 1, lettere a), b), d), d-bis) e d-ter), l'azione per il risarcimento dei danni causati dalla circolazione dei veicoli e dei natanti, per i quali vi è obbligo di assicurazione, può essere proposta solo dopo che siano decorsi sessanta giorni da quello in cui il danneggiato abbia chiesto il risarcimento del danno, a mezzo raccomandata, all'impresa designata, inviandone copia</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera r) nn. 1 e 2</p>	<p>dalle imprese designate, comprese le spese ed al netto delle somme recuperate ai sensi dell'articolo 292, sono rimborsate dalla CONSAP - Fondo di garanzia per le vittime della strada, secondo le convenzioni, stipulate fra le imprese e il Fondo di garanzia per le vittime della strada, soggette all'approvazione del Ministero delle imprese e del made in Italy su proposta dell'IVASS.</p> <p>r) all'articolo 287 sono apportate le seguenti modifiche:</p> <p>1) al comma 1, primo periodo dopo le parole: «lettera a), b)» sono inserite le seguenti: «lettere c-bis)» ;</p> <p>2) al comma 5, le parole: «lettera c)» sono sostituite dalle seguenti: «lettere c) e c-bis)» e dopo le parole:</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>contestuale alla CONSAP - Fondo di garanzia per le vittime della strada. Nell'ipotesi prevista dall'articolo 283, comma 1, lettera c), l'azione per il risarcimento dei danni può essere proposta solo dopo che siano decorsi sei mesi dal giorno in cui il danneggiato ha richiesto il risarcimento del danno.</p> <p>2. Il danneggiato che, nell'ipotesi prevista dall'articolo 283, comma 1, lettera a), abbia fatto richiesta all'impresa designata, inviandone copia contestuale alla CONSAP - Fondo di garanzia per le vittime della strada, non è tenuto a rinnovare la domanda qualora successivamente venga</p>		<p>«dell'impresa di assicurazione» sono aggiunte le seguenti: «o altro soggetto che gestisce la procedura cui è soggetta l'impresa.»;</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>identificata l'impresa di assicurazione del responsabile.</p> <p>3. L'azione per il risarcimento del danno deve essere esercitata esclusivamente nei confronti dell'impresa designata. La CONSAP - Fondo di garanzia per le vittime della strada, può tuttavia intervenire nel processo, anche in grado di appello.</p> <p>4. Nei casi previsti dall'art. 283, comma 1, lettere b), d-bis) e d-ter), deve essere convenuto in giudizio anche il responsabile del danno.</p> <p>5. Nel giudizio promosso ai sensi dell'articolo 283, comma 1, lettera c), deve essere convenuto in giudizio anche il commissario liquidatore dell'impresa di assicurazione.</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>Art.1, n. 8) Art. 10-bis 7. Gli Stati membri garantiscono che l'organismo di cui al paragrafo 1, sulla base, tra l'altro, delle informazioni fornite dalla persona lesa su sua richiesta, fornisca alla persona lesa un'offerta d'indennizzo motivata o una risposta motivata a norma del secondo comma del presente paragrafo, conformemente al diritto nazionale applicabile, entro tre mesi dalla data in cui la persona lesa ha presentato la sua richiesta all'organismo.</p> <p>Ai fini del primo comma, l'organismo:</p> <p>a) presenta un'offerta di indennizzo motivata, con la quale chiarisce di essere tenuto a provvedere all'indennizzo conformemente al paragrafo 1, lettera a) o b), la richiesta non è contestata e i danni sono stati parzialmente o interamente quantificati;</p> <p>b) fornisce una risposta motivata ai punti sollevati nella richiesta, con la quale chiarisce di non essere tenuto a provvedere all'indennizzo conformemente al</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera s)</p>	<p>All'art. 288 CAP dopo il comma 1, è inserito il seguente: “1-bis. Entro tre mesi dalla richiesta di cui al comma 1, l'impresa designata: a) formula 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 b) fornisce una risposta motivata con la quale chiarisce di non essere tenuta a provvedere all'indennizzo, o con la quale neghi la responsabilità ovvero dichiara che la responsabilità non è chiaramente determinata ovvero che i danni non sono stati interamente quantificati.</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>paragrafo 1, lettera a) o b), o con la quale neghi la responsabilità ovvero dichiarare che la responsabilità non è chiaramente determinata ovvero che i danni non sono stati interamente quantificati.</p>				
<p>Art. 1, n. 8) Art. 10-bis 8. Laddove l'indennizzo sia dovuto in conformità del paragrafo 7, lettera a), secondo comma, l'organismo di cui al paragrafo 1 provvede a indennizzare la persona lesa senza indebito ritardo e in ogni caso entro tre mesi dall'accettazione, da parte della persona lesa, dell'offerta motivata di indennizzo di cui al paragrafo 7, lettera a), secondo comma.</p> <p>Ove i danni siano stati quantificati solo parzialmente, i requisiti relativi al pagamento dell'indennizzo di cui al primo comma si applicano a detti danni parzialmente quantificati a partire dal momento in cui è accettata la corrispondente offerta motivata di</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera s)</p>	<p>All'art. 288, dopo il comma 1-bis è inserito il comma: "1-ter Laddove l'indennizzo sia dovuto in conformità al comma 1-bis, lettera a), 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 somma corrisposta è imputata alla liquidazione definitiva del</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
indennizzo.			danno.	
<p>Art. 1, n. 8) <i>Art. 10-bis</i> 9. Gli Stati membri garantiscono che l'organismo di cui al paragrafo 1 disponga di tutti i poteri e le competenze necessari per poter cooperare a tempo debito con altri organismi di questo tipo in altri Stati membri, con gli organismi istituiti o autorizzati a norma dell'articolo 25 bis in tutti gli Stati membri e con altre parti interessate, inclusa un'impresa di assicurazione soggetta a procedura di fallimento o di liquidazione, il suo amministratore straordinario o liquidatore, e le autorità nazionali competenti degli Stati membri, in tutte le fasi della procedura di cui al presente articolo. Tale cooperazione include la richiesta, l'ottenimento e la fornitura di informazioni, compresi i dettagli di richieste di indennizzo specifiche, se del caso.</p>	<p>Art. 285 CAP <i>(Fondo di garanzia per le vittime della strada)</i> 1. Il Fondo di garanzia per le vittime della strada è amministrato, sotto la vigilanza del Ministero dello sviluppo economico, dalla CONSAP con l'assistenza di un apposito comitato. 2. Il Ministro dello sviluppo economico disciplina, con regolamento, le condizioni e le modalità di amministrazione, di intervento e di rendiconto del Fondo di garanzia per le vittime della strada, nonché la composizione del comitato di cui al comma 1. 3. Le imprese autorizzate all'esercizio delle assicurazioni per la</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera p), punto 1</p>	<p>All'articolo 285 CAP dopo il comma 1, è inserito il seguente comma: <i>"1-bis</i> Il Fondo coopera, quando necessario, con gli omologhi organismi degli altri Stati membri, con gli organismi di compensazione istituiti ai sensi dell'articolo 25-bis della direttiva 2009/103/CE, con tutte le altre parti interessate, nonché le Autorità competenti degli Stati membri. Tale cooperazione include la richiesta, l'ottenimento e la fornitura di informazioni, compresi i dettagli di richieste di indennizzo specifiche.</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti sono tenute a versare annualmente alla CONSAP, gestione autonoma del Fondo di garanzia per le vittime della strada, un contributo commisurato al premio incassato per ciascun contratto stipulato in adempimento dell'obbligo di assicurazione.</p> <p>4. Il regolamento di cui al comma 2 determina le modalità di fissazione annuale della misura del contributo, nel limite massimo del quattro per cento del premio imponibile, tenuto conto dei risultati della liquidazione dei danni che sono determinati nel rendiconto annualmente predisposto dal comitato di gestione del fondo.</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>Art. 1, n. 8) Art. 10-bis 10. Nel caso in cui lo Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione di cui al paragrafo 1 differisca dallo Stato membro di residenza della persona lesa, l'organismo di cui al paragrafo 1 dello Stato membro di residenza della persona lesa che ha indennizzato la persona lesa conformemente al paragrafo 8 ha diritto di esigere il rimborso totale della somma versata a titolo di indennizzo dall'organismo di cui al paragrafo 1 nello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione.</p> <p>L'organismo di cui al paragrafo 1 dello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione effettua il pagamento a favore dell'organismo di cui al paragrafo 1 dello Stato membro di residenza della persona lesa che ha indennizzato la persona lesa conformemente al paragrafo 8 in tempi ragionevoli, entro sei mesi, salvo diversamente convenuto</p>	<p>Art. 290 (Prescrizione dell'azione) 1. L'azione diretta che spetta al danneggiato nei confronti dell'impresa designata, nei casi previsti dall'articolo 283, comma 1, lettere a), b), d), d-bis) e d-ter), è soggetta al termine di prescrizione cui sarebbe soggetta l'azione verso il responsabile.</p> <p>2. L'azione che spetta al danneggiato nei confronti dell'impresa designata, nel caso previsto dall'articolo 283, comma 1, lettera c), è proponibile fino a che non sia prescritta l'azione nei confronti dell'impresa posta in liquidazione coatta.</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera p), punto 1</p> <p>Articolo 2, comma 1, lettera t)</p>	<p>All'articolo 285 CAP, dopo il comma 1-ter è inserito il seguente comma: <i>"1-quater.</i> Qualora il responsabile ultimo sia l'organismo dello Stato membro di origine dell'impresa di un altro Stato membro, il Fondo di cui al comma 1, 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 6 mesi o entro il diverso termine convenuto.</p> <p>Il comma 2 dell'articolo 290 del CAP è sostituito dal seguente:</p> <p>2. L'azione che spetta al danneggiato nei confronti dell'impresa designata, nel caso previsto</p>	<p>Si tratta di modifica apportata per esigenze di coordinamento con le modifiche proposte</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>per iscritto da tali organismi, dopo aver ricevuto una richiesta per il rimborso in questione.</p> <p>L'organismo che ha provveduto all' indennizzato ai sensi del primo comma è surrogato nei diritti della persona lesa nei confronti della persona che ha causato il sinistro o nei confronti della sua impresa di assicurazione, ad eccezione nei confronti del contraente o di un'altra persona assicurata che ha causato il sinistro nella misura in cui la responsabilità del contraente o della persona assicurata sia coperta dall'impresa di assicurazione insolvente a norma del diritto nazionale applicabile. Ogni Stato membro è tenuto a riconoscere tale diritto di surrogazione disposto da ogni altro Stato membro.</p>	<p>Art. 292 CAP <i>(Diritto di regresso e di surroga dell'impresa designata)</i></p> <p>1. L'impresa designata che, anche in via di transazione, ha risarcito il danno nei casi previsti dall'articolo 283, comma 1, lettere a) b), d), d-bis) e d-ter), ha azione di regresso nei confronti dei responsabili del sinistro per il recupero dell'indennizzo pagato nonché degli interessi e delle spese.</p> <p>2. 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</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera u)</p>	<p>dall'articolo 283, comma 1, lettere c), e c-bis) è proponibile fino a che non sia prescritta l'azione nei confronti dell'impresa.</p> <p>Il comma 2 dell'articolo 292 del CAP è sostituito dal seguente:</p> <p>2. Nel caso previsto dall'articolo 283, comma 1, lettere c), e c-bis 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. Se l'impresa è posta in liquidazione coatta sussistono gli stessi privilegi stabiliti dalla legge a favore dei medesimi.</p>	<p>Non si recepisce la parte in giallo in quanto dovrebbe essere già coperta dall'art. 292 CAP, comma 2.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	gli stessi privilegi stabiliti dalla legge a favore dei medesimi.			
<p>Art. 1, n. 8) Art. 10-bis 11. I paragrafi da 1 a 10 non pregiudicano il diritto degli Stati membri di:</p> <p>a) considerare l'indennizzo versato dall'organismo di cui al paragrafo 1 come sussidiario o meno;</p> <p>b) disciplinare la liquidazione dello stesso sinistro tra:</p> <p>i) l'organismo di cui al</p>				Non si recepisce. Il CAP è già conforme a quanto prescritto

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>paragrafo 1;</p> <p>ii) la persona o le persone responsabili del sinistro;</p> <p>iii) altre imprese di assicurazione o altri organismi previdenziali tenuti ad indennizzare la persona lesa.</p>				
<p>Art.1, n. 8) Art. 10-bis 12. Gli Stati membri non consentono che l'organismo di cui al paragrafo 1 subordini il pagamento dell'indennizzo a condizioni diverse da quelle stabilite dalla presente direttiva. In particolare, gli Stati membri non consentono che l'organismo di cui al paragrafo 1 subordini il pagamento dell'indennizzo alla condizione che la persona lesa dimostri che la persona fisica o giuridica responsabile non è in grado o rifiuta di pagare.</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera s), punto 1</p> <p>Articolo 2, comma 1, lettera s)</p>	<p>All'articolo 288 CAP, nella rubrica la parola "assicurati" è sostituita dalla seguente: "danneggiati".</p> <p>Dopo il comma 1-ter, dell'art. 288 CAP è inserito il seguente: "1-quater. 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 da quelle stabilite nei commi precedenti.</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>Art. 1, n. 8) Art. 10-bis</p> <p>13. Gli organismi di cui al paragrafo 1 o gli enti di cui al secondo comma del presente paragrafo si impegnano a concludere un accordo entro il 23 dicembre 2023 per dare attuazione al presente articolo, per quanto riguarda le loro funzioni e i loro obblighi e le procedure di rimborso a norma del presente articolo.</p> <p>A tal fine, entro il 23 giugno 2023 ogni Stato membro:</p> <p>a) istituisce o autorizza l'organismo di cui al paragrafo 1 e lo dota del potere a negoziare e concludere un siffatto accordo; o</p> <p>b) designa un ente e lo dota dei poteri per negoziare e concludere un siffatto accordo, al quale gli organismi di cui al paragrafo 1 aderiranno una volta istituiti o autorizzati.</p> <p>L'accordo di cui al primo comma è</p>			<p>All'art. 285 CAP, dopo il comma 4 è inserito il seguente:</p> <p>“4-bis. La CONSAP ha il potere di negoziare e di concludere un accordo, entro il 23 dicembre 2023, un accordo con gli organismi omologhi al Fondo di garanzia per le vittime della strada degli altri Stati membri dell'Unione europea, al fine di dare attuazione alle procedure di rimborso e di rivalsa previste dall'articolo 10-bis, paragrafo 13, della direttiva 2009/103/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009. L'accordo è notificato immediatamente alla Commissione europea.</p>	<p>Proposta già formulata al MISE e inserita in un apposito decreto legislativo (AG n. 28) trasmesso alle Camere il 22 febbraio 2023 - Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, lett. a), D.Lgs. 15 maggio 2023, n. 70, a decorrere dal 16 giugno 2023, ai sensi di quanto disposto dall'art. 3, comma 1, del medesimo D.Lgs. n. 70/2023.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>notificato immediatamente alla Commissione.</p> <p>Nel caso in cui l'accordo di cui al primo comma non sia concluso entro il 23 dicembre 2023, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente alla procedura di cui all'articolo 28 ter al fine di precisare i compiti e gli obblighi procedurali degli organismi di cui al paragrafo 1 per quanto riguarda il rimborso.»;</p>				
<p>Art. 1, n. 9) 9) all'articolo 11, il primo comma è sostituito dal seguente:</p> <p>«In caso di controversia tra l'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, e l'assicuratore della responsabilità civile su chi debba indennizzare la persona lesa, gli Stati membri adottano le misure adeguate affinché sia designata senza indugio la parte tenuta a pagare l'indennizzo in prima istanza.»;</p>				<p>Si tratta di modifica meramente formale pertanto non si recepisce (si sostituiscono i termini: "vittima" con "persona lesa" e "in un primo tempo" con "in prima istanza").</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>Art. 1, n. 10) 10) il titolo del capo 5 è sostituito dal seguente:</p> <p><i>«CAPO 5 CATEGORIE SPECIFICHE DI PERSONE LESE, CLAUSOLE DI ESCLUSIONE, UNICO PREMIO, VEICOLI SPEDITI DA UNO STATO MEMBRO AD UN ALTRO»;</i></p>				Non si recepisce in quanto si tratta di modifica meramente formale
<p>Art. 1, n. 11) 11) il titolo dell'articolo 12 è sostituito dal seguente:</p> <p><i>«Categorie specifiche di persone lese»;</i></p>				Non si recepisce in quanto si tratta di modifica meramente formale
<p>Art. 1, n. 12) 12) l'articolo 13 è così modificato:</p> <p>a) al paragrafo 1:</p> <p>i) la parte introduttiva del primo comma è sostituita dalla seguente:</p>				Non si recepisce in quanto si tratta di modifica meramente formale (sostituzione del termine "vittime" con "persone lese")

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>«1. Ciascuno Stato membro prende tutte le misure appropriate affinché sia reputata senza effetto, per quanto riguarda il ricorso dei terzi lesi a seguito di un sinistro, qualsiasi disposizione legale o clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione rilasciato conformemente all'articolo 3 che escluda dall'assicurazione l'utilizzo o la guida di autoveicoli da parte:»;</p> <p>ii) il terzo comma è sostituito dal seguente:</p> <p>«Gli Stati membri hanno la facoltà, per i sinistri avvenuti nel loro territorio, di non applicare la disposizione del primo comma se e nella misura in cui la persona lesa può ottenere il risarcimento del danno da un istituto di sicurezza sociale.»;</p> <p>b) al paragrafo 2, il secondo comma è sostituito dal seguente:</p>				

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
«Gli Stati membri che, per il caso di veicoli rubati od ottenuti con la violenza, prevedono l'intervento dell'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, possono fissare per i danni alle cose una franchigia non superiore a 250 EUR, opponibile alla persona lesa.»;				
<p>Art. 1, n. 13) 13) all'articolo 15, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:</p> <p>«1. In deroga all'articolo 13, punto 13), lettera b), della direttiva 2009/138/CE, quando un veicolo è spedito da uno Stato membro ad un altro, si considera Stato membro nel quale è situato il rischio, a seconda della scelta della persona responsabile della copertura della responsabilità civile, lo Stato membro di immatricolazione o, a decorrere dall'accettazione della consegna da parte dell'acquirente, lo Stato membro di destinazione, per un periodo di trenta giorni, anche se</p>	<p>Art. 1, comma 1, CAP fff) Stato membro di ubicazione del rischio:</p> <p>4-bis) lo Stato di cui alla lettera bbb) 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;</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera a)</p>	<p>All'art. 1, comma 1, CAP, il numero 4-bis) è sostituito dal seguente:</p> <p>"4-bis) nel caso in cui un veicolo è spedito da uno Stato membro ad un altro, a seconda della scelta della persona responsabile della copertura della responsabilità civile, lo Stato membro di immatricolazione o, a decorrere dall'accettazione della consegna da parte dell'acquirente, lo Stato membro di destinazione, per un periodo di trenta giorni, anche se il veicolo non è stato formalmente immatricolato nello Stato</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
il veicolo non è stato formalmente immatricolato nello Stato membro di destinazione.			membro di destinazione;”	
<p>Art. 1 n. 13) Gli Stati membri assicurano che il centro d'informazione di cui all'articolo 23 dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato, dello Stato membro di destinazione, qualora diverso, nonché di qualsiasi altro Stato membro interessato, come lo Stato membro sul cui territorio si è verificato un sinistro o lo Stato membro in cui risiede la persona lesa, cooperino tra loro per garantire che le necessarie informazioni sul veicolo spedito di cui dispongono a norma dell'articolo 23 siano disponibili.»;</p>	<p>Art. 154 CAP <i>(Centro di informazione italiano)</i> 8. Il Centro di informazione coopera con i centri di informazione istituiti dagli altri Stati membri per l'attuazione delle disposizioni previste dall'ordinamento comunitario.</p>			Non è necessario il recepimento in quanto già coperto dal comma 8 dell'art. 154 CAP
<p>Art. 1, n. 14) 14) è inserito l'articolo seguente:</p> <p>«Articolo 15 bis Tutela delle persone lese nei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera l)</p>	<p>Dopo l'art. 144 CAP, è inserito il seguente: “Art. 144-bis. Tutela dei danneggiati nei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo</p> <p>1. Nel caso di un</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>veicolo</p> <p>1. Nel caso di un sinistro causato da un insieme di veicoli consistente in un veicolo trainante un rimorchio, laddove il rimorchio disponga di un'assicurazione della responsabilità civile separata, la persona lesa può presentare la propria richiesta di indennizzo direttamente all'impresa di assicurazione che ha assicurato il rimorchio, ove:</p> <p>a) possa essere identificato il rimorchio, ma non possa essere identificato il veicolo trainante; e</p> <p>b) il diritto nazionale applicabile preveda che l'assicuratore del rimorchio provveda all'indennizzo.</p> <p>L'impresa di assicurazione che ha indennizzato la persona lesa esercita l'azione di regresso nei confronti dell'impresa che ha assicurato il veicolo trainante, o dell'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, se e nella misura</p>			<p>sinistro causato da un insieme di veicoli consistente in un veicolo trainante e in un rimorchio, laddove il rimorchio disponga di un'assicurazione della responsabilità civile separata, il danneggiato può presentare la propria richiesta di indennizzo direttamente all'impresa di assicurazione che ha assicurato il rimorchio, ove:</p> <p>a) possa essere identificato il rimorchio, ma non possa essere identificato il veicolo trainante; e</p> <p>b) la legge nazionale applicabile al sinistro preveda che l'assicuratore del rimorchio provveda all'indennizzo.</p> <p>2. L'impresa di assicurazione del rimorchio che ha indennizzato il</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>in cui è previsto dal diritto nazionale applicabile.</p> <p>Il presente paragrafo non pregiudica il diritto nazionale applicabile che preveda norme più favorevoli alla persona lesa.</p> <p>2. Nel caso di un sinistro causato da un insieme di veicoli consistente in un veicolo trainante un rimorchio, l'assicuratore del rimorchio, salvo laddove il diritto nazionale applicabile lo obblighi a fornire un indennizzo completo, informa la persona lesa, su richiesta di quest'ultima e senza indebito ritardo:</p> <p>a) dell'identità dell'assicuratore del veicolo trainante; o</p> <p>b) qualora l'assicuratore del rimorchio non sia in grado di identificare l'assicuratore del veicolo trainante, del meccanismo di indennizzo previsto dall'articolo</p>			<p>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 o dell'equivalente organismo dello Stato membro la cui legge nazionale si applica nel caso di sinistro.</p> <p>3. Nel caso di sinistro di cui al comma 1, l'assicuratore del rimorchio, salvo laddove la legge nazionale applicabile lo obblighi a fornire un indennizzo completo, informa il danneggiato, su richiesta di quest'ultimo e senza indebito ritardo:</p> <p>a) dell'identità dell'assicuratore del veicolo trainante; o</p> <p>b) qualora l'assicuratore del rimorchio</p>	<p>Non si recepisce il paragrafo 1, ultimo comma (<i>"Il presente paragrafo non pregiudica il diritto nazionale applicabile che preveda norme più favorevoli alla persona lesa."</i>)</p> <p>Si tratta di un principio già presente nel nostro ordinamento per cui le modifiche alla disciplina vigente fanno salve le norme più favorevoli a tutela del danneggiato/consumatore</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
10.»;			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.”	
<p>Art. 1, n. 15 15) l'articolo 16 è sostituito dal seguente:</p> <p>«Articolo 16 Attestazione dello stato di rischio della garanzia</p> <p>Gli Stati membri provvedono affinché il contraente possa esigere in qualunque momento un'attestazione dello stato di rischio della garanzia di responsabilità civile concernente il veicolo o i veicoli coperti da tale contratto almeno durante gli ultimi cinque anni del rapporto contrattuale, oppure dell'assenza di sinistri (“attestazione di sinistralità pregressa”).</p>	<p>Art. 134 CAP <i>(Attestazione sullo stato del rischio)</i></p> <p>1. L'IVASS, con regolamento, determina 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</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera i), punto 1</p>	<p>L'art. 134 CAP è sostituito dal seguente: <i>(Attestazione sullo stato del rischio)</i></p> <p>1. 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</p>	<p>Considerando che il par. 6 prevede che la Commissione europea adotti, entro il 23/07/2023, atti di esecuzione contenenti le specifiche tecniche dell'attestazione dello stato di rischio, si propone di abrogare il comma 1 dell'art. 134 CAP. Di conseguenza si è ritenuto di sostituire l'articolo salvaguardando tuttavia la vecchia numerazione a partire dal comma 2 fino al 4 quater.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>L'impresa assicurativa, o un organismo eventualmente designato da uno Stato membro al fine di fornire l'assicurazione obbligatoria ovvero tali attestazioni, rilascia l'attestazione di sinistralità pregressa al contraente entro quindici giorni dalla richiesta. Gli Stati membri utilizzano a tal fine il formulario dell'attestazione di sinistralità pregressa.</p> <p>Gli Stati membri garantiscono che le imprese di assicurazione, nel tenere conto delle attestazioni di sinistralità pregressa emesse da altre imprese di assicurazione o altri organismi di cui al secondo comma, non trattino i contraenti in maniera discriminatoria né maggiorino i loro premi in ragione della loro nazionalità o unicamente sulla base del loro precedente Stato membro di residenza.</p> <p>Gli Stati membri garantiscono che, nel tenere conto delle attestazioni di sinistralità</p>	<p>locatario in caso di locazione finanziaria. Le indicazioni contenute nell'attestazione sullo stato del rischio devono comprendere la specificazione della tipologia del danno liquidato.</p> <p>1-bis. I soggetti di cui al comma 1 hanno diritto di esigere in qualunque momento, entro quindici giorni dalla richiesta, l'attestazione sullo stato del rischio relativo agli ultimi cinque anni del contratto di assicurazione obbligatoria relativo ai veicoli a motore secondo le modalità stabilite dall'IVASS con il regolamento di cui al comma 1.</p>		<p>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 delle banche dati elettroniche di cui al comma 2 del presente articolo o di cui all'articolo 135.</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>pregressa ai fini della definizione dei premi, le imprese di assicurazione trattino le attestazioni emesse in altri Stati membri alla pari di quelle emesse da un'impresa di assicurazione o dagli organismi di cui al secondo comma nello stesso Stato membro, ivi incluso per quanto riguarda l'applicazione di eventuali sconti.</p> <p>Gli Stati membri garantiscono che le imprese di assicurazione pubblichino una panoramica generale delle loro politiche per quanto riguarda l'uso delle attestazioni di sinistralità pregressa nel calcolare i premi.</p> <p>La Commissione adotta, entro il 23 luglio 2023, atti di esecuzione che specifichino, per mezzo di un modello, la forma e il contenuto delle attestazioni di sinistralità pregressa di cui al secondo comma. Il modello contiene le seguenti informazioni:</p> <p>a) l'identità dell'impresa di assicurazione o dell'organismo</p>	<p>1-ter. La consegna dell'attestazione sullo stato del rischio, ai sensi dei commi 1 e 1-bis, nonché ai sensi del regolamento dell'IVASS di cui al comma 1, è effettuata per via telematica, attraverso l'utilizzo delle banche dati elettroniche di cui al comma 2 del presente articolo o di cui all'articolo 135.</p> <p>2. Il regolamento prevede l'obbligo, a</p>		<p>2.Le imprese di assicurazione inseriscono le informazioni riportate sull'attestato di rischio in una banca dati elettronica detenuta da enti pubblici ovvero, qualora già esistente, da enti privati, al fine di consentire adeguati controlli nell'assunzione dei contratti di assicurazione di cui all'articolo 122, comma 1. In ogni caso, l'IVASS ha accesso gratuito alla banca dati contenente le informazioni sull'attestazione.</p> <p>3.La classe di merito indicata sull'attestato di rischio si riferisce al proprietario del veicolo. Il regolamento stabilisce la validità, comunque non inferiore a dodici mesi, ed individua i termini relativi alla decorrenza ed alla durata del periodo di</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>che rilascia l'attestazione di sinistralità pregressa;</p> <p>b) l'identità del contraente, incluse le sue informazioni di contatto;</p> <p>c) il veicolo assicurato e il numero di identificazione del veicolo;</p> <p>d) la data di inizio e la data di cessazione della copertura assicurativa del veicolo;</p> <p>e) il numero dei sinistri comportanti responsabilità civile liquidati nel quadro del contratto di assicurazione del contraente nel periodo oggetto dell'attestazione di sinistralità pregressa, inclusa la data di ciascun sinistro;</p> <p>f) informazioni aggiuntive pertinenti in virtù delle norme o delle prassi applicabili negli Stati membri.</p> <p>La Commissione consulta tutte le parti interessate e collabora strettamente con gli Stati membri prima di adottare tali atti di esecuzione.</p>	<p>carico delle imprese di assicurazione, di inserimento delle informazioni riportate sull'attestato di rischio in una banca dati elettronica detenuta da enti pubblici ovvero, qualora già esistente, da enti privati, al fine di consentire adeguati controlli nell'assunzione dei contratti di assicurazione di cui all'articolo 122, comma 1. In ogni caso l'IVASS ha accesso gratuito alla banca dati contenente le informazioni sull'attestazione.</p> <p>3. La classe di merito indicata sull'attestato di rischio si riferisce al proprietario del veicolo. Il regolamento stabilisce la validità, comunque non inferiore a dodici mesi, ed individua i termini relativi alla decorrenza</p>		<p>osservazione. In caso di cessazione del rischio assicurato o in caso di sospensione o di mancato rinnovo del contratto di assicurazione per mancato utilizzo del veicolo, l'ultimo attestato di rischio conseguito conserva validità per un periodo di cinque anni.</p> <p>4. L'attestazione sullo stato del rischio, all'atto della stipulazione di un contratto per il medesimo veicolo al quale si riferisce l'attestato, è acquisita direttamente dall'impresa assicuratrice in via telematica attraverso le banche dati di cui al comma 2 del presente articolo e di cui all'articolo 135.</p> <p>4-bis. L'impresa di assicurazione, in tutti i casi di stipulazione di un nuovo contratto e in tutti i casi di</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 28 bis, paragrafo 2.»</p>	<p>ed alla durata del periodo di osservazione. In caso di cessazione del rischio assicurato o in caso di sospensione o di mancato rinnovo del contratto di assicurazione per mancato utilizzo del veicolo, l'ultimo attestato di rischio conseguito conserva validità per un periodo di cinque anni.</p> <p>4. L'attestazione sullo stato del rischio, all'atto della stipulazione di un contratto per il medesimo veicolo al quale si riferisce l'attestato, è acquisita direttamente dall'impresa assicuratrice in via telematica attraverso le banche dati di cui al comma 2 del presente articolo e di cui all'articolo 135.</p> <p>4-bis. L'impresa di assicurazione, in tutti i</p>		<p>rinnovo di contratti già stipulati, purché in assenza di sinistri con responsabilità esclusiva o principale o paritaria negli ultimi cinque anni, sulla base delle risultanze dell'attestato di rischio, relativi a un ulteriore veicolo, anche di diversa tipologia, acquistato dalla persona fisica già titolare di polizza assicurativa o da un componente stabilmente convivente del suo nucleo familiare, non può assegnare al contratto una classe di merito più sfavorevole rispetto a quella risultante dall'ultimo attestato di rischio conseguito sul veicolo già assicurato e non può discriminare in funzione della durata del rapporto garantendo, nell'ambito della classe di merito, le condizioni di premio assegnate agli assicurati aventi le stesse</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>casi di stipulazione di un nuovo contratto e in tutti i casi di rinnovo di contratti già stipulati, purché in assenza di sinistri con responsabilità esclusiva o principale o paritaria negli ultimi cinque anni, sulla base delle risultanze dell'attestato di rischio, relativi a un ulteriore veicolo, anche di diversa tipologia, acquistato dalla persona fisica già titolare di polizza assicurativa o da un componente stabilmente convivente del suo nucleo familiare, non può assegnare al contratto una classe di merito più sfavorevole rispetto a quella risultante dall'ultimo attestato di rischio conseguito sul veicolo già assicurato e non può discriminare in funzione della durata del rapporto garantendo, nell'ambito</p>		<p>caratteristiche di rischio del soggetto che stipula il nuovo contratto.</p> <p>4-ter. Conseguentemente al verificarsi di un sinistro, le imprese di assicurazione non possono applicare alcuna variazione di classe di merito prima di aver accertato l'effettiva responsabilità del contraente, che è individuata nel responsabile principale del sinistro, secondo la liquidazione effettuata in relazione al danno e fatto salvo un diverso accertamento in sede giudiziale. Ove non sia possibile accertare la responsabilità principale, ovvero, in via provvisoria, salvo conguaglio, in caso di liquidazione parziale, la responsabilità si computa pro quota in relazione al numero dei conducenti coinvolti, ai fini della</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>della classe di merito, le condizioni di premio assegnate agli assicurati aventi le stesse caratteristiche di rischio del soggetto che stipula il nuovo contratto.</p> <p>4ter. Conseguentemente al verificarsi di un sinistro, le imprese di assicurazione non possono applicare alcuna variazione di classe di merito prima di aver accertato l'effettiva responsabilità del contraente, che è individuata nel responsabile principale del sinistro, secondo la liquidazione effettuata in relazione al danno e fatto salvo un diverso accertamento in sede giudiziale. Ove non sia possibile accertare la responsabilità principale, ovvero, in via provvisoria, salvo conguaglio, in caso</p>		<p>eventuale variazione di classe a seguito di più sinistri. In ogni caso, le variazioni peggiorative apportate alla classe di merito e i conseguenti incrementi del premio per gli assicurati che hanno esercitato la facoltà di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b), devono essere inferiori a quelli altrimenti applicati.</p> <p>4-ter.1. Conseguentemente al verificarsi di un sinistro, qualora l'assicurato accetti l'installazione di uno dei dispositivi di cui all'articolo 132-ter, le variazioni peggiorative apportate alla classe di merito e i conseguenti incrementi del premio devono essere inferiori a quelli altrimenti applicati.</p> <p>4.ter.2. Al verificarsi di un</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>di liquidazione parziale, la responsabilità si computa pro quota in relazione al numero dei conducenti coinvolti, ai fini della eventuale variazione di classe a seguito di più sinistri. In ogni caso, le variazioni peggiorative apportate alla classe di merito e i conseguenti incrementi del premio per gli assicurati che hanno esercitato la facoltà di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b), devono essere inferiori a quelli altrimenti applicati.</p> <p>4-ter.1. Conseguentemente al verificarsi di un sinistro, qualora l'assicurato accetti l'installazione di uno dei dispositivi di cui all'articolo 132-ter, le variazioni peggiorative apportate alla classe di merito e i conseguenti</p>		<p>sinistro di cui si sia reso responsabile in via esclusiva o principale un conducente collocato nella classe di merito più favorevole per il veicolo di diversa tipologia ai sensi delle disposizioni del comma 4 -bis e che abbia comportato il pagamento di un indennizzo complessivamente superiore a euro 5.000, le imprese di assicurazione, alla prima scadenza successiva del contratto, possono assegnare, per il solo veicolo di diversa tipologia coinvolto nel sinistro, una classe di merito superiore fino a cinque unità rispetto ai criteri indicati dall'IVASS ai sensi del presente articolo. Le disposizioni del presente comma si applicano unicamente ai soggetti beneficiari dell'assegnazione della classe di merito più</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>incrementi del premio devono essere inferiori a quelli altrimenti applicati.</p> <p>4.ter.2. Al verificarsi di un sinistro di cui si sia reso responsabile in via esclusiva o principale un conducente collocato nella classe di merito più favorevole per il veicolo di diversa tipologia ai sensi delle disposizioni del comma 4 -bis e che abbia comportato il pagamento di un indennizzo complessivamente superiore a euro 5.000, le imprese di assicurazione, alla prima scadenza successiva del contratto, possono assegnare, per il solo veicolo di diversa tipologia coinvolto nel sinistro, una classe di merito superiore fino a cinque unità rispetto ai criteri indicati dall'IVASS</p>		<p>favorevole per il solo veicolo di diversa tipologia ai sensi delle disposizioni del comma 4 - bis nel testo in vigore successivamente alle modifiche introdotte dall'articolo 55 - bis comma 1, lettera a) del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157.</p> <p>4-quater. È fatto comunque obbligo alle imprese di assicurazione di comunicare tempestivamente al contraente le variazioni peggiorative apportate alla classe di merito.</p> <p>4-quinquies. L'impresa adotta, ai sensi dell'articolo 30, comma 5, le politiche relative all'uso delle attestazioni di sinistralità pregressa nel calcolare i</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>ai sensi del presente articolo. Le disposizioni del presente comma si applicano unicamente ai soggetti beneficiari dell'assegnazione della classe di merito più favorevole per il solo veicolo di diversa tipologia ai sensi delle disposizioni del comma 4 - bis nel testo in vigore successivamente alle modifiche introdotte dall'articolo 55 - bis comma 1, lettera a) del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157.</p> <p>4-quater. È fatto comunque obbligo alle imprese di assicurazione di comunicare tempestivamente al contraente le variazioni peggiorative apportate</p>		<p>premi e pubblica una panoramica generale delle stesse.</p> <p>4 -sexies. Fino all'emanazione da parte della Commissione europea dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 16 della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009, il quale specifica, per mezzo di un modello, la forma e il contenuto delle attestazioni di sinistralità pregressa, si applicano le disposizioni adottate dall'IVASS con proprio regolamento.»</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	alla classe di merito.			Si tratta del Regolamento IVASS n. 9/2015.
<p>Art. 1, n. 16) 16) è inserito l'articolo seguente:</p> <p>«Articolo 16 bis</p> <p>Strumenti di confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli</p> <p>1. Gli Stati membri possono scegliere di certificare strumenti che consentano ai consumatori di confrontare gratuitamente i prezzi, le tariffe e la copertura dei diversi prestatori di assicurazione obbligatoria, indicati all'articolo 3 come «strumenti indipendenti di confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli», qualora siano soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 2.</p>	<p>Art. 132 CAP <i>(Obblighi informativi degli intermediari)</i></p> <p>2. Al fine di cui al comma 1, gli intermediari forniscono l'indicazione dei premi offerti dalle imprese di assicurazione mediante collegamento telematico al preventivatore consultabile nei siti internet dell'IVASS e del Ministero dello sviluppo economico e senza obbligo di rilascio di supporti cartacei.</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera g)</p>	<p>Dopo l'art. 132 CAP è inserito il seguente articolo:</p> <p><i>«Art. 132.1. Preventivatore per il confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli</i></p> <p>1. I consumatori confrontano gratuitamente i prezzi, le tariffe e le condizioni contrattuali delle imprese di assicurazione che forniscono copertura nel ramo dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, attraverso lo strumento indipendente denominato Preventivatore,</p>	<p>Il CAP attualmente prevede un solo richiamo al preventivatore all'art. 132-bis, comma 2.</p>

<p>DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103</p>	<p>CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI</p>	<p>ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO</p>	<p>CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI</p>	<p>EVENTUALI NOTE</p>
<p>2. Uno strumento di confronto ai sensi del paragrafo 1:</p> <p>a) è operativamente indipendente dai prestatori dell'assicurazione obbligatoria di cui all'articolo 3 e assicura che i prestatori di servizi ricevano pari trattamento nei risultati di ricerca;</p> <p>b) indica chiaramente l'identità dei proprietari e degli operatori dello strumento di confronto;</p> <p>c) enuncia i criteri chiari e oggettivi su cui si basa il confronto;</p> <p>d) utilizza un linguaggio chiaro e privo di ambiguità;</p> <p>e) fornisce informazioni precise e aggiornate e indica la data dell'ultimo aggiornamento;</p> <p>f) è aperto a qualsiasi prestatore dell'assicurazione obbligatoria di cui all'articolo 3, mette a disposizione le informazioni pertinenti, include un'ampia gamma di offerte che copra un segmento significativo del mercato dell'assicurazione</p>			<p>consultabile nei siti internet dell'IVASS e del Ministero delle imprese e del made in Italy.</p> <p>2. Il Preventivatore è dotato delle seguenti caratteristiche:</p> <p>a) assicura che i prestatori di servizi ricevano pari trattamento nei risultati di ricerca;</p> <p>b) indica chiaramente l'identità dei proprietari e degli operatori dello strumento di confronto;</p> <p>c) enuncia i criteri chiari e oggettivi su cui si basa il confronto;</p> <p>d) utilizza un linguaggio chiaro;</p> <p>e) fornisce informazioni precise e aggiornate e indica la data dell'ultimo aggiornamento;</p> <p>f) è aperto a qualsiasi prestatore</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>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;</p> <p>g) prevede una procedura efficace per segnalare le informazioni errate;</p> <p>h) comprende una dichiarazione indicante che i prezzi si basano sulle informazioni fornite e non sono vincolanti per i prestatori di servizi di assicurazione.»;</p>			<p>dell'assicurazione obbligatoria di cui al comma 1, mette a disposizione le informazioni pertinenti, include un'ampia gamma di offerte che copra 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;</p> <p>g) prevede una procedura efficace per segnalare le informazioni errate;</p> <p>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.</p>	
Art. 1, n. 17)	Art. 154 CAP			Si riterrebbe di non recepire in

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>17) l'articolo 23 è così modificato:</p> <p>a) è inserito il paragrafo seguente: «1 bis. Gli Stati membri garantiscono che le imprese di assicurazione o altre entità siano tenute a fornire le informazioni di cui al paragrafo 1, lettera a), punti i), ii) e iii), ai centri d'informazione e a informarli ogniqualvolta una polizza assicurativa perde validità o cessa di coprire un veicolo con numero di immatricolazione.»;</p> <p>b) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente: «6. Il trattamento dei dati personali risultanti dai paragrafi da 1 a 5 è svolto nel rispetto del regolamento (UE) 2016/679.»;</p>	<p><i>(Centro di informazione italiano)</i></p> <p>4. Le imprese di assicurazione che coprono la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli, che stazionano abitualmente nel territorio della Repubblica, sono tenute a comunicare in via sistematica i dati relativi ai numeri di targa dei veicoli assicurati, ai numeri di polizza, alla data di cessazione della copertura assicurativa, ai nominativi dei mandatari per la liquidazione dei sinistri nominati in ciascuno Stato membro e, a richiesta, tempestivamente i dati relativi al nome ed indirizzo del proprietario o dell'usufruttuario o dell'acquirente con patto di riservato dominio o del locatario in caso di locazione finanziaria.</p>			<p>quanto già coperto dall'art. 154, CAP, commi 4 e seguenti.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>5. Le procedure, i tempi e le modalità di invio dei dati da parte delle imprese di assicurazione, le modalità del relativo trattamento dei dati e di gestione del Centro di informazione italiano, anche nei confronti degli interessati e degli aventi diritto alle informazioni, nonché le modalità di accesso alle informazioni per le imprese di assicurazione ed i mandatari per la liquidazione dei sinistri, sono definite con regolamento adottato dalla CONSAP, sentito il Garante per la protezione dei dati personali. Con lo stesso regolamento sono individuati i dati contenuti nella banca dati sinistri, di cui all'articolo 135, che sono oggetto di trattamento anche da parte del Centro di</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>informazione italiano, con esclusione dei dati sensibili.</p> <p>6. Per le esigenze di funzionamento del Centro di informazione italiano, la CONSAP è autorizzata, ai sensi del codice in materia di protezione dei dati personali, ad avvalersi dei dati trattati dall'IVASS per le finalità della banca dati sinistri. L'IVASS, con regolamento, organizza la banca dati sinistri al fine di coordinare il trattamento dei dati con le esigenze del Centro di informazione italiano.</p> <p>7. Il trattamento e la comunicazione dei dati personali sono consentiti, con esclusione dei dati personali sensibili ai sensi del codice in materia di protezione dei dati personali, nei limiti stabiliti dal presente capo. Le informazioni di</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>cui al comma 2 sono conservate per un periodo di sette anni dalla data di cessazione dell'immatricolazione del veicolo o di scadenza del contratto di assicurazione.</p> <p>8. Il Centro di informazione coopera con i centri di informazione istituiti dagli altri Stati membri per l'attuazione delle disposizioni previste dall'ordinamento comunitario.</p>			
<p>Art.1, n.18) 18) è inserito l'articolo seguente:</p> <p>«Articolo 25 bis</p> <p>Protezione delle 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</p>	<p>Art. 297 CAP <i>(Ambito di intervento dell'Organismo di indennizzo italiano)</i></p> <p>1. L'Organismo di indennizzo italiano è incaricato di risarcire gli aventi diritto che abbiano residenza nel territorio della Repubblica, per danni a cose o a persone</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera z)</p>	<p>Dopo il comma 1, dell'art. 297 CAP, è inserito il seguente comma:</p> <p>1-bis. 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</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>assicurazione</p> <p>1. Ogni Stato membro istituisce o autorizza un organismo incaricato di indennizzare le persone lese che risiedono all'interno del suo territorio, nei casi contemplati dall'articolo 20, paragrafo 1, 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:</p> <p>a) l'impresa di assicurazione è soggetta a una procedura fallimentare; o</p> <p>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/CE.</p>	<p>derivanti da sinistri avvenuti in un altro Stato membro e provocati dall'uso di:</p> <p>a) un veicolo assicurato tramite uno stabilimento situato in altro Stato membro e stazionario in un altro Stato membro;</p> <p>b) un veicolo di cui risulti impossibile l'identificazione;</p> <p>c) un veicolo di cui risulti impossibile, entro due mesi dal sinistro, identificare l'impresa di assicurazione.</p> <p>2. Nel caso di cui al comma 1, lettera a), l'Organismo di indennizzo italiano interviene anche qualora il sinistro sia avvenuto in uno Stato terzo il cui Ufficio nazionale per l'assicurazione abbia aderito al sistema della carta verde.</p>		<p>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.”</p>	
Art. 1 n. 18)		Articolo 2,	All'articolo 296, comma 1	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>Art. 25-bis 2. Ogni Stato membro adotta le misure appropriate affinché l'organismo di cui al paragrafo 1 disponga di fondi sufficienti per indennizzare le persone lese conformemente alle norme definite al paragrafo 10 laddove siano dovuti pagamenti compensativi nelle situazioni previste dal paragrafo 1, lettere a) e b). Tali misure possono includere obblighi in termini di contributi finanziari, a condizione che siano imposti esclusivamente alle imprese di assicurazione autorizzate dallo Stato membro che li impone.</p>		<p>comma 1, lettera v), punto 1</p> <p>Articolo 2, comma 1, lettera z)</p>	<p>è aggiunto il seguente periodo "Per l'esercizio delle funzioni di cui al all'articolo 297, comma 1-bis, la CONSAP utilizza il contributo di cui all'articolo 285, comma 3-bis."</p> <p>Dopo il comma 1-bis dell'art. 297 Cap, è inserito il seguente comma: "1-ter. Nei casi di cui all'articolo 297, 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.</p>	
<p>Art. 1, n. 18) Art. 25-bis 3. Fatti salvi gli obblighi di cui</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera z)</p>	<p>All'art. 297 CAP, dopo il comma 1-ter, è inserito il seguente:</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>all'articolo 280 della direttiva 2009/138/CE, ogni Stato membro provvede affinché, ogniqualvolta un tribunale competente o qualsiasi altra autorità competente emana un'ordinanza o adotta una decisione concernente l'avvio della procedura di cui al paragrafo 1, lettera a) o b), nei confronti di un'impresa di assicurazione per la quale detto Stato membro è lo Stato membro di origine, tale ordinanza o decisione è resa pubblica. L'organismo di cui al paragrafo 1 stabilito nello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione garantisce che tutti gli organismi di cui al paragrafo 1 e tutti gli organismi d'indennizzo di cui all'articolo 24, in tutti gli Stati membri, siano tempestivamente informati di tale ordinanza o decisione.</p>			<p><i>"1-quater.</i> 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.</p>	
<p>Art. 1, n. 18) Art. 25-bis 4. La persona lesa può presentare una richiesta di indennizzo direttamente</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera aa)</p>	<p>Dopo il comma 1, dell'art. 298 CAP è inserito il seguente comma: <i>"1-bis.</i> Gli aventi diritto possono altresì presentare</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
all'organismo di cui al paragrafo 1.			all'Organismo di indennizzo italiano richiesta di risarcimento nei casi previsti dall'articolo 297, comma 1-bis."	
<p>Art.1, n. 18) Art. 25-bis 5. Alla ricezione della richiesta, l'organismo di cui al paragrafo 1 informa l'organismo equivalente dello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione, l'organismo d'indennizzo di cui all'articolo 24 dello Stato membro di residenza della persona lesa e l'impresa di assicurazione soggetta a procedura di fallimento o di liquidazione, o il suo amministratore straordinario o liquidatore quali definiti, rispettivamente, all'articolo 268, paragrafo 1, rispettivamente lettere e) e f), della direttiva 2009/138/CE di aver ricevuto una richiesta di indennizzo dalla persona lesa.</p>	<p>Art. 298 CAP 6. 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, i seguenti soggetti: a) l'impresa di assicurazione con la quale è assicurato il veicolo che ha causato il sinistro o il mandatario per la liquidazione dei sinistri; b) l'organismo di indennizzo dello Stato membro dello stabilimento dell'impresa di assicurazione che ha</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera aa), punto 2</p>	<p>Al comma 6 dell'art. 298 CAP, dopo la lettera d), è inserita la seguente lettera: <i>"d-bis)</i> 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.".</p>	<p>Cfr. art. 248 CAP (Accertamento giudiziario dello stato di insolvenza) 1. Se un'impresa, non sottoposta a liquidazione coatta, si trova in stato di insolvenza, il tribunale del luogo dove l'impresa ha la sede legale, su richiesta di uno o più creditori ovvero su istanza del pubblico ministero o d'ufficio, sentito l'IVASS e i rappresentanti legali dell'impresa, dichiara lo stato di insolvenza con sentenza in camera di consiglio. Quando l'impresa sia sottoposta ad amministrazione straordinaria, il tribunale dichiara l'insolvenza anche su ricorso dei commissari straordinari, sentiti i commissari stessi, l'IVASS e i cessati rappresentanti legali. Si applicano le disposizioni dell'articolo 195, primo, secondo</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>stipulato il contratto;</p> <p>c) la persona che ha causato il sinistro, se nota;</p> <p>d) l'ufficio nazionale per l'assicurazione dello Stato ove è avvenuto il sinistro, se il sinistro è stato causato da un veicolo stazionante in un altro Stato rispetto a quello in cui è accaduto il sinistro.</p>			<p>periodo, terzo, quarto, quinto e sesto comma, della legge fallimentare.</p> <p>2. Se un'impresa si trova in stato di insolvenza al momento dell'emanazione del provvedimento di liquidazione coatta amministrativa e l'insolvenza non è stata dichiarata ai sensi del comma 1, il tribunale del luogo in cui l'impresa ha la sede legale, su ricorso dei commissari liquidatori o su istanza del pubblico ministero o d'ufficio, sentiti l'IVASS, i cessati rappresentanti legali dell'impresa e i commissari se nominati, accerta tale stato con sentenza in camera di consiglio. Si applicano le disposizioni dell'articolo 195, terzo, quarto, quinto e sesto comma, della legge fallimentare.</p> <p>3. Nel caso dell'impresa di assicurazione o di riassicurazione lo stato d'insolvenza si manifesta, oltre che nei modi indicati nell'articolo 5, secondo comma, della legge</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
				fallimentare, anche nella situazione di notevole, evidente e non transitoria insufficienza delle attività patrimoniali necessarie per far fronte agli impegni relativi ai crediti di assicurazione o di riassicurazione. 4. La dichiarazione giudiziale dello stato di insolvenza produce gli effetti indicati nell'articolo 203 della legge fallimentare.
<p>Art. 1, n. 18) Art. 25-bis 6. L'impresa di assicurazione soggetta a procedura di fallimento o di liquidazione, ovvero il suo amministratore straordinario o liquidatore, informa l'organismo di cui al paragrafo 1 nel momento in cui indennizza o nega la responsabilità in relazione a una richiesta di indennizzo che è stata ricevuta anche dall'organismo di cui al paragrafo 1.</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera aa), punto 4</p>	<p>Dopo il comma 6, dell'articolo 298 CAP, è inserito il seguente comma: <i>"6-bis.</i> 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 ai sensi del comma 1 -bis del medesimo articolo."</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>Art.1, n. 18 Art.25-bis 7. Gli Stati membri garantiscono che l'organismo di cui al paragrafo 1, sulla base, tra l'altro, delle informazioni fornite dalla persona lesa su sua richiesta, fornisca alla persona lesa un'offerta d'indennizzo motivata o una risposta motivata a norma del secondo comma del presente paragrafo, conformemente al diritto nazionale applicabile, entro tre mesi dalla data in cui la persona lesa ha presentato la sua richiesta all'organismo.</p> <p>Ai fini del primo comma, l'organismo:</p> <p>a) presenta un'offerta di indennizzo motivata, con la quale chiarisce di essere tenuto a provvedere all'indennizzo conformemente al paragrafo 1, lettera a) o b), la richiesta non è contestata e i danni sono stati parzialmente o interamente</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera aa), punto 4</p>	<p>All'art. 298 CAP, dopo il comma 6-bis, è inserito il seguente comma: "6-ter. Entro tre mesi dalla richiesta, l'Organismo di indennizzo italiano:</p> <p>a) 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</p> <p>b) fornisce una risposta motivata con la quale chiarisce di non essere tenuto a provvedere all'indennizzo, o con la quale neghi la responsabilità ovvero dichiara che la responsabilità non è chiaramente determinata ovvero che i danni non sono stati interamente quantificati."</p>	<p>Al fine di evitare fraintendimenti con quanto disposto dal comma 5 dell'art. 298 CAP, che dà attuazione all'art. 25, par. 1, della direttiva 2009/103, si è ritenuto di riformulare il comma 5 nel seguente modo: "5. 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</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>quantificati;</p> <p>b) fornisce una risposta motivata ai punti sollevati nella richiesta, con la quale chiarisce di non essere tenuto a provvedere all'indennizzo conformemente al paragrafo 1, lettera a) o b), o con la quale neghi la responsabilità ovvero dichiara che la responsabilità non è chiaramente determinata ovvero che i danni non sono stati interamente quantificati.</p>				<p>richiesta all'Organismo di indennizzo italiano.”</p>
<p>Art. 1 n. 18) Art. 25-bis 8. Laddove l'indennizzo sia dovuto in conformità del paragrafo 7, secondo comma, lettera a), l'organismo di cui al paragrafo 1 provvede a indennizzare la persona lesa senza indebito ritardo e in ogni caso entro tre mesi dall'accettazione, da parte della persona lesa, dell'offerta motivata di indennizzo di cui al paragrafo 7, secondo comma, lettera a).</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera aa), punto 4</p>	<p>All'art. 298, dopo il comma 6-ter è inserito il seguente comma: “6-<i>quater</i>. Laddove l'indennizzo sia dovuto in conformità al comma 6-ter, lettera a), 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</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>Ove i danni siano stati quantificati solo parzialmente, i requisiti relativi al pagamento dell'indennizzo di cui al primo comma si applicano a detti danni parzialmente quantificati a partire dal momento in cui è accettata l'offerta motivata di indennizzo corrispondente.</p>			<p>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.”.</p>	
<p>Art. 1 n. 18) Art. 25-bis 9. Gli Stati membri garantiscono che l'organismo di cui al paragrafo 1 disponga di tutti i poteri e le competenze necessari per poter cooperare a tempo debito con altri organismi di questo tipo in altri Stati membri, con gli organismi istituiti o autorizzati a norma degli articoli 10 bis e 24 in tutti gli Stati membri e con altre parti interessate, inclusa un'impresa di assicurazione soggetta a procedura di fallimento o di liquidazione, il suo mandatario per la liquidazione dei sinistri ovvero il</p>		<p>Articolo 2, comma 1, lettera aa), punto 4</p>	<p>All'articolo 298 CAP, dopo il comma 6-quater, è inserito il seguente comma: <i>“6-quinquies.</i> 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/CE, nonché con gli altri organismi di indennizzo di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/103/CE, nonché con le Autorità</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>suo amministratore straordinario o liquidatore, e le autorità nazionali competenti degli Stati membri, in tutte le fasi della procedura di cui al presente articolo. Tale cooperazione include la richiesta, l'ottenimento e la fornitura di informazioni, compresi i dettagli di richieste di indennizzo specifiche, se del caso.</p>			<p>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.”.</p>	
<p>Art. 1, n. 18) Art. 25-bis 10. Nel caso in cui lo Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione di cui al paragrafo 1 differisca dallo Stato membro di residenza della persona lesa, l'organismo di cui al paragrafo 1 dello Stato membro di residenza della persona lesa che ha indennizzato la persona lesa conformemente al paragrafo 8 ha diritto di esigere il rimborso totale della somma versata a titolo di indennizzo dall'organismo di cui al paragrafo 1 nello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione.</p>	<p>Art. 299 CAP <i>(Rimborsi tra organismi di indennizzo)</i> 1. L'Organismo di indennizzo italiano, qualora abbia risarcito gli aventi diritto secondo quanto stabilito dall'articolo 298, acquisisce un credito, nei confronti dell'Organismo di indennizzo dello Stato membro ove ha sede lo stabilimento dell'impresa di assicurazione che ha stipulato il contratto di assicurazione del veicolo che ha causato il sinistro, per quanto anticipato a</p>			<p>Non si recepisce in quanto già coperto dal primo comma dell'art. 299 CAP</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>L'organismo di cui al paragrafo 1 dello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione effettua il pagamento a favore dell'organismo di cui al paragrafo 1 dello Stato membro di residenza della persona lesa che ha indennizzato la persona lesa conformemente al paragrafo 8 in un tempo ragionevole, non superiore a sei mesi, salvo diversamente convenuto per iscritto da tali organismi, dopo aver ricevuto una richiesta per il rimborso in questione.</p> <p>L'organismo che ha provveduto all'indennizzo conformemente al primo comma è surrogato nei diritti della persona lesa nei confronti della persona che ha causato il sinistro o nei confronti della sua impresa di assicurazione, ad eccezione nei confronti del contraente o di un'altra persona assicurata che ha causato il sinistro nella misura</p>	<p>titolo di risarcimento e per quanto sostenuto a titolo di spese dirette e indirette relative alla liquidazione del danno, nella misura e con le modalità stabilite dall'accordo fra gli organismi di indennizzo e fra gli organismi di indennizzo e i fondi di garanzia.</p> <p>2. Nel caso di sinistri avvenuti in uno Stato membro diverso dallo Stato di residenza degli aventi diritto al risarcimento o nel caso di sinistri avvenuti in uno Stato terzo aderente al sistema della carta verde e causati dalla circolazione dei veicoli assicurati con imprese stabilite nel territorio della Repubblica, l'Organismo di indennizzo italiano è tenuto al rimborso della somma eventualmente</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>in cui la responsabilità del contraente o della persona assicurata sia coperta dall'impresa di assicurazione insolvente a norma del diritto nazionale applicabile. Ogni Stato membro è tenuto a riconoscere il diritto di surrogazione disposto da ogni altro Stato membro.</p>	<p>pagata dall'organismo di indennizzo dello Stato di residenza degli aventi diritto al risarcimento per danni subiti da questi ultimi.</p> <p>3. L'Organismo di indennizzo italiano è surrogato nei diritti degli aventi diritto al risarcimento nei confronti dell'impresa di assicurazione o del responsabile del sinistro nella misura in cui l'organismo di indennizzo dello Stato membro di residenza degli aventi diritto ha risarcito questi ultimi per il danno subito. L'impresa è tenuta a rimborsare entro trenta giorni l'Organismo di indennizzo italiano di quanto da quest'ultimo corrisposto a titolo di risarcimento e di quanto dal medesimo corrisposto a titolo di spese dirette ed indirette</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>di cui al comma 1, a semplice richiesta corredata della prova dell'avvenuto pagamento. L'importo da rimborsare può costituire oggetto di contestazione da parte dell'impresa esclusivamente nel caso in cui l'organismo di indennizzo estero abbia omesso di informare l'impresa di assicurazione italiana di aver ricevuto una richiesta di risarcimento da parte degli aventi diritto.</p>			
<p>Art. 1, n. 18) Art. 25-bis 11. I paragrafi da 1 a 10 non pregiudicano il diritto degli Stati membri: a) di considerare l'indennizzo versato dall'organismo di cui al paragrafo 1 come sussidiario o meno; b) di disciplinare la liquidazione dello stesso sinistro</p>				<p>Il CAP è già conforme a quanto prescritto (art. 298, comma 3, primo periodo)</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
tra: i) l'organismo di cui al paragrafo 1; ii) la persona o le persone responsabili del sinistro; iii) altre imprese di assicurazione o altri organismi previdenziali tenuti ad indennizzare la persona lesa.				
Art. 1, n.18) Art. 25-bis 12. Gli Stati membri non consentono che l'organismo di cui al paragrafo 1 subordini il pagamento dell'indennizzo a condizioni diverse da quelle stabilite dalla presente direttiva. In particolare, gli Stati membri non consentono che l'organismo di cui al paragrafo 1 subordini il pagamento dell'indennizzo alla condizione che la persona lesa dimostri che la persona fisica o giuridica responsabile non è in grado o rifiuta di pagare.				La disposizione è già prevista all'interno del comma 3 dell'articolo 298: "L'Organismo di indennizzo italiano non può subordinare il risarcimento alla dimostrazione che il responsabile del danno sia insolvente o rifiuti di pagare " per cui non è necessario l'inserimento di un nuovo comma.
Art. 1, n. 18) Art. 25-bis 13. Gli organismi di cui al		Articolo 2, comma 1, lettera v),	All'art. 296 CAP, dopo il comma 2 è inserito il seguente:	Proposta già formulata al MISE e inserita in un apposito decreto

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>paragrafo 1 o gli enti di cui al secondo comma del presente paragrafo si impegnano a concludere un accordo entro il 23 dicembre 2023 per dare attuazione al presente articolo, per quanto riguarda le loro funzioni e i loro obblighi e le procedure di rimborso a norma del presente articolo.</p> <p>A tal fine, entro il 23 giugno 2023 ogni Stato membro:</p> <p>a) autorizza l'organismo di cui al paragrafo 1 e lo dota dei poteri per negoziare e concludere un siffatto accordo; o</p> <p>b) designa un ente e lo dota dei poteri per negoziare e concludere un siffatto accordo, al quale l'organismo di cui al paragrafo 1 aderirà una volta istituito o autorizzato.</p> <p>L'accordo di cui al primo comma è notificato immediatamente alla Commissione.</p> <p>Nel caso in cui l'accordo di cui al</p>		<p>punto 2</p>	<p>"2-bis. La CONSAP ha il potere di negoziare e di concludere un accordo, entro il 23 dicembre 2023, con gli omologhi organismi di indennizzo degli altri Stati membri dell'Unione europea, al fine di dare attuazione alle procedure di rimborso e di rivalsa, previste dall'articolo 25-bis, paragrafo 13, della direttiva 2009/103/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009. L'accordo è notificato immediatamente alla Commissione europea."</p>	<p>legislativo (AG n. 28) trasmesso alle Camere il 22 febbraio 2023.</p>

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>primo comma non sia concluso entro il 23 dicembre 2023, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente alla procedura di cui all'articolo 28 ter al fine di precisare i compiti e gli obblighi procedurali degli organismi di cui al paragrafo 1 per quanto riguarda il rimborso.»;</p>				
<p>Art. 1, n. 19) 19) all'articolo 26, il primo comma è sostituito dal seguente:</p> <p>«Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per agevolare la fornitura, in tempo utile, alle persone lese, ai loro assicuratori o ai loro rappresentanti legali, dei dati di base necessari per la liquidazione dei danni.»;</p>				<p>Non si recepisce in quanto trattasi di modifica meramente formale.</p>
<p>Art. 1, n.20) 20) è inserito l'articolo seguente:</p> <p>«Articolo 26 bis Informazioni alle persone lese</p>	<p>Art. 146 CAP (Diritto di accesso agli atti)</p> <p>1. Fermo restando</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera s)</p>	<p>All'art. 288 CAP, dopo il comma 1-quater, è aggiunto il seguente comma: "1-quinquies: Si applicano le disposizioni di cui</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>Gli Stati membri che istituiscono o autorizzano organismi d'indennizzo differenti a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, dell'articolo 10 bis, paragrafo 1, dell'articolo 24, paragrafo 1, e dell'articolo 25 bis, paragrafo 1, garantiscono che le persone lese abbiano accesso a informazioni essenziali sui possibili modi di presentare domanda d'indennizzo.»;</p>	<p>quanto previsto per l'accesso ai singoli dati personali dal codice in materia di protezione dei dati personali, le imprese di assicurazione esercenti l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti sono tenute a consentire ai contraenti ed ai danneggiati il diritto di accesso agli atti a conclusione dei procedimenti di valutazione, constatazione e liquidazione dei danni che li riguardano.</p> <p>2. L'esercizio del diritto di accesso non è consentito quando abbia ad oggetto atti relativi ad accertamenti che evidenziano indizi o prove di comportamenti fraudolenti. È invece</p>	<p>Articolo 2, comma 1, lettera v), punto 2</p>	<p>all'articolo 146, comma 1, in quanto compatibili.”.</p> <p>All'art. 296 CAP, dopo il comma 2-bis, è inserito il comma:</p> <p>“2-ter: Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 146, comma 1, in quanto compatibili.”.</p>	

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	<p>sospeso in pendenza di controversia giudiziaria tra l'impresa e il richiedente, fermi restando i poteri attribuiti dalla legge all'autorità giudiziaria.</p> <p>3. Se, entro sessanta giorni dalla richiesta scritta, l'assicurato o il danneggiato non è messo in condizione di prendere visione degli atti richiesti ed estrarne copia a sue spese, può inoltrare reclamo all'IVASS anche al fine di veder garantito il proprio diritto.</p> <p>4. Il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della giustizia, con regolamento adottato su proposta dell'IVASS, individua la tipologia degli atti soggetti e di quelli esclusi dall'accesso e determina gli obblighi delle imprese,</p>			

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
	gli oneri a carico dei richiedenti, nonché i termini e le altre condizioni per l'esercizio del diritto di cui al comma 1			
<p>Art.1, n. 21) 21) all'articolo 28, paragrafo 1, è aggiunto il comma seguente:</p> <p>«Gli Stati membri possono esigere che qualsiasi attrezzatura a motore utilizzata sul suolo che non rientri nella definizione di «veicolo» di cui all'articolo 1, punto 1), e alla quale non si applichi l'articolo 3, sia coperta da un'assicurazione autoveicoli che soddisfi i requisiti della presente direttiva»;</p>				
<p>Art. 1, n. 22) 22) sono inseriti gli articoli seguenti:</p> <p>«Articolo 28 bis Procedura di comitato</p>				Da non recepire

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>1. La Commissione è assistita dal comitato europeo delle assicurazioni e delle pensioni aziendali o professionali istituito con decisione 2004/9/CE della Commissione. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.</p> <p>2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.</p> <p>Articolo 28 ter Esercizio dei poteri delegati</p> <p>1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.</p> <p>2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal 22 dicembre 2021.</p>				

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 13, quarto comma, e all'articolo 25 bis, paragrafo 13, quarto comma, è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal 22 dicembre 2021. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.</p> <p>3. La delega di potere di cui all'articolo 9, paragrafo 2, all'articolo 10 bis, paragrafo 13, quarto comma, e all'articolo 25 bis, paragrafo 13, quarto comma, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale</p>				

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.</p> <p>4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.</p> <p>5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.</p> <p>6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, dell'articolo 10 bis, paragrafo 13, quarto comma, e dell'articolo 25 bis, paragrafo 13, quarto comma, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di tre mesi dalla data in cui esso è stato</p>				

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di tre mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.</p> <p>Articolo 28 quater Valutazione e riesame</p> <p>1. Non oltre cinque anni dopo le rispettive date di applicazione degli articoli 10 bis e 25 bis di cui all'articolo 30, secondo, terzo e quarto comma, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sul funzionamento e il finanziamento degli organismi di cui agli articoli 10 bis e 25 bis e sulla cooperazione tra di essi. La relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa. Per quanto riguarda il finanziamento di tali organismi, la relazione include almeno:</p>				

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>a) una valutazione delle capacità e delle esigenze di finanziamento degli organismi d'indennizzo in relazione alle loro potenziali responsabilità, tenendo conto del rischio di insolvenza degli assicuratori di autoveicoli nei mercati degli Stati membri;</p> <p>b) una valutazione dell'armonizzazione dell'approccio di finanziamento degli organismi d'indennizzo;</p> <p>c) se la relazione è accompagnata da una proposta legislativa, una valutazione dell'impatto dei contributi sui premi dei contratti di assicurazione autoveicoli.</p> <p>2. Non oltre il 24 dicembre 2030, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo nella quale valuta l'attuazione della presente direttiva, ad eccezione degli elementi interessati dalla valutazione di cui al paragrafo 1, segnatamente per quanto</p>				

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>concerne:</p> <p>a) l'applicazione della presente direttiva con riferimento agli sviluppi tecnologici, in particolare relativi ai veicoli autonomi e semi-autonomi;</p> <p>b) l'adeguatezza dell'ambito di applicazione della presente direttiva, tenuto conto dei rischi di sinistri posti dai diversi autoveicoli;</p> <p>c) nell'ambito di un riesame, l'efficacia dei sistemi di scambio di informazioni a fini di controlli assicurativi nelle situazioni transfrontaliere, inclusa, se del caso, una valutazione della possibilità, per tali casi, di ricorrere ai sistemi di scambio di informazioni esistenti, e ad ogni modo un'analisi degli obiettivi dei sistemi di scambio di informazioni e una valutazione dei loro costi; e</p> <p>d) il ricorso, da parte delle imprese di assicurazione, a sistemi in virtù dei quali i premi sono influenzati dalle attestazioni di sinistralità pregressa dei contraenti, tra cui i sistemi bonus-malus o lo sconto sul premio in</p>				

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>assenza di sinistri.</p> <p>La relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa.</p>				
<p>Art. 1, n. 23) 23) all'articolo 30, sono aggiunti i commi seguenti: «L'articolo 10 bis, paragrafi da 1 a 12, si applica dalla data dell'accordo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 13, primo comma, o dalla data di applicazione dell'atto delegato della Commissione di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 13, quarto comma. L'articolo 25 bis, paragrafi da 1 a 12, si applica dalla data dell'accordo di cui all'articolo 25 bis, paragrafo 13, primo comma, o dalla data di applicazione dell'atto delegato della Commissione di cui all'articolo 25 bis, paragrafo 13, quarto comma. Tuttavia, l'articolo 10 bis, paragrafi da 1 a 12, e l'articolo 25 bis, paragrafi da 1 a 12, non si applicano prima del 23 dicembre 2023. L'articolo 16, secondo comma,</p>				

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>seconda frase, e il terzo, quarto e quinto comma si applicano a decorrere dal 23 aprile 2024 o dalla data di applicazione dell'atto di esecuzione della Commissione di cui all'articolo 16, sesto comma, se tale data è successiva.».</p>				
<p>Art. 2 Recepimento</p> <p>1. Entro il 23 dicembre 2023, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.</p> <p>Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 23 dicembre 2023.</p> <p>In deroga al primo comma del presente paragrafo, entro il 23 giugno 2023, gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie per conformarsi alle modifiche di cui all'articolo 1, punti 8) e 18), della presente direttiva per quanto riguarda,</p>				

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
<p>rispettivamente, l'articolo 10 bis, paragrafo 13, secondo comma, e l'articolo 25 bis, paragrafo 13, secondo comma, della direttiva 2009/103/CE.</p> <p>Le disposizioni di cui al presente paragrafo adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.</p> <p>2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.</p>				
<p>Art. 3 Entrata in vigore La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.</p>				

DIRETTIVA 2021/2118 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/103	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI VIGENTI	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI D.LGS.DI RECEPIMENTO	CODICE DELLA STRADA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI MODIFICATI	EVENTUALI NOTE
Art. 4 Destinatari Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.				

RELAZIONE TECNICO-FINANZIARIA

Il provvedimento in esame garantisce il corretto recepimento della direttiva (UE) 2021/2118, del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2021, recante modifiche 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.

L'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli («assicurazione autoveicoli») riveste una particolare importanza per i cittadini europei (sia in quanto contraenti sia come potenziali persone lese a seguito di un sinistro), nonché per le imprese di assicurazione, in quanto rappresenta un segmento consistente del mercato di assicurazione del ramo non vita nell'Unione. Inoltre, essa ha un impatto significativo sulla libera circolazione di persone, beni e veicoli e, di conseguenza, sul mercato interno. Alla luce di ciò, attraverso lo schema di decreto legislativo in oggetto, sono state apportate, per come ampiamente illustrate nel prosieguo, notevoli modifiche alla normativa nazionale interessata e, in specie, al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285- Codice della Strada (nel prosieguo, CdS) e al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 - Codice delle assicurazioni private (di seguito, CAP).

A tal proposito occorre segnalare che il presente intervento normativo in esame si inserisce nell'ambito dei decreti legislativi da adottare per il recepimento delle direttive previste dalla legge 4 agosto 2022, n. 127 – legge di delegazione europea 2021 – che conferisce la *“Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti normativi dell'Unione europea”* e, in specie, per quelle elencate nel relativo Allegato A, al cui numero 13, figura, appunto, la direttiva (UE) 2021/2118 recante modifiche alla direttiva 2009/103/CE, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità.

Pertanto, al fine di adeguare le disposizioni nazionali alle disposizioni della direttiva nel rispetto del termine individuato in applicazione dei criteri dettati dall'articolo 31, comma 1, della legge 234/2012 (23 agosto 2023), in seguito all'apposito contributo tecnico dell'Autorità di vigilanza (IVASS), è stato adottato lo schema di decreto legislativo in esame.

Quest'ultimo consta di quattro articoli.

L'**articolo 1**, rubricato *«Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285»*, è composto da un comma avente due lettere.

L'**articolo 1, comma 1, lettera a)**, sostituisce, al comma 6, dell'articolo 9 Cds, il riferimento alla **legge 24 dicembre 1969, n. 990** con quello attuale di cui al codice delle assicurazioni private (decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209).

L'**articolo 1, comma 1, lettera b)** modifica e integra l'articolo 193 del CdS al fine di adeguarlo alla nuova definizione di veicolo contenuta nel CAP a seguito della nuova formulazione in recepimento della direttiva 2021/2118 all'articolo 193, comma 1, le parole: *“a motore senza guida di rotaie, compreso i filoveicoli e i rimorchi”* sono sostituite dalle seguenti: *“di cui all'articolo 1, comma, 1, lettera rrr) del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209”*.



L'**articolo 2**, rubricato «*Modifiche al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209*», è composto da un comma avente ventidue lettere.

L'**articolo 2, comma 1, lettera a)** modifica il numero 4-*bis*) dell'articolo 1, comma 1, CAP che consente l'individuazione dello Stato membro di ubicazione del rischio quando un veicolo è spedito da uno Stato membro ad un altro.

L'**articolo 2, comma 1, lettera b)** modifica e integra l'articolo 1, comma 1, lettera rrr), modificando il concetto di "veicolo". In particolare, il concetto di "veicolo" viene modificato e integrato intendendosi 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". Non rientrano, invece, nella definizione di veicolo 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.

L'**articolo 2, comma 1, lettera c)** modifica e integra il comma 1 dell'articolo 122 del CAP al fine di richiamare espressamente la nozione di veicolo di cui al citato articolo 1, comma 1, lettera rrr) e inserire il riferimento al concetto più specifico di veicoli "utilizzati conformemente alla funzione del veicolo", in quanto mezzi di trasporto al momento dell'incidente, a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, del terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento. Introduce inoltre il comma 1-*quater* prevedendo talune disposizioni in materia sanzionatoria riferite alle violazioni di cui all'art. 122 e 122-*bis* del CAP.

L'**articolo 2, comma 1, lettera d)** introduce l'articolo 122-*bis* del CAP che prevede due ulteriori ipotesi di deroga all'obbligo assicurativo: veicoli ritirati formalmente dalla circolazione o il cui uso è vietato, in via temporanea o permanente, in forza di una misura adottata dall'autorità competente; veicoli non idonei al loro uso come mezzo di trasporto o il cui utilizzo è stato volontariamente sospeso in via temporanea dai soggetti di cui all'articolo 122, comma 3, CAP (ad es. per utilizzo stagionale).

L'**articolo 2, comma 1, lettera e)** integra l'articolo 124 del CAP. Mediante l'aggiunta della parola «dei veicoli a motore» dopo l'espressione «responsabilità civile» è stato specificato che l'organizzatore delle gare e delle competizioni sportive di qualsiasi genere di veicoli a motore e delle relative prove, è tenuto alla stipula di un'assicurazione di responsabilità civile auto e non ad altra forma di assicurazione alternativa.

L'**articolo 2, comma 1, lettera f)** modifica l'articolo 128 del CAP allineando i massimali minimi ivi contenuti a quelli previsti nella direttiva 2021/2118, al fine di assicurare un livello base di tutela minima delle vittime di incidenti stradali in tutto il territorio dell'Unione europea, indipendentemente dalla categoria del veicolo.

L'**articolo 2, comma 1, lettera g)** introduce l'articolo 132.1 del CAP recante l'elenco dei requisiti e delle caratteristiche che il Preventivatore di natura pubblicitaria di cui all'articolo 132-*bis*, comma 2, CAP deve possedere. Si tratta di uno strumento che consente ai consumatori di confrontare gratuitamente confronto i prezzi, le tariffe e le condizioni contrattuali delle imprese di assicurazione che forniscono la copertura assicurativa per gli autoveicoli.



L'articolo 2, comma 1, lettera h), per esigenze di coordinamento, introduce nell'articolo 132 -bis, dedicato alla disciplina del Preventivatore pubblico, il riferimento al nuovo articolo 132.1. CAP.

L'articolo 2, comma 1, lettera i) modifica ed integra l'articolo 134 del CAP, consentendo l'autenticazione degli attestati di rischio emessi da un assicuratore di un altro Stato membro sia per quanto attiene la sinistralità pregressa (senza operare alcun tipo di discriminazione), sia anche per l'applicazione di eventuali sconti. Per semplificare le operazioni di verifica e di autenticazione delle attestazioni di sinistralità pregressa, la Commissione europea è tenuta da 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.

L'articolo 2, comma 1, lettera l) introduce l'articolo 144-bis del CAP che reca una disciplina a tutela dei danneggiati nei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo.

L'articolo 2, comma 1, lettera m) modifica ed integra l'articolo 283 del CAP, prevedendo che 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 presso cui è assicurato il veicolo responsabile del sinistro, verificatosi nel territorio italiano, sia assoggettata a procedura di liquidazione o ad altra procedura equivalente, come definita ai sensi dell'articolo 268, paragrafo 1, lettera d) della direttiva 2009/138/CE, e il danneggiato sia residente nel territorio della Repubblica. Nel caso in cui il responsabile del sinistro sia assicurato presso un'impresa di un altro Stato membro, il suddetto Fondo ha il diritto di recuperare le somme corrisposte ai danneggiati dall'omologo organismo di garanzia. Tale ultimo aspetto garantirà una perfetta reciprocità nelle rivalse tra i Fondi di garanzia europei nel caso di liquidazione di un'impresa operante in regime di stabilimento o di libera prestazione di servizi, la cui assenza ha finora penalizzato il Fondo di garanzia italiano nelle azioni di recupero delle somme pagate.

L'articolo 2, comma 1, lettera n) introduce l'articolo 283-bis del CAP stabilendo 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 ed integra l'articolo 284 del CAP prescrivendo 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 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) modifica ed integra l'articolo 285 del CAP, sancendo il principio di cooperazione del Fondo di garanzia vittime della strada con altri organismi, istituzione e Autorità, disciplinando le fasi della richiesta di risarcimento presentata dal danneggiato e prevedendo, infine, il diritto di richiedere il rimborso delle somme versate dal Fondo strada all'Organismo omologo responsabile ultimo per il sinistro.

L'articolo 2, comma 1, lettera q) modifica ed integra l'articolo 286 del CAP, inserendo il riferimento alla lettera c-bis) del comma 1 dell'articolo 283 CAP e, in seguito al cambio di



denominazione di questa Amministrazione, sostituendo le parole «Ministero dello sviluppo economico» con quelle di «Ministero delle imprese e del made in Italy».

L'articolo 2, comma 1, lettera r) integra l'articolo 287 del CAP. Anche in questo caso si introduce al comma 5 dell'articolo 287 il riferimento alla lettera *c-bis*) del comma 1 dell'articolo 283 CAP e, a fine periodo, è fatto riferimento anche ad altro soggetto che gestisce la procedura cui è soggetta l'impresa.

L'articolo 2, comma 1, lettera s) modifica ed integra l'articolo 288 del CAP, disciplinando i diritti dei danneggiati (inserendo quest'ultimi nella rubrica al posto degli assicurati) nei confronti del Fondo di garanzia vittime della strada.

L'articolo 2, comma 1, lettera t) modifica ed integra l'articolo 290 del CAP introducendo, anche in questo caso, al comma 2 dell'articolo 290 il riferimento alla lettera *c-bis*) del comma 1 dell'articolo 283 CAP e disponendo la soppressione delle parole «poste in liquidazione coatta».

L'articolo 2, comma 1, lettera u) all'articolo 292 del CAP sostituisce il comma 2 per esigenze di coerenza, *ut supra*, introducendo il riferimento alla lettera *c-bis*) del comma 1 dell'articolo 283 CAP e introducendo un ultimo periodo: «Se l'impresa è posta in liquidazione coatta sussistono gli stessi privilegi stabiliti dalla legge a favore dei medesimi.».

L'articolo 2, comma 1, lettera v) integra l'articolo 296 del CAP, precisando che per l'esercizio delle funzioni di Organismo di indennizzo italiano Consap, quale gestore del Fondo garanzia vittime della strada, utilizza il contributo versato dalle imprese italiane e degli altri Stati UE, ai sensi dell'art. 285, comma *3-bis* CAP.

L'articolo 2, comma 1, lettera z) modifica ed integra l'articolo 297 del CAP definendo e disciplinando ulteriormente l'ambito di intervento e i compiti dell'Organismo di indennizzo italiano. L'Organismo, per effetto del neo-introdotta comma 1-bis, è anche competente per il risarcimento dei danni subiti dai danneggiati residenti nel territorio della Repubblica, derivanti da sinistri avvenuti in un altro Stato membro qualora l'impresa di assicurazione sia assoggettata a procedura di liquidazione o ad altra procedura di liquidazione.

L'articolo 2, comma 1, lettera aa) modifica e integra l'articolo 298 del CAP con particolare riferimento ai sinistri causati da veicoli regolarmente assicurati e delineando ulteriormente i compiti dell'organismo di indennizzo italiano alla luce delle modifiche introdotte dalla direttiva 2021/2118.

L'articolo 3 (Clausola di invarianza finanziaria), nell'individuare le conseguenze derivanti in capo alla finanza pubblica dall'attuazione del provvedimento, dispone la non onerosità delle disposizioni di cui al presente provvedimento.

A tal proposito, si prevede che dall'attuazione dello stesso schema di decreto non debbono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e che agli adempimenti in esso previsti si farà fronte avvalendosi delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Al riguardo, al fine di evitare incertezza interpretative, in merito all'autorizzazione di CONSAP, quale organismo incaricato di indennizzare le persone lese per i danni derivanti da sinistri verificatisi nel loro Stato membro di residenza o in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di residenza in caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione, occorre precisare quanto segue.



Sul punto, il paragrafo 2 dell'art. 10-*bis* della direttiva (UE) 2021/2118 stabilisce che l'Organismo incaricato di indennizzare le persone lese che risiedono all'interno del territorio di ciascun Stato membro di appartenenza disponga di fondi sufficienti per indennizzare tali soggetti, assicurati presso le imprese in liquidazione nel proprio Stato membro.

La norma è stata recepita con la modifica dell'articolo 285 del CAP, con l'introduzione, dopo il comma 3, del comma 3-*bis* nel quale si precisa che, nei casi in cui vi siano sinistri verificatisi nel territorio della Repubblica e che coinvolga un'impresa insolvente – come previsto dall'articolo 283, comma 1 lettera c) del CAP - i contributi sono versati al Fondo 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.

Da ultimo, si specifica che, per l'aspetto relativo ai natanti, gli obblighi di contribuzione al Fondo di garanzia italiano rimangono invariati, trattandosi di aspetto non armonizzato dalla direttiva (UE) 2021/2118.

Analogamente al paragrafo 2 dell'art. 10-*bis* della direttiva (UE) 2021/2118, il paragrafo 2 dell'art. 25-*bis* della direttiva 2009/103/CE stabilisce che l'Organismo incaricato di indennizzare le persone lese per i danni derivanti da sinistri verificatisi in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di residenza disponga di fondi sufficienti per indennizzare tali soggetti, in caso di insolvenza dell'impresa di assicurazione. Tale previsione è stata recepita inserendo all'art. 297 CAP il comma 1-*ter*, che sancisce che, in tale ipotesi, il contributo 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. Parallelamente è stato specificato al comma 1 dell'art. 296, che la CONSAP, per l'esercizio delle funzioni di Organismo di indennizzo italiano, utilizza il contributo versato dalle imprese italiane e degli altri Stati UE, ai sensi dell'art. 285, comma 3-*bis* CAP.

Anche a tal proposito, si specifica che per l'aspetto relativo ai natanti, gli obblighi di contribuzione al Fondo di garanzia italiano rimangono invariati, trattandosi di aspetto non armonizzato dalla direttiva.

Preme precisare che alla luce del quadro normativo sopra illustrato, le funzioni che la normativa nazionale attribuisce a CONSAP rientrano nell'ambito delle funzioni ordinariamente svolte dalla Concessionaria dei servizi assicurativi pubblici, tramite i già operanti Fondo di garanzia per le vittime della strada e Organismo di indennizzo italiano con proprie risorse, sia strumentali che finanziarie. In particolare, il Fondo di garanzia per le vittime della strada – istituito inizialmente con legge n. 990/69 e successivamente regolato dal decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 - Codice delle assicurazioni private agli articoli 283 e ss. – ha la finalità di risarcire le vittime per i danni causati da veicoli o natanti in tutti i casi in cui non interviene l'assicurazione r.c. auto obbligatoria o l'assicurazione per la responsabilità civile natanti e, per quanto rileva, anche nel caso in cui il veicolo sia assicurato presso un'impresa che al momento del sinistro si trovi in stato di liquidazione coatta o vi venga posta successivamente.

Sul punto è necessario sottolineare che per quanto concerne il recepimento del citato articolo 10-*bis* della direttiva, la novità consiste nel fatto che, qualora l'impresa del responsabile abbia sede in un altro Stato membro UE, il Fondo di Garanzia agirà



semplicemente come *front-office*. Invece, 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. In tali casi, il Fondo di Garanzia poteva recuperare le somme dagli omologhi Fondi solo sulla base di una Convenzione ad adesione volontaria sottoscritta nel 1995 da 14 paesi dell'UE, tra cui l'Italia, che prevedeva che l'onere finanziario dei risarcimenti dovesse ricadere sul Fondo di Garanzia del Paese di origine. Tale Convenzione, tuttavia, essendo come già anticipato, ad adesione volontaria, non ha consentito un efficace funzionamento del meccanismo nel suo complesso, come dimostrato dal fatto che in simili evenienze il Fondo di Garanzia italiano ha potuto recuperare le somme soltanto da alcuni Fondi del Paese di origine dell'impresa estere.

Con l'entrata in vigore della nuova normativa europea, nel caso in cui il veicolo sia assicurato con l'impresa di altri Stati dell'Unione europea, il Fondo di Garanzia italiano opererà come *front-office* ma la responsabilità ultima del sinistro resterà in capo all'omologo Fondo dello Stato membro dell'impresa con cui è assicurato il veicolo che ha causato il sinistro. Sotto tale aspetto, la direttiva mira a garantire una perfetta reciprocità nelle rivalse tra i Fondi di Garanzia europei nel caso di liquidazione di un'impresa operante in regime di stabilimento o di libera prestazione di servizi, la cui assenza ha finora penalizzato il Fondo di Garanzia italiano nelle azioni di recupero delle somme pagate.

Alla CONSAP, quale gestore del Fondo di garanzia per le vittime della strada, è riconosciuta, altresì, la funzione di Organismo di indennizzo italiano. Tale funzione è stata dapprima attribuita con decreto legislativo 190/2003 in recepimento della direttiva 2000/26/CE e regolata poi dagli articoli 296 e ss. del CAP. Esso ha lo scopo di intervenire, in via sussidiaria, per il risarcimento dei danni derivanti da circolazione stradale subiti all'estero da soggetti residenti in Italia, nel caso in cui l'impresa di assicurazione estera sia inadempiente ovvero nel caso in cui il veicolo responsabile sia non assicurato, non identificato o, in linea con l'Accordo tra Organismi di indennizzo e Fondi di garanzia a Roma del 6.11.2008, nell'ipotesi in cui il veicolo sia assicurato con impresa in liquidazione coatta amministrativa. A tal proposito si rileva che il Fondo di garanzia vittime per la strada, in qualità di Organismo di indennizzo italiano, con la sottoscrizione di tale ultimo Accordo (riguardante, giova ribadire, la gestione dei sinistri causati da veicoli assicurati con impresa in liquidazione), è già legittimato a intervenire dal 1° gennaio 2009 laddove il veicolo responsabile sia assicurato con impresa di assicurazione dichiarata insolvente.

Per effetto della nuova normativa europea, in attuazione dell'articolo 25-bis CONSAP, in qualità di Organismo di indennizzo italiano, deve intervenire per il risarcimento dei danni derivanti da circolazione stradale subiti in un altro Stato membro da soggetti residenti nel territorio della Repubblica, anche nel caso in cui l'impresa di assicurazione estera sia assoggettata a procedura di liquidazione o altra equivalente.

L'**articolo 4** (*Entrata in vigore*) reca l'indicazione dell'entrata in vigore della nuova disciplina.





Ministero dell'Economia e delle Finanze

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente



RELAZIONE AIR

Schema di decreto legislativo per il recepimento della direttiva 2021/2118/UE 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.

Amministrazione competente:

MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY

Referente dell'amministrazione competente:

DIREZIONE GENERALE PER IL MERCATO, LA CONCORRENZA, LA TUTELA DEL CONSUMATORE E LA NORMATIVA TECNICA

Divisione IV – Promozione della concorrenza, semplificazioni per le imprese e servizi assicurativi

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

Fornire, al massimo in 2 pagine, una sintesi semplice e comprensibile della valutazione effettuata (le motivazioni dell'intervento; gli obiettivi perseguiti; le consultazioni effettuate; l'opzione scelta e i relativi impatti).

È stata pubblicata il 2 dicembre 2021 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea 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.

Il relativo articolo 2 prevede due distinti termini per il relativo recepimento:

a) **23 giugno 2023**, per conformarsi alle modifiche di cui all'articolo 1, punti 8) e 18), per quanto riguarda, rispettivamente, gli artt. 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: (i) 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 (ii) 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;

b) il **23 dicembre 2023** per tutte le restanti disposizioni.

A tal riguardo si evidenzia l'inclusione della citata direttiva nell'ambito dell'elenco dell'Allegato A (numero 13) alla legge 4 agosto 2022, n. 127 – Legge di delegazione europea 2021 (entrata in vigore il 10 settembre 2022).

In applicazione dei criteri dettati dall'articolo 31, comma 1, della legge 234/2012, ne consegue che il termine per il recepimento dell'articolo 1, punti 8) e 18), con riguardo all'articolo 10 – *bis*, paragrafo 13, secondo comma, e all'articolo 25 – *bis*, paragrafo 13, secondo comma, della presente direttiva è il **23 febbraio 2023**, mentre per le restanti disposizioni è il **23 agosto 2023**.

Ciò premesso, al fine di adeguare le previsioni legislative nazionali nel rispetto del primo termine previsto (23 giugno 2023), in seguito al contributo tecnico dell'Ivass è stato adottato il relativo schema di decreto legislativo recante 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 concernente il «Codice delle Assicurazioni private» (nel prosieguo CAP).

Nello specifico, per effetto dell'articolo 1, comma 1, di tale schema di decreto, mediante l'aggiunta del comma 4-*bis* all'articolo 285, la Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A. (nel prosieguo, 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'art. 25-*bis*, par. 13, della direttiva 2009/103/CE come integrata dalla direttiva 2021/2118/UE (articolo 1, comma 2 dello schema di decreto).

In entrambi i casi, l'accordo deve essere notificato alla Commissione europea.

A tal proposito, si segnala che tale decreto legislativo è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 138 del 15 giugno 2023 (Decreto legislativo 15 maggio 2023, n. 70 -*Recepimento dell'articolo 1, punti 8) e 18), della direttiva (UE) 2021/2118 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, per quanto riguarda, rispettivamente, l'articolo 10-bis, paragrafo 13, secondo comma, e l'articolo 25-bis, paragrafo 13, secondo comma, della direttiva 2009/103/CE.*).

Invece, al fine di adeguarsi entro il diverso termine indicato (23 dicembre 2023) alle restanti disposizioni della direttiva, dopo la trasmissione delle proposte di modifica normativa avanzate dall'Autorità di vigilanza (IVASS), è stato predisposto il presente intervento normativo recante

le modifiche necessarie al d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 recante «Codice della Strada» (di seguito CdS) e al CAP.

Nello specifico, lo schema di decreto legislativo in esame è composto da **quattro** articoli:

- a) **articolo 1** recante «Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285»;
- b) **articolo 2** recante «Modifiche al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209»;
- c) **articolo 3** concernente la «Clausola di invarianza finanziaria»;
- d) **articolo 4** recante «Entrata in vigore» della disciplina prevista.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

In questa sezione si descrive il contesto in cui si inserisce l'intervento normativo. Si illustrano le esigenze e le criticità di tipo normativo, amministrativo, economico, sociale, ambientale e territoriale constatate nella situazione attuale, anche tenuto conto del mancato conseguimento degli effetti attesi da altri provvedimenti. Si riportano, inoltre, le evidenze di tipo quantitativo che hanno supportato l'analisi, anche con riferimento al numero dei potenziali destinatari, pubblici e privati, dell'intervento, indicando le fonti informative utilizzate.

Il provvedimento in esame si inserisce, come già anticipato, nell'ambito dei decreti legislativi da adottare per il recepimento delle direttive previste dalla legge 4 agosto 2022, n. 127 – legge di delegazione europea 2021 – che conferisce la “*Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti normativi dell'Unione europea*” e, in specie, per quelle elencate nel relativo Allegato A, al cui numero 13, figura la direttiva (UE) 2021/2118 recante modifiche alla direttiva 2009/103/CE, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità.

Nel 2017, infatti, la Commissione ha effettuato una valutazione del funzionamento della direttiva 2009/103/CE del Parlamento e del Consiglio, anche sotto il profilo dell'efficienza, efficacia e della coerenza con altre politiche dell'Unione. La conclusione cui è giunta è che la direttiva 2009/103/CE funziona bene nel suo complesso, ma che, tuttavia, si rendono opportune alcune modifiche agli aspetti sui quali la direttiva 2021/2118 incide.

Alla luce di ciò, la nuova direttiva migliora la precedente direttiva 2009/103/CE incidendo sugli aspetti di seguito indicati: a) la definizione di “veicolo” e di “uso del veicolo”; b) perimetro dell'obbligo assicurativo; c) l'armonizzazione dei massimali minimi di copertura in tutto il territorio dell'Unione europea; d) la disciplina degli strumenti di comparazione dei prezzi; e) il rafforzamento dei controlli non discriminatori e intrusivi sui veicoli da parte degli Stati membri pur senza contravvenire al divieto per gli Stati membri di svolgere controlli sistematici dell'assicurazione dei veicoli che stazionano abitualmente in un altro Stato membro; f) il riconoscimento *cross-border* degli attestati di rischio; g) la disciplina dei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo. h) 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.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

In questa sezione si riportano gli obiettivi che hanno guidato la formulazione dell'intervento normativo, gerarchicamente e temporalmente articolati e coerenti con i problemi di cui alla sezione 1.

L'obiettivo principale del provvedimento consiste nel rafforzamento e nel consolidamento del mercato interno per l'assicurazione autoveicoli. Infatti, l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli riveste una particolare importanza per i cittadini europei, sia in quanto contraenti sia come potenziali persone lese a seguito di un sinistro, nonché per le imprese di assicurazione, in quanto rappresenta un segmento consistente del mercato di assicurazione del ramo non vita nell'Unione. Essa inoltre ha un impatto significativo sulla libera circolazione di persone, beni e veicoli e, di conseguenza, sul mercato interno.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Si riportano gli indicatori, preferibilmente quantitativi, associati agli obiettivi e i relativi valori di riferimento.

Gli indicatori che consentiranno la verifica del grado di raggiungimento degli obiettivi che il presente intervento normativo si prefigura di raggiungere sono rappresentati dal numero delle persone lese, dall'importo dei sinistri pendenti a causa di ritardi nei pagamenti connessi a casi di insolvenza transfrontalieri, dal livello degli importi minimi di copertura negli Stati membri, dall'importo dei sinistri dovuti al traffico transfrontaliero di veicoli non assicurati e del numero dei reclami riguardanti le attestazioni di sinistralità pregressa.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

In questa sezione si descrivono le opzioni di intervento, inclusa l'opzione zero, considerate nel corso dell'analisi di impatto. In caso di recepimento di norme europee e di attuazione di deleghe legislative, l'opzione zero è considerata solo ai fini della valutazione delle opzioni alternative (cfr. Sez. 4).

Si illustra inoltre la valutazione preliminare delle opzioni descritte, con riguardo a: vincoli normativi; efficacia; proporzionalità; fattibilità (anche riferita alla disponibilità

di risorse e ai tempi di attuazione). Si indicano, quindi, le opzioni che sono state considerate attuabili.

In fase di adozione del decreto, non è stata ritenuta percorribile la c.d. opzione zero, in quanto la disciplina legislativa, richiede espressamente un provvedimento attuativo per il raggiungimento degli obiettivi sopra indicati.

Sempre in tale ottica, le alternative di intervento (eventuali strumenti di *soft law*, ovvero decreti di natura non regolamentare), non sono state ritenute percorribili in considerazione della delega espressa conferita dalla legge di delegazione europea 2021 al Governo per il recepimento delle direttive di cui all'Allegato A, tra le quali la direttiva UE 2021/2118. Anche per le disposizioni della direttiva con diverso e maggiore termine per il relativo recepimento (23 dicembre 2023), il decreto legislativo, su proposta del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, è stato ritenuto lo strumento normativo più adeguato ai fini della corretta attuazione della citata direttiva e per l'introduzione delle conseguenti disposizioni nell'ambito del nostro ordinamento giuridico. Occorre, infatti, incidere su disposizioni di rango primario contenute nel Codice della Strada e nel Codice delle Assicurazioni Private, disposizioni spesso attuative di norme europee contenute in precedenti direttive in materia di assicurazione della r.c.auto.

Di seguito vengono illustrate le scelte adottate in ordine agli ambiti di intervento della presente direttiva.

A) Nozione e uso del veicolo.

Le novità introdotte dalla direttiva con riguardo alla nozione di "uso del veicolo", sono state recepite sostituendo l'articolo 193 del CdS (Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile) al fine di richiamare espressamente la nozione di veicolo di cui agli artt. 46 e 47 del CdS, eliminando il riferimento alla "circolazione sulla strada" del veicolo per sostituirlo con quello più specifico di veicoli "utilizzati conformemente alla funzione del veicolo", in quanto mezzi di trasporto al momento dell'incidente. Parallelamente, è stato modificato l'art.122 CAP, precisando che l'obbligo assicurativo prescinde dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui il veicolo è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento. Con tale ultima modifica, in particolare, è stata inclusa nella disciplina sulla responsabilità risultante dalla circolazione di autoveicoli anche il c.d. rischio statico (veicolo fermo), in conformità ai recenti orientamenti giurisprudenziali.

B) Perimetro dell'obbligo assicurativo e opzioni esercitate.

Per quanto attiene all'estensione dell'obbligo assicurativo la direttiva contempla una serie di deroghe, sotto forma di opzioni per gli Stati membri, fermo restando che ogniqualvolta uno Stato membro scelga di esercitare tale opzione, deve garantire l'indennizzo da parte del Fondo di Garanzia di vittime per la strada come se si trattasse di veicolo non assicurato.

Sul punto, giova precisare che la direttiva, disciplinando un tema avente un impatto significativo sulla libera circolazione di persone, beni e veicoli e, di conseguenza, sul mercato interno, rappresenta uno strumento giuridico fondamentale che rafforza il corretto

funzionamento del mercato unico, grazie alla possibilità per i residenti dell'UE di spostarsi in tutto lo spazio dell'UE e al conseguente obbligo per i veicoli a motore di essere coperti da una polizza di assicurazione della responsabilità civile autoveicoli, valida in tutto il territorio UE, sulla base di un premio unico.

Per attuare quanto poc'anzi affermato, è stato necessario codificare nella direttiva stessa la giurisprudenza della Corte nella legislazione dell'UE con specifico riferimento alle nuove definizioni di "veicolo" e di "uso del veicolo" sopramenzionate nel punto A). La Corte di Giustizia ha affermato, infatti, che il concetto di uso del veicolo non può essere lasciato nella disponibilità degli Stati membri e non può essere definito a livello nazionale in modo differente rispetto all'Unione europea. Pertanto, attraverso una serie di sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea¹, è stato chiarito l'ambito della obbligatorietà dell'assicurazione di responsabilità civile auto, in base al quale gli autoveicoli sono destinati di norma a fungere da mezzo di trasporto con riferimento alla loro funzione abituale, indipendentemente dalle loro caratteristiche, dal terreno su cui sono utilizzati e dal fatto che siano fermi o in movimento.

Tali premesse sono necessarie al fine di comprendere la scelta di attuare o meno le opzioni previste dalla direttiva in esame con le relative modifiche introdotte al CdS e, laddove ritenuto necessario, al CAP.

- Veicoli utilizzati in aree il cui accesso è soggetto a restrizioni:

Gli Stati membri possono derogare all'obbligo assicurativo per i veicoli utilizzati esclusivamente in aree il cui accesso è sottoposto a restrizioni (es. veicoli che trasportano i passeggeri dal *gate* all'aereo). Nonostante l'ambito di intervento riguardi un'area soggetta a restrizioni, i cui accessi sono limitati ad una categoria specifica di persone, si è deciso tuttavia di non derogare all'obbligo assicurativo per i veicoli che transitano in tali zone poiché, in conformità delle citate sentenze della Corte di Giustizia europea, il concetto di veicolo è sempre quello inteso con riferimento all'utilizzo effettuato in conformità alla funzione abituale dello stesso, in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente, a prescindere dalle caratteristiche, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento. In proposito, si è ritenuto, pertanto, di non esercitare l'opzione prevista dalla direttiva ed è stato precisato nell'articolato, mediante l'inserimento del comma 1-*ter* all'articolo 122 CAP, che l'obbligo assicurativo riguarda anche i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni.

- Veicoli non ammessi all'utilizzo su strade pubbliche:

Diversamente a quanto previsto nel paragrafo precedente, si è ritenuto, con l'inserimento del comma 1-*quater* nell'articolo 122 CAP, di esercitare la doppia opzione prevista dalla direttiva

¹ Cfr., tra le altre, le sentenze relative ai casi "Vnuk", "Andrade", "Torreiro", Juliana, Línea Directa Aseguradora SA e Powiat Ostrowskie, in conformità delle quali si sono pronunciate, peraltro, le Sezioni Unite della Cassazione con sentenza del 30 luglio 2021 n. 21983.

che permette agli Stati membri di derogare all'obbligo assicurativo per i veicoli non ammessi all'utilizzo su strade pubbliche e all'obbligo di indennizzo a carico del Fondo di Garanzia.

Le motivazioni sottese, in questo caso, alla scelta di esercitare tale opzione, derivano dal fatto di perseguire una strada uniforme a quanto previsto dalla direttiva in esame e dagli orientamenti giurisprudenziali europei a cui si sono adeguati anche quelli nazionali. In particolare, la scelta operata fa riferimento all'uso che in concreto si fa del veicolo secondo le caratteristiche che lo stesso può avere e all'uso del veicolo conforme alla sua funzione abituale. A tale stregua, rimane allora non coperta da assicurazione per la r.c. auto l'ipotesi dell'utilizzazione del veicolo in contesti particolari ed avulsi dal concetto di circolazione sotteso dalla disciplina di cui all'art. 2054 c.c. e alla disciplina posta dal *Codice*. Questa interpretazione recepisce perfettamente i principi elaborati dalla CGE, per la quale, appunto l'uso del veicolo prevale sul tipo di area su cui esso è posto in circolazione.

In questo caso, è vero che si tratta di veicoli non ammessi all'utilizzo su strade pubbliche ma, con riferimento al concetto di funzione abituale del veicolo, si è scelto: a) di derogare all'obbligo assicurativo per i veicoli il cui utilizzo su strade pubbliche non è autorizzato (es. con riferimento ai trattorini tosaerba da giardino); b) di derogare all'obbligo di indennizzo a carico del Fondo di Garanzia. Pertanto, in tali casi, non potrà esserci né l'obbligo di assicurare né il Fondo sarà chiamato a intervenire in caso di sinistro.

- Veicoli ritirati formalmente dalla circolazione in via permanente o temporanea:

La direttiva prevede possibili ulteriori deroghe all'obbligo di copertura assicurativa in caso di ritiro formale dalla circolazione del veicolo o nel caso in cui l'utilizzo sia vietato in via temporanea o permanente a condizione che sia stata avviata una procedura amministrativa formale o altra procedura verificabile in conformità al diritto nazionale.

Si ricorda che attualmente la clausola contrattuale facoltativa che consente la sospensione della copertura assicurativa nei casi di temporaneo inutilizzo del veicolo ricoverato in aree private non è disciplinata dalla normativa di settore né sono previste particolari formalità per la sua attivazione. Si tratta di una facoltà che consente, soprattutto agli utilizzatori di veicoli "stagionali" (tipico esempio i motoveicoli utilizzati solo nel periodo estivo) di non dover sostenere il costo della polizza per l'intera annualità. La direttiva nel consentire agli Stati membri di derogare all'obbligo assicurativo per la durata della sospensione, ha chiarito che deve essere definibile una procedura verificabile.

Tenuto conto di quanto appena affermato, si è deciso, pertanto, di esercitare l'opzione prevista dalla direttiva prevedendo ulteriori deroghe all'obbligo assicurativo in due casi specifici. Tale scelta, operata con il supporto tecnico dell'Autorità di vigilanza, è stata effettuata introducendo il richiamo all'art. 47 DPR 445/2000 come deterrente per il dichiarante in caso di dichiarazione mendace soggetta alla sanzione penale prevista dall'art. 76 del DPR, in linea con quanto stabilito dalla direttiva per la verificabilità della procedura di sospensione.

Ciò posto, sulla base delle motivazioni suesposte in esito all'istruttoria normativa avvenuta con l'Autorità di vigilanza, si è ritenuto di esercitare tale l'opzione, e sono state previste, con il nuovo articolo 122-*bis* CAP, le seguenti ed ulteriori deroghe all'obbligo assicurativo:

1) per i 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) per i 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).

L'istituto della sospensione viene quindi disciplinato per la prima volta nella normativa settoriale (e non demandato al rapporto contrattuale concluso tra le parti) e si è ritenuto necessario prevedere che la stessa operi per effetto di una formale comunicazione all'impresa di assicurazione, resa ai sensi dell'art. 47 d.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445. Il termine di sospensione, inizialmente comunicato dal soggetto legittimato, può essere prorogato più volte, previa formale comunicazione all'impresa di assicurazione da effettuarsi trenta giorni prima della scadenza del periodo di sospensione in corso. È stato altresì previsto che il termine massimo della sospensione sia di nove mesi, rispetto all'annualità. Al fine di rafforzare l'*enforcement* di questa previsione, si è intervenuti anche sul dettato dell'articolo 193 del CdS per prevedere che la sanzione amministrativa sia raddoppiata anche nell'ipotesi di violazione delle disposizioni relative alla sospensione.

Per quanto riguarda il requisito della verificabilità si ricorda che la banca dati costituita presso il Centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - D.M. 9 agosto 2013, n. 110 - contiene già i dati relativi oltre che alla data di decorrenza e di scadenza delle coperture assicurative, anche quella di sospensione della r.c. auto dei veicoli a motore. In particolare l'articolo 3, comma 2, del citato D.M. prevede che l'obbligo di comunicare l'attivazione della sospensione alla banca dati sia in capo *“alle imprese di assicurazione, direttamente o, ferma restando la loro responsabilità e garantendo comunque la veridicità, tempestività e validità delle informazioni, per il tramite degli intermediari di assicurazione che ne hanno rappresentanza, attraverso collegamento web ed idonee interfacce messe a disposizione dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, ovvero avvalendosi, in alternativa, di sistemi informativi centralizzati istituiti presso le associazioni di rappresentanza delle imprese di assicurazione”*. Sulla base di quanto affermato emerge chiaramente che siffatte modalità garantiscono già la verificabilità delle sospensioni. Tuttavia, si è ritenuto opportuno - al fine di evitare eventuali dubbi interpretativi - richiamare espressamente tale obbligo al comma 2-*bis* del citato art. 122-*bis*, precisando che l'attivazione della sospensione decorre dalla registrazione nella banca dati e che l'impresa ne deve dare comunicazione all'assicurato.

Si rammenta che in caso di sinistro provocato da un veicolo ricadente nelle fattispecie sopra descritte è prevista - come attualmente previsto - l'operatività del Fondo di garanzia per le vittime della strada perché il veicolo non è assicurato. In tal caso il Fondo interviene senza limitazione a copertura di tutti i danni (sia a cose che a persone).

- Veicoli sportivi:

Altra opzione prevista dalla direttiva concerne i veicoli sportivi, per i quali gli Stati membri possono prevedere un'assicurazione alternativa alla assicurazione auto o una garanzia finanziaria alternativa. Tuttavia, tenuto conto di quanto previsto dalla disciplina settoriale recata dal CdS, si è ritenuto di non esercitare tale opzione, poiché l'ambito dei veicoli sportivi si ritiene sia adeguatamente disciplinato dalla normativa esistente, la quale è già conforme, peraltro, alla direttiva in esame.

In particolare, l'art. 9, comma 6, del CdS stabilisce che l'autorizzazione allo svolgimento di una gara da parte della Prefettura è subordinata alla stipula, da parte dei promotori, di un contratto di assicurazione per la responsabilità civile di cui all'articolo 3 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni e integrazioni. Ciò premesso, è stato modificato l'articolo 124, comma 1, CAP specificando che si tratta di assicurazione di responsabilità civile auto, riconducibile nel ramo 10 e non 13 (responsabilità civile generale) dell'articolo 2, comma 3, CAP.

C) Strumenti di comparazione dei prezzi – *Price Comparison tools*.

La direttiva prevede che ogni Stato si doti di appositi strumenti che consentano di confrontare gratuitamente *online* i preventivi di assicurazione per autoveicoli di più compagnie assicurative, disciplinando i requisiti che gli strumenti di comparazione dei prezzi di natura privatistica devono possedere affinché possano ottenere la certificazione di indipendenza da parte degli Stati membri, fermo restando la possibilità di istituire strumenti pubblici di confronto dei prezzi presso un'autorità pubblica. A tal proposito, va rilevato che nel nostro ordinamento giuridico, più precisamente nell'art. 132-*bis*, comma 2, CAP è già stato istituito un preventivatore di natura pubblicistica, l'unico ad essere riconosciuto come strumento di comparazione dei prezzi indipendente nel nostro Stato, motivo per il quale non è stata esercitata l'opzione prevista dalla direttiva circa la possibilità di certificare organismi privati. Tuttavia, ben potendo essere applicabili e validi i requisiti previsti dalla direttiva stessa anche per un sistema pubblico, essendo gli stessi requisiti di carattere generale, si è ritenuto in ogni caso di inserire nel CAP l'art. 132.1, volto, appunto, 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, dovrà essere uno strumento rispondente alle caratteristiche espressamente indicate in dettaglio alle lettere da a) a h) del medesimo art. 132.1 CAP. Il possesso dei citati requisiti assicurerà, nell'ottica della massima tutela del consumatore, gli obiettivi di indipendenza, chiarezza, oggettività, precisione, esaustività ed affidabilità dello strumento di comparazione.

D) Controlli sull'assolvimento dell'obbligo assicurativo.

Al riguardo, dopo l'articolo 193 CdS, si è ritenuto di introdurre l'articolo 193-*bis* recante disposizioni in materia di "Controlli dell'assicurazione obbligatoria". L'articolo 4 della direttiva 2009/103/CE già vietava tutti i controlli sistematici dell'assicurazione dei veicoli che stazionano abitualmente in un altro Stato membro, compresi quelli in cui il veicolo non deve essere fermato. I nuovi sviluppi tecnologici, quali le tecnologie che permettono il riconoscimento automatico delle targhe dei veicoli, consentono di controllare l'assicurazione

dei veicoli senza fermarli e, pertanto, senza interferire con la libera circolazione delle persone. Pertanto, la nuova direttiva consente tali controlli sull'assicurazione dei veicoli, soltanto laddove i controlli formino parte di un sistema generale di controlli sul territorio nazionale, non siano discriminatori, non impongano di fermare il veicolo e siano necessari e proporzionati per raggiungere la finalità perseguita. Pertanto con le modifiche apportate al CdS, si intende realizzare gli obiettivi sopramenzionati.

E) Attestazioni dello stato di rischio.

La direttiva prevede poi nuove disposizioni volte a facilitare l'autenticazione degli attestati di rischio emessi da un assicuratore di un altro Stato membro. Al riguardo, è stato riformulato l'art. 134 CAP tenendo conto del fatto che la Commissione europea è chiamata ad emanare, 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 contenuti uniformi in tutti gli Stati membri. Il nuovo articolo dispone l'abrogazione del regolamento IVASS n. 9/2015 che disciplina gli elementi dell'attestazione dello stato di rischio, che tuttavia resterà valido fino a quando entrerà in vigore l'atto delegato della Commissione europea.

F) Copertura dei rimorchi

È stato introdotto nel CAP l'art. 144 *-bis* il quale, nel prevedere una disciplina a tutela dei danneggiati nei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo, prevede 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 delle seguenti condizioni:

- (i) possa essere identificato il rimorchio, ma non possa essere identificato il veicolo trainante;
- (ii) la legge applicabile al sinistro preveda che l'assicuratore del rimorchio provveda all'indennizzo.

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.

G) Tutela delle vittime in caso di insolvenza dell'assicuratore.

La direttiva richiede che ogni Stato membro crei/autorizzi un organismo già esistente a indennizzare le vittime che risiedono nel proprio territorio, almeno entro i limiti dell'assicurazione obbligatoria, per sinistri verificatisi nel loro Stato di residenza o in uno Stato membro diverso dal loro Stato di residenza, nei casi in cui un'impresa di assicurazione divenga insolvente perché soggetta a una procedura fallimentare o a una procedura di liquidazione ai

sensi dell'art. 268, par. 1, lett. d) della direttiva 2009/138/CE (*Solvency II*). Preme precisare che il termine insolvenza è utilizzato in modo atecnico ed è più ampio di come inteso nella nostra normativa in quanto copre anche i casi in cui non sia stata ancora avviata la procedura di liquidazione coatta o l'impresa si trovi in liquidazione volontaria e prescinde dal fatto che l'assicuratore sia realmente in stato di insolvenza.

Pertanto, con la modifica dell'articolo 283, comma 1, lett. c) è stato previsto che il Fondo di Garanzia vittime per la strada sia responsabile per i danni derivanti da sinistri verificatosi nel territorio della Repubblica da veicoli assicurati presso imprese aventi sede nel territorio della Repubblica, assoggettate a procedura di liquidazione (non solo coatta come previsto dalla Direttiva MID) e qualora il danneggiato sia residente nel territorio della Repubblica. La novità rispetto al regime vigente, oltre alla maggiore ampiezza del concetto di liquidazione, consiste nel fatto che, qualora l'impresa del responsabile del sinistro abbia sede in un altro Stato membro dell'Unione europea, il Fondo di Garanzia ha diritto di recuperare dall'omologo organismo di garanzia le somme corrisposte ai danneggiati.

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 un altro Stato membro operante in Italia in regime di stabilimento o di libera prestazione di servizi, e, solo in pochi casi, il Fondo riusciva a recuperare quanto corrisposto.

Con la nuova direttiva, nel caso in cui il veicolo sia assicurato con impresa di altri Stati UE, il Fondo di Garanzia italiano opera come *front-office* ma la responsabilità ultima del sinistro fa capo all'omologo organismo dello Stato membro dell'impresa con cui è assicurato il veicolo che ha causato il sinistro.

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'operatività del Fondo di Garanzia in caso di r.c. natanti. In particolare, l'intervento del Fondo di Garanzia sarà limitato ai casi di liquidazione coatta amministrativa e sarà disciplinato in un'apposita nuova lettera c-bis) dell'art. 283 CAP, che riproduce esattamente la vecchia lettera c) con riguardo ai natanti.

Nella diversa ipotesi in cui i residenti nel territorio della Repubblica hanno subito un danno a causa di un sinistro verificatosi in un altro Stato membro, l'obbligo di indennizzo è posto a capo dell'Organismo di indennizzo italiano con regole analoghe a quelle previste per il Fondo di Garanzia per le vittime della strada.

La direttiva stabilisce che gli Organismi degli Stati membri dispongano di fondi sufficienti per indennizzare le persone lese, assicurate presso le imprese in liquidazione nel proprio Stato membro. La disposizione è stata recepita precisando che i contributi destinati al Fondo di garanzia per le vittime della strada e all'Organismo di indennizzo italiano siano 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. Sono state quindi apportate modifiche al CAP in questo senso. Da ultimo, si specifica che, per l'aspetto relativo ai natanti,

gli obblighi di contribuzione al Fondo di Garanzia italiano rimangono invariati, trattandosi di aspetto non armonizzato dalla Direttiva.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

Si illustrano i risultati della comparazione delle opzioni attuabili:

- *principali impatti (benefici e costi attesi) per ciascuna categoria di destinatari di cui alla sezione 1;*
- *principali impatti (benefici e costi attesi) per la collettività;*
- *distribuzione temporale degli effetti considerati.*

Al fine di illustrare i principali impatti dell'intervento, occorre in via preliminare individuare i principali destinatari dell'intervento in parola.

In primo luogo tra i destinatari dell'intervento vanno certamente annoverati i contraenti e le persone eventualmente lese da un sinistro che, soprattutto, a seguito delle nuove definizioni di "veicolo" e "uso del veicolo", nonché delle consequenziali scelte effettuate dal legislatore in merito all'esatta delimitazione dell'obbligo assicurativo, potranno fare affidamento su un sistema di protezione più efficace e efficiente.

Infatti nel 2019, la Commissione Europea con un Pilot exercise aveva contestato all'Italia la non corretta trasposizione delle disposizioni della direttiva 2009/103/ CE in materia di r.c. obbligatoria in quanto in sede giudiziale sarebbe stata esclusa la copertura nell'incidente occorso ad un bambino di 18 mesi ucciso da un veicolo immatricolato in Italia nell'area di un cortile privato, lungo il percorso che collega il garage alla strada pubblica. Nessuna procedura è stata aperta proprio in considerazione del fatto che la direttiva era in corso di revisione in linea con le decisioni della Corte di Giustizia UE. Pertanto il decreto legislativo in questione nel codificare la giurisprudenza della Corte di Giustizia mediante le necessarie modifiche al CdS e al CAP mira ad assicurare un più chiaro ed uniforme quadro normativo che possa garantire la più ampia protezione delle vittime che è lo scopo ultimo della normativa europea di cui trattasi.

A tal proposito occorre rammentare che il campo di applicazione della direttiva è stato definito da una serie di sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea e, principalmente, quelle dei casi "Vnuk", "Andrade" e "Torreiro"⁷, ha chiarito il campo di applicazione della direttiva. La sentenza Vnuk, del settembre 2014, ha chiarito che il campo di applicazione dell'obbligo di assicurazione della responsabilità civile autoveicoli di cui all'articolo 3 della direttiva 2009/103/CE comprende qualsiasi attività coerente con la "funzione abituale" di un veicolo, indipendentemente dal luogo in cui il veicolo è utilizzato. La sentenza Rodrigues de Andrade, del 28 novembre 2017, ha precisato che solo "l'uso abituale del veicolo come mezzo di

trasporto” e “a prescindere dal terreno” dovrebbe essere oggetto di assicurazione responsabilità civile autoveicoli, esclusi gli incidenti in cui il veicolo è stato utilizzato esclusivamente per uso agricolo. Tali sentenze hanno 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. Nell’ambito dei soggetti nei cui confronti il presente intervento normativo è destinato a trovare applicazione vanno certamente annoverate anche le imprese di assicurazione. Il mercato interno dell’assicurazione autoveicoli, infatti, è anche di fondamentale importanza per quest’ultime, in quanto rappresenta una parte consistente dell’attività di assicurazione del ramo non vita nell’Unione. Come emergerà ampiamente nel prosieguo e, in specie, nella trattazione dei singoli ambiti di intervento, le previsioni legislative di cui allo schema di decreto in esame, eliminano inoltre alcuni degli ostacoli (diretti e indiretti) al funzionamento e al completamento di un mercato integrato per l’assicurazione autoveicoli, facilitano la libera circolazione dei veicoli fra gli Stati membri e garantiscono un trattamento comparabile indipendentemente dal luogo in cui si verifica un incidente all’interno dell’UE. Ne conseguirà, pertanto, un rafforzamento del mercato unico dell’assicurazione autoveicoli che contribuirà, a sua volta, a trasmettere fiducia agli assicurati e alle vittime potenziali sul pieno risarcimento, anche in caso di insolvenza di un assicuratore transfrontaliero di autoveicoli.

Destinatario dell’intervento è altresì CONSAP, in quanto organo autorizzato, in conformità a quanto previsto dagli articoli 10-*bis* e 25-*bis* della direttiva (UE) 2009/103, a provvedere a garantire l’indennizzo iniziale alle persone residenti nel territorio della Repubblica per sinistri verificatisi in Italia (ovverosia nel proprio Stato di residenza) o in uno Stato membro diverso dal proprio Stato membro di residenza. Ciò posto in ordine ai principali beneficiari indicati, di seguito si illustrano i potenziali benefici derivanti negli ambiti sui quali la direttiva incide.

A) Rischi dovuti alla circolazione di veicoli non assicurati.

L’articolo 3 della direttiva 2009/103/CE obbliga gli Stati membri ad “adottare tutte le misure necessarie (...) affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un’assicurazione”. Benché la direttiva non stabilisca quali azioni dovrebbero essere adottate, gli Stati membri hanno l’obbligo di adottare misure efficaci per ridurre i rischi derivanti dalla circolazione di veicoli non assicurati. Essi sono autorizzati a effettuare la verifica sistematica a livello nazionale delle polizze registrate di assicurazione responsabilità civile autoveicoli, effettuare controlli stradali e applicare sanzioni efficaci ai proprietari di veicoli non coperti dall’assicurazione obbligatoria.

Il successivo articolo 4 della medesima direttiva, tuttavia, vieta tutti i controlli sistematici dell’assicurazione sui veicoli che stazionano abitualmente in un altro Stato membro, in quanto ritenuti un ostacolo alla libera circolazione dei veicoli nel mercato interno (e, indirettamente, delle persone), compresi quelli in cui il veicolo non deve essere fermato.

Poiché talune innovazioni tecnologiche, in specie quelle che consentono il riconoscimento delle targhe, permettono di eseguire controlli senza ostacolare i veicoli – e, pertanto, non interferirebbero con la libera circolazione di persone e veicoli- la normativa di rango europeo

di cui trattasi consente la verifica dell'assicurazione dei veicoli, soltanto nel rispetto delle condizioni analiticamente indicate: laddove i controlli formino parte di un sistema generale di controlli sul territorio nazionale, non siano discriminatori, non impongano di fermare il veicolo e siano necessari e proporzionati per raggiungere la finalità perseguita.

La circolazione di veicoli a motore non assicurati, privi di un'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile autoveicoli, è un problema sempre più grave sia a livello nazionale che europeo. Infatti, i veicoli non assicurati circolano non soltanto negli Stati membri in cui sono immatricolati, ma anche in altri Stati membri. Essa incide negativamente su un'ampia gamma di parti interessate, tra cui le vittime di incidenti stradali, gli assicuratori, i fondi di garanzia e i contraenti che hanno sottoscritto un'assicurazione autoveicoli.

B) L'armonizzazione degli importi minimi di copertura.

La direttiva stabilisce importi minimi obbligatori di copertura fino ai quali deve essere fornito un indennizzo nell'ambito di una polizza RC Auto. Tali importi minimi garantiscono che vi sia un livello sufficiente di tutela minima delle vittime di incidenti automobilistici in tutta l'UE in caso di danni alle persone e danni a cose, indipendentemente dalla categoria del veicolo. Tuttavia, sebbene la direttiva miri a stabilire pari importi minimi di copertura in tutti gli Stati membri dell'UE, attualmente a causa delle diverse date di riferimento per il ricalcolo periodico degli importi minimi, alcuni Stati membri applicano attualmente importi inferiori a quelli previsti dalla direttiva. Ciò è riconducibile al fatto che quando gli importi minimi di copertura sono stati introdotti nel 2005 (direttiva 2005/14/CE), ad alcuni Stati membri è stato concesso un periodo transitorio fino al 2012 per applicare gli importi minimi integrali. Sebbene i periodi transitori siano nel frattempo scaduti, le rispettive date corrispondenti alla fine del periodo transitorio continuano ad essere utilizzate come date di riferimento per l'aggiornamento periodico dell'inflazione. Pertanto, questi importi minimi non sono ancora gli stessi in tutti gli Stati membri.

C) Sinistralità pregressa.

Per quanto concerne le disposizioni dettate in materia di riconoscimento di sinistralità pregressa, il compito attribuito alla Commissione europea consistente nell'adozione di atti di esecuzione con i quali verranno specificati per mezzo di un modello, la forma e il contenuto delle attestazioni di sinistralità pregressa, consente ai contraenti di beneficiare degli eventuali vantaggi al momento della conclusione di nuovi contratti di assicurazione presso le imprese di assicurazione. In particolare, tali informazioni possono aiutare un contraente ad ottenere un "bonus per assenza di sinistri" (o una migliore valutazione "bonus-malus") presso un nuovo assicuratore, nello stesso Stato membro o in un altro Stato membro, comportando una riduzione dei premi assicurativi. Sul punto si rileva che, seppure la storia dei sinistri è solo uno dei fattori (ad esempio, tipo di veicoli, livello di copertura) che determinano il livello finale dei premi, nel mercato assicurativo di alcuni Stati membri, i sinistri precedenti rimangono ancora un fattore importante per determinare il livello dei premi. Attualmente, la direttiva dispone che gli Stati membri sono tenuti a garantire che l'assicurato abbia il diritto di esigere un'attestazione di sinistralità passata relativa agli ultimi cinque anni. Tuttavia, spesso, tali attestazioni sono ignorate dalle imprese di assicurazione, soprattutto quando esse sono emesse da un assicuratore in un altro Stato membro e, talvolta, persino la loro autenticità è messa in discussione. Pertanto,

l'adozione di un modulo standardizzato per tali dichiarazioni faciliterà, in primo luogo, la libera circolazione delle persone; dovrebbe garantire che nella determinazione dei premi non dovrebbe verificarsi alcuna distinzione basata sulla nazionalità o sulla sola base del precedente Stato membro di residenza dell'assicurato; può aiutare a mitigare le frodi (presumibilmente alcuni cittadini che si trasferiscono in un altro Stato membro possono falsificare tali dichiarazioni di sinistralità passata allo scopo di ottenere una riduzione ingiustificata del loro premio assicurativo da un nuovo assicuratore).

D) Strumenti di comparazione dei prezzi – Price Comparison tools.

La direttiva prevede che ogni Stato si doti di appositi strumenti che consentano di confrontare gratuitamente online i preventivi di assicurazione per autoveicoli di più compagnie assicurative, disciplinando i requisiti che gli strumenti di comparazione dei prezzi di natura privatistica devono possedere affinché possano ottenere la certificazione di indipendenza da parte degli Stati membri, fermo restando la possibilità di istituire strumenti pubblici di confronto dei prezzi presso un'autorità pubblica: Stante l'esistenza nell'ambito del nostro ordinamento del Preventivatore per il confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli (art. 132-bis, comma 2, CAP), non è stata esercitata l'opzione prevista dalla direttiva circa la possibilità di certificare organismi privati, ma data la generalità dei requisiti previsti a tal uopo dalla direttiva quest'ultimi sono stati mutuati al fine di disciplinare i requisiti e le caratteristiche del Preventivatore stesso. Il possesso dei requisiti di cui alle lettere da a) a h) del nuovo articolo 132.1 CAP contribuirà, nell'ottica della massima tutela del consumatore, a garantire che siffatto strumento completamente gratuito e totalmente trasparente, mediante il quale i consumatori italiani possono confrontare le polizze offerte da tutte le compagnie di assicurazioni operanti in Italia, divenga più indipendente, chiaro, oggettivo, preciso, esaustivo ed affidabile.. Ne consegue che l'auspicato incremento nell'utilizzo di siffatto strumento di comparazione, permetterà non solo di mettere la parola fine alle innumerevoli truffe sulle assicurazioni auto online, sempre più frequenti, ma anche di controllare il fenomeno dei falsi siti comparatori di polizze auto.

E) Insolvenza dell'assicuratore.

Secondo la direttiva, in ogni Stato membro devono essere istituiti gli organismi di indennizzo per far fronte ai costi derivanti da incidenti causati da veicoli non assicurati o non rintracciati. Tuttavia, tali enti non sono attualmente tenuti a far fronte ai costi derivanti da sinistri in caso di insolvenza dell'impresa di assicurazione presso la quale è assicurato il veicolo responsabile del sinistro. Pertanto, la disciplina in esame introduce uno specifico regime di protezione per le vittime di sinistri causati da un veicolo assicurato presso un assicuratore RC insolvente, sia nell'ipotesi in cui il sinistro si verifichi nel proprio Stato di residenza (articolo 10-bis) che in un altro Stato membro diverso da quest'ultimo (articolo 25-bis), in maniera tale che anche quest'ultimi siano destinatari di uno specifico indennizzo.

Per effetto del recepimento dell'articolo 10-bis della direttiva qualora l'impresa del responsabile abbia sede in un altro Stato membro UE, il Fondo di Garanzia agirà semplicemente come front-office, ossia quale responsabile dell'indennizzo iniziale della vittima. Invece, 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. In tali casi, il Fondo di Garanzia poteva recuperare le somme dagli omologhi Fondi solo sulla base di una Convenzione ad adesione volontaria sottoscritta nel 1995 da 14 paesi dell'UE, tra cui l'Italia, che prevedeva che l'onere finanziario dei risarcimenti dovesse ricadere sul Fondo di Garanzia del Paese di origine. Tale Convenzione, tuttavia, essendo ad adesione volontaria, non ha consentito un efficace funzionamento del meccanismo nel suo complesso, come dimostrato dal fatto che in simili evenienze il Fondo di Garanzia italiano ha potuto recuperare le somme soltanto da alcuni Fondi del Paese di origine dell'impresa estere.

Con l'entrata in vigore della nuova normativa europea, come già anticipato, nel caso in cui il veicolo sia assicurato con l'impresa di altri Stati dell'Unione europea, il Fondo di Garanzia italiano opera come front-office ma la responsabilità ultima del sinistro resterà in capo all'omologo Fondo dello Stato membro dell'impresa con cui è assicurato il veicolo che ha causato il sinistro. Sotto tale aspetto, la normativa interna mira a garantire una perfetta reciprocità nelle rivalse tra i Fondi di Garanzia europei nel caso di liquidazione di un'impresa operante in regime di stabilimento o di libera prestazione di servizi, la cui assenza ha finora penalizzato il Fondo di Garanzia italiano nelle azioni di recupero delle somme pagate.

Invece, in attuazione dell'articolo 25-bis CONSAP; in qualità di Organismo di indennizzo italiano deve intervenire per il risarcimento dei danni derivanti da circolazione stradale subiti in un altro Stato membro da soggetti residenti nel territorio della Repubblica, anche nel caso in cui l'impresa di assicurazione estera sia assoggettata a procedura di liquidazione o altra equivalente. A tal proposito si rileva che il Fondo di garanzia vittime per la strada, in qualità di Organismo di indennizzo italiano, con la sottoscrizione dell'Accordo tra Organismi di Indennizzo e Fondi di Garanzia del 6.11.2008 (riguardante la gestione dei sinistri causati da veicoli assicurati con impresa in liquidazione), è già legittimato a intervenire dal 1° gennaio 2009 laddove il veicolo responsabile sia assicurato con impresa di assicurazione dichiarata insolvente. Anche in tali casi, essendo l'obbligo di indennizzo posto a capo dell'Organismo di indennizzo con regole analoghe a quelle appena illustrate con riferimento al Fondo di garanzia per le vittime della strada, la normativa introdotta mira a garantire una perfetta reciprocità nelle rivalse tra gli Organismi di indennizzo europei nel caso di insolvenza dell'impresa di assicurazione del veicolo responsabile del sinistro.

4.2 Impatti specifici

Si riporta la eventuale valutazione dei seguenti impatti:

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Il recepimento delle disposizioni della direttiva in esame e l'introduzione della disciplina attuativa da essa prevista, consistendo in un intervento finalizzato a garantire il perseguimento degli obiettivi sopra illustrati, non determina distorsioni concorrenziali sul mercato di riferimento né tantomeno sulle PMI.

B. Effetti sulla concorrenza

L'intervento normativo, alla luce del contesto normativo nel quale si inserisce, anche a livello europeo, non incide negativamente sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese. Al contrario, per le ragioni sopra esposte, garantisce il corretto funzionamento concorrenziale del mercato di riferimento, ossia quello assicurativo.

C. Oneri informativi

Non sussistono oneri informativi e relativi costi amministrativi introdotti a carico di cittadini.

Quanto agli altri operatori del settore, va segnalata l'eventuale rimodulazione degli oneri informativi connessi allo svolgimento dell'attività assicurativa da parte delle imprese di assicurazione e all'adempimento delle funzioni riconosciute in capo a CONSAP. Quest'ultima, in veste di gestore del Fondo di garanzia per le vittime della strada, nonché in qualità di Organismo di indennizzo italiano, deve provvedere ad indennizzare le persone lese a seguito di sinistri avvenuti nel Paese di residenza o in un altro Stato membro dell'Unione europea e provocati da veicoli assicurati presso un'impresa di assicurazione insolvente.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento in parola rispetta i livelli minimi di regolazione europea.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

Si riporta la motivazione dell'opzione preferita alla luce della valutazione e comparazione svolta.

Le alternative di intervento (eventuali strumenti di *soft law*, ovvero decreti di natura non regolamentare), non sono state ritenute percorribili in considerazione della delega espressa conferita dalla legge di delegazione europea 2021 – nel cui Allegato A, al numero 13, è stata inserita la direttiva oggetto di recepimento – che ha assegnato a un provvedimento attuativo l'obiettivo di recepire le disposizioni della nuova direttiva.

5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

In riferimento all'opzione preferita si illustra la valutazione delle condizioni giuridiche, organizzative, finanziarie, economiche, sociali e amministrative che possono incidere in modo significativo sulla concreta attuazione dell'intervento e sulla sua efficacia. Sono indicati i soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio, specificandone le rispettive funzioni.

Il principale destinatario dell'applicazione dell'intervento normativo in esame è CONSAP, in veste di gestore del Fondo di garanzia per le vittime della strada e, in quanto tale, in qualità di Organismo di indennizzo italiano.

Alla luce della definizione di veicolo e di uso del veicolo e delle scelte effettuate in ordine alla perimetrazione dell'obbligo assicurativo, destinatari dell'intervento attuativo sono, poi, le imprese di assicurazione e i contraenti.

Con riferimento all'opzione preferita, appare opportuno precisare che non sono previste condizioni giuridiche, organizzative, finanziarie, economiche, sociali e amministrative che possono compromettere la concreta attuazione dell'intervento o la sua efficacia. In particolare, l'adozione del regolamento non prevede particolari forme di informazione e pubblicità, se non quelle già eventualmente previste per la pubblicazione di decreti e norme.

In ogni caso, alle stesse verrà data pubblicità tramite la pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale e sul sito istituzionale del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, nonché mediante apposita comunicazione ai destinatari della normativa di riferimento.

5.2 Monitoraggio

Si descrive il sistema di monitoraggio dell'intervento, specificando i soggetti responsabili, le modalità e la periodicità con cui saranno raccolti ed elaborati i dati e le informazioni relative agli indicatori di cui alla Sez. 1. Tali informazioni sono utilizzate anche ai fini della Vir.

Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy e l'IVASS, nei limiti delle rispettive competenze, provvederanno al controllo e al monitoraggio dell'intervento, verificando la corretta applicazione delle disposizioni adottate con il presente decreto.

CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

In questa sezione si dà conto delle consultazioni svolte nelle varie fasi dell'analisi, riportando in particolare:

- 1. Una descrizione delle consultazioni svolte e delle relative modalità di realizzazione;*
- 2. L'elenco dei soggetti che hanno partecipato a ciascuna delle consultazioni;*
- 3. I periodi in cui si sono svolte le consultazioni;*
- 4. I principali risultati emersi dalle consultazioni.*

Nelle consultazioni non rientrano i pareri di organi istituzionali.

A seguito dell'apposito contributo tecnico dell'Autorità di vigilanza, è stato predisposto l'articolato normativo che, tramite le necessarie modifiche al CdS e al CAP, ha inciso in estrema sintesi sugli aspetti della più volte menzionata direttiva 2009/103/CE indicati nella Sezione 3.

PERCORSO DI VALUTAZIONE

Si illustrano il gruppo di lavoro, indicando gli uffici e le professionalità coinvolte, anche di amministrazioni diverse da quella competente, nonché le eventuali consulenze esterne. Si

descrivono le tappe del percorso di analisi, con indicazione delle eventuali difficoltà incontrate.

Il gruppo di lavoro per l'elaborazione del presente schema di regolamento è stato composto dalla Divisione IV della DGMCTCNT del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Il gruppo di lavoro non si è avvalso di consulenze esterne e non ha riscontrato particolari difficoltà.

Le tappe del percorso di analisi finalizzato all'adozione dello schema di decreto legislativo avente ad oggetto il recepimento della direttiva 2021/2118/UE 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, sono rappresentati dai passaggi di seguito elencati:

- Trasmissione delle proposte di modifica al Codice delle assicurazioni private e al Codice della strada elaborate dall'IVASS;
- Predisposizione dello schema di decreto legislativo da parte dell'Amministrazione proponente;
- Trasmissione dello schema di decreto per la deliberazione preliminare del Consiglio dei Ministri;
- Acquisizione dei pareri delle Competenti commissioni parlamentari di Camera e Senato;
- Adeguamento dello schema di decreto alle osservazioni pervenute;
- Trasmissione dello schema di decreto per la deliberazione del Consiglio dei Ministri;
- Finalizzazione.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

(Direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008, G.U. 18 settembre 2008, n. 219)

Amministrazione proponente: Ministero delle imprese e del made in Italy, Direzione Generale per il Mercato, la Concorrenza, la Tutela del Consumatore e la Normativa Tecnica, Divisione IV - Promozione della concorrenza, semplificazioni per le imprese e servizi assicurativi

Provvedimento: Decreto legislativo di recepimento della Direttiva (Ue) 2021/2118 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

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.*

Il presente schema di decreto legislativo nel rispetto dei principi e criteri indicati dalla legge 4 agosto 2022, n.127 recante «Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti normativi dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2021», recepisce alcune delle novità contenute nella direttiva 2021/2118/EU, del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2021, recante modifiche 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.

Nello specifico, la direttiva in esame persegue l'armonizzazione dei seguenti ambiti in cui sarebbero opportune modifiche mirate: a) 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; b) l'armonizzazione dei massimali minimi di copertura in tutta l'Unione; c) il rafforzamento dei controlli non discriminatori e intrusivi sui veicoli da parte degli Stati membri pur senza contravvenire al divieto per gli Stati membri di svolgere controlli sistematici dell'assicurazione dei veicoli che stazionano abitualmente in un altro Stato membro; d) il riconoscimento *cross-border* degli attestati di rischio; e) la disciplina degli strumenti di comparazione dei prezzi; f) la disciplina dei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo.

Tutto ciò premesso lo schema di decreto in oggetto, con l'introduzione da parte della direttiva di una nuova definizione di "veicolo" e di "uso del veicolo", incide principalmente sul testo del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 – Codice delle assicurazioni private.

Al contempo, per esigenze di coerenza, sono state introdotte modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 – nuovo Codice della strada, per ciò che concerne la previsione delle sanzioni alle deroghe introdotte all'articolo 122-*bis*, comma 2, del predetto Codice delle assicurazioni private.

Il decreto legislativo consta di quattro articoli:

- a) **articolo 1** recante «*Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*»;
- b) **articolo 2** recante «*Modifiche al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209*»;

c) **articolo 3** concernente la «*Clausola di invarianza finanziaria*»;

d) **articolo 4** recante «*Entrata in vigore*» della disciplina prevista.

Lo schema di regolamento appare, pertanto, coerente con il programma di Governo e necessario per garantire un'efficace applicazione della normativa dettata in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

Il quadro normativo di riferimento è costituito dalla legge di delegazione europea 2021 del 4 agosto 2022, n. 127, dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - Codice della strada (di seguito CdS) e dal decreto legislativo 9 settembre 2005, n. 209 – Codice delle assicurazioni private (di seguito CAP).

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.*

L'intervento proposto all'articolo 1 modifica alcuni articoli del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - Codice della strada mentre all'articolo 2 modifica diversi articoli del decreto legislativo 9 settembre 2005, n. 209 – Codice delle assicurazioni private di seguito elencati.

L'articolo 1, comma 1, lettera a) modifica l'articolo 9 del CdS.

Con tale articolo è stato sostituito il riferimento alla legge 24 dicembre 1969, n. 990 con quello attuale di decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante il Codice delle assicurazioni private, considerate le modifiche normative che si sono susseguite in tale ambito.

L'articolo 1, comma 1, lettera b), che modifica ed integra l'articolo 193 CdS.

Al fine di adeguare l'articolo 193 alla nuova definizione di veicolo contenuta nel CAP a seguito della nuova formulazione in recepimento della direttiva 2021/2118 all'articolo 193, comma 1, le parole: “a motore senza guida di rotaie, compreso i filoveicoli e i rimorchi” sono sostituite dalle seguenti: “di cui all'articolo 1, comma, 1, lettera rrr) del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209”.

L'articolo 2, comma 1, lettera a) punto 1, modifica il numero 4-*bis*), lettera fff), dell'articolo 1, comma 1 CAP.

La modifica interviene per l'individuazione dello Stato membro di ubicazione del rischio quando un veicolo è spedito da uno Stato membro ad un altro.

L'articolo 2, comma 1, lettera a) punto 2 modifica e integra la lettera rrr), dell'articolo 1, comma 1 CAP.

A seguito dell'introduzione da parte della direttiva di una nuova definizione di “veicolo” e di “uso del veicolo”, si è ritenuto opportuno introdurre e collocare tale definizione alla lettera rrr) dell'articolo 1, comma 1 del CAP.

L'articolo 2, comma 1, lettera b), dopo il comma 1, aggiunge il comma 1-*bis* all'articolo 1 del CAP.

Tale modifica interviene con riferimento alle sedie a rotelle destinate esclusivamente ad essere utilizzate da persone con disabilità fisiche che non sono considerate veicoli ai sensi del presente codice, fatti salvi i numeri 1) e 2) della lettera rrr) del comma 1 del CAP.

L'articolo 2, comma 1, lettera c) modifica e integra il comma 1 dell'articolo 122 CAP.

L'articolo in esame apporta le modifiche necessarie all'articolo 122 del CAP recante la disciplina dei veicoli a motore, facendo specifico riferimento alla nuova nozione di veicolo di cui al citato articolo 1, comma, 1, lettera rrr) ed è stato inserito il concetto più specifico di veicoli *utilizzati conformemente alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente*.

Per effetto dell'introduzione dei commi 1-bis, 1-ter e 1-quater, la disposizione di cui al comma 1 modificata si applica a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento e anche i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni. Sono state altresì introdotte talune disposizioni in materia sanzionatoria.

L'articolo 2, comma 1, lettera d) introduce l'articolo 122-bis CAP.

Parallelamente alle disposizioni in materia sanzionatoria apportate all'articolo 193 CdS, è stato introdotto l'articolo 122-bis, rubricato «*Deroghe*», che prevede, appunto due ipotesi di deroga all'obbligo assicurativo: una per i veicoli ritirati formalmente dalla circolazione (ad es. fermo amministrativo, confisca o sequestro) e l'altra per i veicoli su cui sia esercitato il diritto di sospensione della copertura assicurativa per mancato utilizzo (ad es. per utilizzo stagionale). In caso di sinistro provocato da un veicolo nelle fattispecie di cui sopra, si applicano le disposizioni del CAP per il Fondo di garanzia vittime per la strada (articolo 283, comma 1, lettera b)).

L'articolo 2, comma 1, lettera e) integra l'articolo 124 CAP.

L'articolo 2, comma 1, lettera d) modifica il comma 1 dell'articolo 124 del CAP aggiungendo la parola «auto.» dopo «responsabilità civile».

L'articolo 2, comma 1, lettera f) modifica l'articolo 128 CAP.

L'articolo 2, comma 1, lettera e) modifica il preesistente articolo 128 del CAP allineando i massimali minimi ivi contenuti a quelli previsti nella direttiva 2021/2118.

L'articolo 2, comma 1, lettera g) introduce l'articolo 132.1 CAP.

È stato introdotto l'articolo 132.1, rubricato «*Preventivatore per il confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli*» volto a disciplinare i requisiti e le caratteristiche di tale strumento di confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli, già previsto nella normativa nazionale all'articolo 132-bis, comma 2 del CAP. L'articolo 2, comma 1, lettera h) modifica ed integra l'articolo 132-bis CAP.

Tenuto conto di quanto introdotto con il nuovo articolo 132.1 CAP, per mere esigenze di coordinamento, è stato inserito nell'articolo 132-bis, dopo il termine preventivatore il richiamo a tale articolo.

L'articolo 2, comma 1, lettera i) modifica ed integra l'articolo 134 CAP.

Il comma 1, lettera g) interviene modificando l'articolo 134 del CAP, mediante la riformulazione dei commi 1 e 2, l'abrogazione dei commi 1-bis e 1-ter, la soppressione del secondo periodo del comma 3 e l'introduzione dei commi 5 e 6. Tali modifiche mirano a consentire l'autenticazione degli attestati di rischio emessi da un assicuratore di un altro Stato membro sia per quanto attiene la sinistralità pregressa (senza operare alcun tipo di discriminazione), sia anche per l'applicazione di eventuali sconti. L'articolo 2, comma 1, lettera l) introduce l'articolo 144-bis CAP.

L'introduzione dell'articolo 144-bis, rubricato «*Tutela dei danneggiati nei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo*», prevede una disciplina a tutela dei danneggiati nei sinistri in cui è coinvolto appunto un rimorchio trainato da un veicolo.

L'articolo 2, comma 1, lettera m) modifica ed integra l'articolo 283 CAP.

In caso di sinistri verificatisi nel territorio della Repubblica, modificando la lettera c) del comma 1, il comma 2 e il comma 4 dell'articolo 283 CAP, il Fondo di garanzia vittime per la strada è 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, prescrivendo l'obbligo di sottoscrivere un accordo tra i vari Fondi UE e, in mancanza di tale accordo entro il 23 dicembre, la Commissione interverrà con un proprio atto delegato per rendere efficace il sistema delle rivalute. La nuova disciplina derivante dalla direttiva non può estendersi ai natanti in quanto l'obbligo di assicurazione per questi ultimi non è soggetto ad una disciplina armonizzata e, pertanto, è stata introdotta la lettera *c-bis*) al comma 1 dell'articolo 283 CAP.

L'articolo 2, comma 1, lettera n) introduce l'articolo 283-*bis* CAP.

Per effetto dell'introduzione dell'articolo 283-*bis*, rubricato «*Obblighi di informativa a carico del Fondo di Garanzia*», il Fondo di garanzia per le vittime della strada informa 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 ed integra l'articolo 284 CAP.

In conformità a quanto introdotto dalla lettera *c-bis*), al comma 1 dell'articolo 283, è stato modificato l'articolo 284 CAP attraverso modifiche ai commi 1 e 2 e alla rubrica del suddetto articolo.

L'articolo 2, comma 1, lettera p) modifica ed integra l'articolo 285 CAP.

All'articolo 285, dopo il comma 1, vengono aggiunti i commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater*, con cui si disciplina, rispettivamente: la cooperazione del Fondo di garanzia con gli omologhi organismi degli altri Stati membri, con gli organismi di compensazione (competenti per i sinistri avvenuti in altri Stati membri) e con tutte le altre parti interessate nonché con le Autorità degli altri Stati membri; la richiesta di risarcimento presentata dal danneggiato direttamente al Fondo di garanzia; infine il diritto di richiedere, per il Fondo di garanzia italiano che ha anticipato l'indennizzo al danneggiato, il rimborso delle somme versate all'Organismo omologo responsabile.

Inoltre, è introdotto il comma 3-*bis* mediante il quale, nei casi di cui al riformato articolo 283, comma 1, lettera c), 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.

L'articolo 2, comma 1, lettera q) modifica ed integra l'articolo 286 CAP.

In coerenza con le precedenti modifiche introdotte, al comma 1 dell'articolo 286 CAP, è stato inserito il riferimento alla lettera *c-bis*) del comma 1 dell'articolo 283 CAP e, in seguito al cambio di denominazione di questa Amministrazione, al comma 2 le parole «Ministero dello sviluppo economico» sono state sostituite con quelle di «Ministero delle imprese e del made in Italy».

L'articolo 2, comma 1, lettera r) integra l'articolo 287 CAP.

Per le medesime esigenze di coerenza sopra illustrate, l'articolo 2, comma 1, lettera p) introduce al comma 5 dell'articolo 287 il riferimento alla lettera *c-bis*) del comma 1 dell'articolo 283 CAP e, a fine periodo, dopo il riferimento all'impresa di assicurazione è fatto riferimento anche ad altro soggetto che gestisce la procedura cui è soggetta l'impresa.

L'articolo 2, comma 1, lettera s) modifica ed integra l'articolo 288 CAP.

L'articolo 2, comma 1, lettera q), sostituendo nella rubrica la parola assicurati con danneggiati, disciplina i diritti di tali soggetti nei confronti del Fondo di garanzia vittime della strada, introducendo, altresì, modifiche al comma 1 e aggiungendo i commi 1-*bis*, 1-*ter*, 1-*quater* e 1-*quinquies*.

Infine, viene fatto esplicito rinvio alla disposizione, laddove compatibile, di cui all'articolo 146, comma 1 del CAP, ai sensi del quale le imprese di assicurazione sono tenute a consentire ai contraenti ed ai danneggiati il diritto di accesso agli atti conclusione dei procedimenti di valutazione, constatazione e liquidazione dei danni che li riguardano.

L'articolo 2, comma 1, lettera t) modifica ed integra l'articolo 290 CAP.

Anche in questo caso, per esigenze di coerenza, l'articolo 2, comma 1, lettera r) introduce al comma 2 dell'articolo 290 il riferimento alla lettera c-bis) del comma 1 dell'articolo 283 CAP e, a fine periodo, le parole «poste in liquidazione coatta» sono soppresse.

L'articolo 2, comma 1, lettera u) modifica l'articolo 292 CAP.

Ut supra, per esigenze di coerenza, l'articolo 2, comma 1, lettera s) sostituisce il comma 2 dell'articolo 292 introducendo il riferimento alla lettera c-bis) del comma 1 dell'articolo 283 CAP e aggiunge un ultimo periodo: «Se l'impresa è posta in liquidazione coatta sussistono gli stessi privilegi stabiliti dalla legge a favore dei medesimi.».

L'articolo 2, comma 1, lettera v) integra l'articolo 296 CAP.

Tenuto conto che per espressa previsione legislativa Consap, quale gestore del Fondo di garanzia vittime della strada, è stata designata Organismo di indennizzo italiano, l'articolo 2, comma 1, lettera t) il comma 1 specifica all'art. 296 CAP che la Concessionaria, per l'esercizio di tale funzioni, utilizza il contributo versato dalle imprese italiane e degli altri Stati UE, ai sensi dell'art. 285, comma 3-bis CAP. Infine, anche in questo caso, viene fatto esplicito rinvio alla disposizione, laddove compatibile, di cui all'articolo 146, comma 1 del CAP in materia di accesso agli atti.

L'articolo 2, comma 1, lettera z) modifica ed integra l'articolo 297 CAP.

L'articolo 2, comma 1, lettera u) aggiunge all'articolo 297 CAP, che definisce e disciplina l'ambito di intervento dell'Organismo di indennizzo italiano, i commi 1-bis, 1-ter e 1-quater. In particolare, l'Organismo di indennizzo italiano è 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, con il riferimento ai contributi 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.

L'articolo 2, comma 1, lettera aa) modifica e integra l'articolo 298 CAP.

L'articolo 2, comma 1, lettera v) aggiunge all'articolo 298 CAP, che disciplina i sinistri causati da veicoli regolarmente assicurati, la lettera e) al comma 6, i commi 1-bis, 6-bis, 6-ter, 6-quater e 6-quinquies e modifica, infine, per intero il comma 5.

In particolare, la lettera e) include tra i soggetti cui può essere presentata la richiesta di risarcimento 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 o altra procedura equivalente.

In particolare, viene stabilito: che l'impresa di assicurazione del veicolo responsabile del sinistro informi l'Organismo di indennizzo italiano nel momento in cui indennizza o nega la responsabilità (comma 6-bis), la tempistica di pagamento o di rifiuto (comma 6-ter), che l'Organismo proceda senza ritardo all'indennizzo qualora l'offerta sia accettata dalla persona lesa (comma 6-quater) e gli obblighi di cooperazione per l'Organismo di indennizzo italiano con gli omologhi organismi degli

altri Stati membri, con i Fondi di garanzia di cui all'articolo 10-*bis* della direttiva 2009/103/CE nonché con gli altri Organismi di indennizzo e le Autorità competenti degli altri Stati membri e le altre parti interessate. Per tali motivi, inoltre, il comma 5 è stato riformulato tenendo conto delle disposizioni introdotte (il comma 6-*quinquies*).

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.*

L'intervento è compatibile con i principi costituzionali vigenti in materia.

5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

L'intervento non presenta aspetti di interferenza o di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie o a statuto speciale né con quelle degli enti locali.

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

L'intervento, come sopra evidenziato, non coinvolge le funzioni delle regioni e degli enti locali, risultando compatibile con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'art. 118, comma 1, della Costituzione.

7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

Si conferma l'assenza di rilegificazioni, nonché delegificazione e strumenti di semplificazione normativa.

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Non esistono progetti di legge all'esame del Parlamento su materia analoga.

9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.*

Allo stato attuale, non risultano sollevate questioni di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto né altra giurisprudenza rilevante in merito.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

L'intervento è proposto per conformare le disposizioni legislative nazionali al contenuto della direttiva 2021/2118/EU, del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2021, recante modifiche 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, il cui termine di recepimento scade il 23 dicembre 2023.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risulta che siano in corso procedure di infrazione in materia.

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

L'intervento non appare in contrasto con altre Convenzioni internazionali.

L'intervento è compatibile con le altre Convenzioni firmate dall'Italia.

13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto.*

In sentenze recenti della Corte di giustizia dell'Unione europea, precisamente nelle sentenze nelle cause Vnuk (Sentenza della Corte di Giustizia del 4 settembre 2014, C-162/13), Rodrigues de Andrade (Sentenza della Corte di Giustizia del 28 novembre 2017, C-514/16) e Torreiro (Sentenza della Corte di Giustizia del 20 dicembre 2017, C-334/16) è stato chiarito il significato del concetto di «uso di un veicolo». In particolare, la Corte di giustizia 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/CE 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». Nell'interesse della certezza del diritto, si è ritenuto opportuno tener conto di tale giurisprudenza nella direttiva 2009/103/CE introducendovi una nuova definizione di «uso del veicolo».

Inoltre, in linea con l'orientamento della CGUE, come già in precedenza si erano espresse le SS.UU. (2015), la sosta è ricompresa nella copertura assicurativa, con la conseguente inclusione della c.d. «circolazione statica» nell'ambito dell'art. 2054 c.c. in particolare, il concetto di circolazione stradale nella normativa nazionale include anche la posizione di arresto del veicolo facendo sì che per l'operatività della garanzia per R.C.A. è necessario che il veicolo, nel suo trovarsi sulla strada di uso pubblico o sull'area ad essa parificata, mantenga le caratteristiche che lo rendano tale in termini concettuali e, quindi, in relazione alle sue funzionalità non solo sotto il profilo logico ma anche delle eventuali previsioni normative, risultando invece indifferente l'uso che in concreto se ne faccia, sempreché esso rientri nelle caratteristiche del veicolo medesimo.

14) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

L'intervento non ha alcuna interferenza con gli indirizzi prevalenti della Corte europea dei Diritti dell'Uomo.

15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.*

Non risultano indicazioni o linee guida prevalenti della regolamentazione in discussione, da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Le novità introdotte dalla direttiva in esame con riguardo alla nozione di “uso del veicolo”, sono state recepite con la modifica dell'articolo 1, comma 1, lettera rrr) del CAP. Nello specifico, il concetto di “veicolo” è stato modificato e integrato intendendosi 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”. Invece, non rientrano nella definizione di veicolo, come espressamente previsto dal nuovo comma 1-*bis* della medesima disposizione, 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, come emerge dal nuovo dettato normativo, 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.

2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.*

Il testo fa corretto riferimento alla legislazione nazionale vigente, atteso che il medesimo reca la puntuale indicazione delle norme del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - Codice della strada e del decreto legislativo 9 settembre 2005, n. 209 – Codice delle assicurazioni private così come modificate e/o integrate.

3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Il ricorso alla tecnica della novella è stato necessario per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti, come indicato al punto I della parte I.

4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Le abrogazioni regolamentari connesse all'adozione dello schema di decreto sono state espressamente indicate nel testo proposto.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

L'intervento non ha effetto retroattivo né di riviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatoria rispetto alla normativa vigente.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Sul punto si segnala che l'articolo 2 della direttiva (UE) 2021/2118 prevede il termine del 23 giugno 2023, per conformarsi alle modifiche di cui all'articolo 1, punti 8) e 18), per quanto riguarda, rispettivamente, gli artt. 10 -bis, paragrafo 13, secondo comma e 25-bis, paragrafo 13, secondo comma, della direttiva 2009/103/CE, introdotti entrambi dalla nuova direttiva in esame. Da ultimo, il decreto legislativo avente ad oggetto il recepimento di tali disposizioni è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 138 del 15 giugno 2023 (Decreto legislativo 15 maggio 2023, n. 70 -*Recepimento dell'articolo 1, punti 8) e 18), della direttiva (UE) 2021/2118 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, per quanto riguarda, rispettivamente, l'articolo 10-bis, paragrafo 13, secondo comma, e l'articolo 25-bis, paragrafo 13, secondo comma, della direttiva 2009/103/CE.*)

Si rammenta che per quanto attiene ai monopattini, rientranti nella categoria dei veicoli elettrici leggeri - che ogni Stato membro, esercitando l'opzione di cui all'articolo 1, n. 21, della direttiva (UE) 2021/2118, potrebbe assoggettare all'obbligo assicurativo - sono all'esame del Parlamento alcuni disegni di legge: il disegno di legge AS 335 del 16 novembre 2022 recante disposizioni in materia di circolazione dei monopattini e delle biciclette e che, in materia di assicurazione, contiene la proposta di obbligo assicurativo; il disegno di legge AC 634 del 24 novembre 2022 recante modifiche all'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Legge bilancio 2020) in materia di monopattini.

Da ultimo, è intervenuto sul punto anche il recente DDL "sicurezza stradale", approvato il 27 giugno 2023 in Consiglio dei ministri e, in specie, il relativo articolo 7.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Al tal proposito, al punto 2) dell'articolo 2, comma 1 lettera a) dello schema di decreto di recepimento della direttiva in esame, si è proceduto ad inserire nella definizione di veicolo anche il riferimento ai veicoli elettrici leggeri, in ordine ai quali verrà emanato 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, al fine di poter inserire anche i monopattini nell'ambito dell'obbligo assicurativo, da adottarsi entro il termine di 90 giorni dall'entrata in vigore dello schema di decreto di recepimento della direttiva 2021/20118.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Sul punto, l'Amministrazione non ha rilevato l'esigenza di procedere all'utilizzo dati statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento e non ha rilevato, altresì, la necessità di commissionare apposite elaborazioni sull'argomento all'Istituto nazionale di statistica, rimanendo comunque la materia soggetta all'azione dell'IVASS quale Autorità di regolazione.