

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

**Schema di decreto legislativo recante «Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 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».**

### Premessa

Il presente schema di decreto legislativo è stato predisposto in attuazione della previsione recata dall'articolo 31, comma 5, della legge n. 234 del 2012. In particolare, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo del 22 novembre 2023, n. 184 – recante il recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 (RC auto) - il Governo è autorizzato, con la medesima procedura, ad adottare disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati in attuazione delle direttive elencate nell'Allegato A (nel caso di specie, la direttiva indicata col numero 13) della legge 4 agosto 2022, n. 127 – Legge di delegazione europea 2021, tra i quali è ricompreso il suddetto decreto legislativo<sup>1</sup>.

In seguito all'entrata in vigore del decreto legislativo di recepimento della citata direttiva (UE) 2021/2118 e ad una prima fase applicativa dello stesso, sono pervenute all'attenzione della Direzione Generale consumatori e mercato del MIMIT diverse istanze da parte degli *stakeholder* del settore, le quali fanno presente l'esigenza di ricevere chiarimenti in ordine ad alcuni dubbi interpretativi riguardanti:

- a) il perimetro di applicazione dell'obbligatorietà dell'assicurazione RC auto e la possibilità di escludere tale obbligo per alcune tipologie di veicoli:
  - veicoli in stato di «rottame» o che siano privi delle parti essenziali;
  - veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico di cui all'articolo 60 del Codice della strada e alcuni mezzi di trasporto ad utilizzo c.d. stagionale, prevedendo la possibilità, per questi ultimi, di stipulare un contratto inferiore alla durata di cui all'articolo 170-*bis* del CAP;
- b) veicoli utilizzati in gare e competizioni sportive;
- c) attestazione sullo stato del rischio.

Al fine, quindi, di apportare modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, sono state avviate le interlocuzioni necessarie per un confronto tecnico con l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni - IVASS e

<sup>1</sup> Pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 13 dicembre 2023, n. 290 ed entrato in vigore il 28 dicembre 2023.



l'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici – ANIA, dopo aver ricevuto le necessarie osservazioni e valutazioni da parte degli operatori del mercato e delle associazioni dei vari settori interessati, che si riportano di seguito nell'illustrazione del singolo articolo dello schema di decreto in esame.

Si evidenzia, in particolare, che le deroghe e le modifiche previste dallo schema di decreto, unitamente alle altre previsioni derogatorie già introdotte dal decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, saranno notificate alla Commissione europea ai sensi dell'art. 5 § 7 della direttiva 2009/103/CE come modificata dalla direttiva 2021/2118/UE.

Il presente provvedimento apporta, altresì, modifiche al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante il Codice delle assicurazioni private (di seguito Codice o CAP), relativamente alle materie e alle disposizioni già modificate dal decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, nel rispetto della delega contenuta nella menzionata legge 4 agosto 2022, n. 127.

Infatti, lo schema di decreto in oggetto è volto a recepire le suddette istanze rappresentate dagli *stakeholder*, adeguando le disposizioni di recepimento della direttiva RC auto, avvenuta con il decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, provvedendo alla modifica e alla integrazione del testo e introducendo disposizioni finalizzate a rispondere alle esigenze dei destinatari diretti delle previsioni normative. Tale intervento è realizzato alla luce delle medesime finalità ed obiettivi contenuti nella direttiva (UE) 2021/2118, i quali continuano a corrispondere a quelli originariamente fissati dalla novella al Codice delle assicurazioni private.

L'intervento normativo in esame, infine, non comporta oneri a carico della finanza pubblica, limitandosi ad integrare e correggere disposizioni di carattere ordinamentale, in coerenza con quanto disposto dalla direttiva RC auto e recepito dal decreto legislativo 184/2023.

### **Contenuto del provvedimento**

Lo schema di decreto legislativo predisposto è composto da due articoli:

a) **articolo 1** recante «Modifiche al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209»;

b) **articolo 2** concernente la «Clausola di invarianza finanziaria».

Il presente provvedimento apporta modifiche al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 concernente il «Codice delle assicurazioni private», relativamente alle materie e alle disposizioni già modificate dal decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, nel rispetto della legge di delegazione europea 04 agosto 2022, n. 127 Allegato A (numero 13) e dei principi e degli obiettivi contenuti nella direttiva (UE) 2021/2118.

**L'articolo 1, comma 1, lettera a), che modifica l'articolo 122 del CAP.**



1. Con tale intervento, al comma 2 dell'articolo 122-*bis* del CAP, viene introdotta una specificazione della deroga all'obbligo assicurativo prevista nel caso in cui il veicolo non è idoneo all'uso come mezzo di trasporto, cioè quando il veicolo sia privo di parti essenziali che lo rendano, in maniera stabile, inadatto per l'uso dello stesso.

In seguito all'entrata in vigore della Direttiva (UE) 2021/2118 l'uso del veicolo come mezzo di trasporto è diventato un requisito fondamentale, insieme alle caratteristiche tecniche del mezzo, per far scattare l'obbligo assicurativo (art. 2 comma 1, lett. c) del d.lgs. 22 novembre 2023, n. 184).

Nel caso in cui il veicolo sia privo di una delle sue parti essenziali è definitivamente inadatto all'uso come mezzo di trasporto da un punto di vista tecnico come, ad esempio, nel caso in cui il veicolo sia in stato di rottame o privo di motore. Da qui deriva l'esigenza di prevedere una deroga all'obbligo assicurativo.

Non appare, invece, rientrare nella fattispecie di inadattità definitiva il caso in cui il veicolo non presenti elementi inizialmente rimossi, che possono, tuttavia, essere facilmente reinseriti (ruote, batteria, sterzo...).

Inoltre, si sottolinea che un veicolo temporaneamente fermo, con motore guasto, in panne, o privo di benzina, resta soggetto all'obbligo assicurativo.

2. Nel sopra citato comma 2 dell'articolo 122-*bis* del CAP, è prevista, altresì, una disciplina speciale in ordine ai veicoli di cui all'articolo 60 del Codice della strada.

All'interno del già previsto decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'IVASS, si aggiunge la possibilità di poter assicurare i veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico di cui all'articolo 60 del Codice della strada con altri schemi assicurativi, diversi dallo schema RC auto previsto per i veicoli, nei quali venga indicato separatamente il rischio derivante dal movimento rispetto a quello di stazionamento degli stessi.

Questa ulteriore previsione si è resa necessaria, in quanto i veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico hanno un minore tasso di sinistrosità, essendo spesso esposti in spazi museali. Ferma restando la necessità di prevedere uno schema assicurativo che possa garantire un congruo indennizzo ai soggetti lesi, in linea con l'indennizzo riconosciuto con gli schemi assicurativi RC auto, come previsto dal considerando 14 della Direttiva (UE) 2021/2118, si è ritenuto opportuno riconoscere la facoltà di usare altri schemi assicurativi in cui venga in rilievo il cd *rischio statico*.

In base a quanto emerso dai colloqui con la Federazione Motociclistica Italiana, i veicoli in possesso del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica registrati in Motorizzazione Civile nel 2025 risultano essere





309.899, di cui 219.456 auto e 90.443 moto, pari allo 0,53% del totale del parco circolante (58.286.115 veicoli).

3. Dopo il comma 2, viene inserito un comma 2-*bis* all'articolo 122-*bis* del CAP. La norma in esame prevede che, con ulteriore decreto del Ministero delle imprese e del made in Italy, con il concerto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito IVASS, possono essere previsti altri schemi di contratti assicurativi per alcuni mezzi di trasporto, come ad esempio i motoscafi il cui utilizzo è spesso stagionale. Per tali mezzi di trasporto, pertanto, vi è la facoltà di stipulare polizze di durata inferiore a quanto previsto dall'articolo 170-*bis* del Codice (c.d. polizze *infrannuali*) e in tal modo, sulla scorta delle osservazioni mosse dall'ANIA, l'intervento mira a mantenere ferma una prassi consolidata nel mercato che risponde alle esigenze degli operatori o utilizzatori di mezzi c.d. stagionali. Anche in questo caso la previsione è in linea con il considerando 14 della Direttiva (UE) 2021/2118

### **L'articolo 1, comma 1, lettera b), che integra e modifica l'articolo 124 del CAP.**

La direttiva (UE) 2021/2118, con l'art. 1 par. 2 aggiunge all'art. 3 della direttiva 2009/103/CE un ulteriore comma, prevedendo che l'obbligo assicurativo per la responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli (RCA), non si applica nel caso di utilizzo 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, quando *“lo Stato membro garantisce che l'organizzatore dell'attività o qualsiasi altra parte abbia stipulato un'assicurazione alternativa oppure abbia adottato 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”*.

In seguito all'entrata in vigore del decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, con il quale è stata recepita la direttiva 2021/2118, l'art. 2, comma 1, lettera e) del citato decreto, ha modificato l'art. 124, comma 1, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, specificando che la prevista assicurazione contratta dall'organizzatore, per ottenere l'autorizzazione allo svolgimento di gare e competizioni sportive di qualsiasi genere di veicoli a motore, deve essere riferita alla responsabilità civile dei veicoli a motore (RCA), ossia, come chiarito nella relazione illustrativa, al ramo danni di cui al n. 10 dell'articolo 2, comma 3, del medesimo decreto.

Tuttavia, in seguito ad una prima fase applicativa del d.lgs. 184/2023, è pervenuta a questa Amministrazione un'istanza da parte di ACI - Automobile Club d'Italia – la quale ha rappresentato l'esigenza dell'automobilismo sportivo italiano di una diversa soluzione normativa. In particolare, a seguito di tale modifica, tale ente rileva, in primo luogo, l'incremento dei costi delle competizioni sportive dovuto all'aumento dei premi assicurativi per la RCA e, in secondo luogo  ~~il progressivo arrivo di imprevisti dal settore~~  da parte delle

Compagnie di assicurazione che, in passato, avevano garantito la copertura assicurativa delle competizioni sportive di veicoli a motore. In sostanza, l'ACI propone di escludere l'obbligo dell'assicurazione RC auto se l'organizzatore abbia provveduto a contrarre l'assicurazione per la responsabilità civile generale, che seppur non RCA, garantisce comunque un adeguato ristoro ai danneggiati, rispettando quanto previsto dalla normativa unionale.

Al fine di tutelare il settore dell'automobilismo sportivo italiano e di evitare di gravarlo con ulteriori costi derivanti dall'obbligo assicurativo RC auto in caso di gare e competizioni sportive, anche se le stesse si svolgano su circuiti chiusi o su strade interdette alla circolazione, tenendo presente le disposizioni della direttiva 2021/2118 (UE), si è pertanto ritenuto opportuno intervenire sull'art. 124 del CAP con il supporto tecnico dell'IVASS.

Le modifiche proposte all'articolo 124 del CAP stabiliscono che, in caso di gare e competizioni sportive, anche se le stesse si svolgano su circuiti chiusi o su strade interdette alla circolazione, possa essere stipulata assicurazione generale di cui all'articolo 2, comma 3, numero 13 del CAP.

Lo schema assicurativo per la responsabilità civile generale di cui all'articolo 2, comma 3, numero 13 del CAP copre i medesimi danni dello schema assicurativo per la responsabilità civile dei veicoli a motore (RCA), di cui al n. 10 dell'articolo 2, comma 3 del CAP, in ogni caso nel rispetto del peculiare regime di copertura previsto dal comma 2 dell'articolo 124 CAP. Vi può essere una differenza tra i due tipi di assicurazioni in merito ai massimali, in quanto quelli per la RCA sono stabiliti per legge, invece, quelli dello schema per la responsabilità civile generale sono rimessi alla disciplina contrattuale.

L'articolo da ultimo citato, infatti, stabilisce che *l'assicurazione copre 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*. Tale disposizione ricalca quanto previsto dall'articolo 1, paragrafo 2, lettera b) della Direttiva (UE) 2021/2118 sopra citato.

### **L'articolo 1, comma 1, lettera c), che integra e modifica l'articolo 134 del CAP.**

1) Con tale norma si è inteso introdurre un nuovo periodo alla fine del comma 1 dell'art. 134 del CAP avente la finalità di ripristinare il compito dell'IVASS di vigilare sulla corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica contenente le informazioni sull'attestazione.

2) Le modifiche al comma 3 rispondono all'esigenza di consentire all'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni di esercitare attività di cui già era titolare prima della modifica apportata al Codice delle assicurazioni private con il d.lgs. n. 184/2023.

In particolare, la precedente versione dell'art. 134 CAP attribuiva all'IVASS il compito di determinare, con regolamento, le indicazioni relative all'attestazione sullo stato di rischio che l'impresa doveva consegnare al



contraente in occasione di ciascuna scadenza annuale dei contratti di assicurazione obbligatoria relativi ai veicoli a motore.

Tale norma è stata poi modificata dall'art. 2, comma 1, lettera i), numero 1) del d.lgs. n. 184/2023, attuativo della direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2021, che ha eliminato il riferimento al potere regolamentare dell'IVASS, in considerazione del disposto dell'articolo 1, n. 15 della citata direttiva, che sostituisce l'articolo 16 della Direttiva 2009/103/CE. La disposizione da ultimo citata stabilisce il contenuto dell'attestato di sinistralità pregressa e dispone che la Commissione europea, con l'adozione di atti di esecuzione specifici, per mezzo di un modello, la forma e il contenuto di tali attestazioni.

A seguito dell'emanazione del Regolamento di esecuzione (UE) 2024/1855 della Commissione del 3 luglio 2024, recante modalità di applicazione della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il modello dell'attestazione di sinistralità pregressa, si è tenuto un tavolo tecnico con l'IVASS e l'ANIA in esito al quale si è reso necessario un raccordo tra l'attuale formulazione dell'art. 134 CAP e la normativa unionale, al fine di garantire l'efficace funzionamento della banca dati sinistri.

L'intervento normativo in esame, dunque, intende assicurare la continuità del quadro regolatorio relativo all'attestato di rischio ed alla banca dati sinistri, ripristinando il potere regolamentare di IVASS che, nell'alveo di quanto previsto dal nuovo articolo 16 della Direttiva 2009/103/CE, attribuisce il compito all'IVASS di determinare le indicazioni aggiuntive relative all'attestazione sullo stato del rischio, rispetto a quelle già previste dal modello europeo e di stabilire alcuni aspetti tecnico-pratici dell'attestato di rischio stesso, tra cui la validità dell'attestato, non inferiore a dodici mesi; l'individuazione dei termini relativi alla decorrenza e alla durata del periodo di osservazione del rischio, le modalità di alimentazione e di accesso alla banca dati elettronica di cui al comma 2, nonché le modalità di consegna dell'attestato di rischio stesso.

Si stabilisce, altresì, che le indicazioni contenute nell'attestazione sullo stato del rischio debbano comprendere i dati relativi ai sinistri e al conducente del veicolo.

Infine, si stabilisce che per le finalità di vigilanza di cui al comma 1 relative alla corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica contenente le informazioni sull'attestazione, IVASS accede alle banche dati di cui agli articoli 225 e 226 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285:

- a) l'archivio nazionale delle strade presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti;
- b) l'archivio nazionale dei veicoli presso il Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e trasporti;



c) l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, che include anche incidenti e violazioni presso il Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e trasporti.

**L'articolo 2** dello schema di decreto reca la clausola di invarianza finanziaria, disponendo che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



**(Documento esplicativo per il recepimento delle direttive – modello non vincolante\*)**

**Direttiva:** 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

**Scadenza/e del recepimento:** 23 giugno 2023, per conformarsi alle modifiche concernenti gli articoli 10-bis, paragrafo 13, secondo comma e 25-bis, paragrafo 13, secondo comma, della direttiva 2009/103/CE; 23 dicembre 2023, per tutte le restanti disposizioni.

**Dettagli sul referente (Commissione + Stati membri):**

**Commissione:** Directorate-General for Financial Stability, Financial Services and Capital Markets Union

**Stato membro:** ITALIA

**Titolo completo delle misure nazionali di recepimento (+ citazioni usate di seguito e *link* diretto se esistente):** Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 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.

**Informazioni sul contesto generale relative al recepimento della direttiva nell'ordinamento Giuridico nazionale (se utile):** Lo schema di decreto legislativo si inserisce nel complesso di norme recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 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. A riguardo, in materia di RC obbligatoria vi è stata la necessità di introdurre ulteriori ipotesi di deroga all'obbligo assicurativo; l'esigenza di intervenire sulla disciplina dell'attestazione sullo stato di rischio, al fine di consentire all'Istituto di vigilanza di regolamentarne le indicazioni aggiuntive; nonché di derogare all'obbligo assicurativo per i veicoli utilizzati in gare e competizioni sportive.



Tabella di concordanza:

Aggiornata il: 24/11/2025

Direttiva		Misure nazionali di recepimento**		Informazioni aggiuntive fornite dai servizi della Commissione	Commenti/spiegazioni da parte dello Stato membro/Link alla versione consolidate se disponibile
Articolo/i/Paragrafo/i	Disposizione/i/Descrizione dell'obbligo	Articolo/i/Comma/i	Testo della/delle disposizione/i		
Art. 1	La direttiva 2009/103/CE è così modificata				
Art. 1, par. 4	all'articolo 5 sono aggiunti i paragrafi seguenti: «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 una procedura amministrativa formale o sia stata	<b>Art. 1, comma 1, lett. a)</b> Al codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni: a) all'art. 122-bis: 1) al comma 2, dopo le parole «idoneo all'uso	<b>Art. 122-bis decreto legislativo n. 209 del 2005 (CAP)</b> <i>Deroghe</i> (...) 2. La deroga di cui al comma 1 si applica anche quando il veicolo non è idoneo all'uso come mezzo di trasporto, <b>inclusa l'ipotesi in cui il veicolo sia privo di parti essenziali che lo rendano, in</b>		L'intervento normativo è volto a circoscrivere il perimetro di applicazione dell'obbligatorietà dell'assicurazione RC auto. In particolare, si introducono ulteriori ipotesi di deroga all'obbligo assicurativo: qualora il veicolo sia privo di parti essenziali per l'uso dello stesso (comma 2) e nei casi di veicoli trasportati, allorquando i danni da essi causati



	<p>adottata un'altra misura verificabile conformemente al diritto nazionale. 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>come mezzo di trasporto,» sono inserite le seguenti: «inclusa l'ipotesi in cui il veicolo sia privo di parti essenziali che lo rendano, in maniera stabile, inidoneo per il suo utilizzo.»;</p> <p>2) al comma 2, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «In relazione ai predetti veicoli, l'obbligo assicurativo può essere adempiuto anche con schemi assicurativi diversi dallo schema della responsabilità civile dei veicoli a motore, sempre che sia indicato separatamente il premio relativo al rischio derivante dal</p>	<p><b>maniera stabile, inidoneo per il suo utilizzo,</b> nonché quando il suo utilizzo è stato volontariamente sospeso su richiesta dei 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 dal soggetto legittimato, può essere prorogato più volte, previa formale</p>	<p>siano coperti da altri schemi assicurativi (comma 5-bis). Al comma 2, inoltre, si aggiunge la possibilità di poter assicurare i veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico di cui all'articolo 60 del Codice della strada con schemi assicurativi diversi da quello RC auto, nei quali venga indicato separatamente il rischio derivante dal movimento rispetto a quello di stazionamento degli stessi. Infine, con l'aggiunta del comma 2 bis si prevede la possibilità per taluni mezzi di trasporto il cui utilizzo è spesso stagionale di stipulare polizze di durata inferiore a quanto previsto dall'articolo</p>
--	--	--	---	--



	<p>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. 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</p>	<p>movimento rispetto quello di stazionamento.»;</p> <p>3) dopo il comma 2, è aggiunto il seguente: «2-bis. Con decreto del Ministero delle imprese e del Made in Italy, con il concerto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'IVASS, possono essere, altresì, previsti schemi di contratti di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione, per uso stagionale, dei veicoli a motore e dei natanti la cui durata può essere inferiore al termine</p>	<p>comunicazione all'impresa di assicurazione da effettuarsi entro dieci giorni prima della scadenza del periodo di sospensione in corso e non può avere una durata superiore a dieci mesi, rispetto all'annualità. Per i veicoli di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il termine di sospensione, inizialmente comunicato dal soggetto legittimato, può essere prorogato più volte, previa formale comunicazione all'impresa di assicurazione da</p>		<p>170-bis del Codice (c.d. polizze infrannuali).</p>
--	--	--	--	--	---



	<p>indennizzo nei confronti del fondo di garanzia nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.</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. 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</p>	<p>di cui all'articolo 170-bis.»;</p>	<p>effettuarsi entro cinque giorni prima della scadenza del periodo di sospensione in corso e non può avere una durata superiore a undici mesi, rispetto all'annualità. Con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'Ivass, possono essere disciplinati ulteriori casi e modalità di sospensione dell'obbligo assicurativo tenuto conto del precipuo valore collezionistico dei veicoli di cui al medesimo articolo 60. <b>In relazione ai</b></p>		
--	---	---------------------------------------	---	--	--



	<p>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>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</p>		<p><b>predetti veicoli, l'obbligo assicurativo può essere adempiuto anche con schemi assicurativi diversi dallo schema della responsabilità civile dei veicoli a motore, sempre che sia indicato separatamente il premio relativo al rischio derivante dal movimento rispetto quello di stazionamento.</b></p> <p><b>2-bis. Con decreto del Ministero delle imprese e del Made in Italy, con il concerto del Mnistero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'IVASS, possono essere, altresì, previsti schemi di contratti</b></p>		
--	---	--	--	--	--



	<p>accessibili al pubblico per via di una restrizione giuridica o fisica all'accesso a tali zone, quali definite dal suo diritto nazionale.</p> <p>7. In conformità dei paragrafi 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>		<p><b>di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione, per uso stagionale, dei veicoli a motore e dei natanti la cui durata può essere inferiore al termine di cui all'articolo 170-bis.</b></p> <p>(...)</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</p>		
--	---	--	---	--	--



			il veicolo staziona abitualmente.		
Art. 1, par. 2	l'articolo 3 è così modificato				
Art. 1, par. 2, lett b)	dopo il primo comma è inserito il comma seguente: «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	<b>Art. 1, comma 1, lett. b)</b> 1. Al codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:  b) all'articolo 124:  1) il comma 1 è sostituito dal seguente: «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	<b>Art. 124 decreto legislativo n. 209 del 2005 (CAP)</b> <i>Gare e competizioni sportive</i> 1. <del>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 dei veicoli a motore.</del> <b>Le gare e le competizioni sportive di</b>		In linea con quanto previsto dalla direttiva, l'intervento normativo in esame risponde alla finalità di tutelare il settore dell'automobilismo sportivo italiano evitando l'obbligo assicurativo RC auto in caso di gare e competizioni sportive, allorquando l'organizzatore abbia provveduto a contrarre l'assicurazione generale.



	<p>adottato 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>chiusi o strade interdette alla circolazione, se l'organizzatore non abbia provveduto a contrarre assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli a motore o, in alternativa, assicurazione generale di cui all'articolo 2, comma 3, numero 13.»;</p> <p>2) al comma 2, dopo le parole: «L'assicurazione» sono inserite le seguenti: «stipulata dall'organizzatore»;</p>	<p><b>qualsiasi genere di veicoli a motore e le relative prove non possono essere autorizzate, anche se in circuiti chiusi o strade interdette alla circolazione, se l'organizzatore non abbia provveduto a contrarre assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli a motore o, in alternativa, assicurazione generale di cui all'articolo 2, comma 3, numero 13.</b></p> <p>2. L'assicurazione <b>stipulata dall'organizzatore</b> copre la responsabilità dell'organizzatore e</p>		
--	--	--	---	--	--



			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.		
Art. 1, par. 15	l'articolo 16 è sostituito dal seguente: «Articolo 16 Attestazione dello stato di rischio della garanzia. 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	<b>Art. 1, comma 1, lett. c)</b> Al codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:  c) all'articolo 134:  1) al comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «L'IVASS vigila sulla corretta	<b>Art. 134, decreto legislativo n. 209 del 2005 (CAP)</b> <i>Attestazione sullo stato del rischio</i> 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		Si ripristina il compito dell'IVASS di vigilare sulla corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica e le modalità di consegna dell'attestato di rischio. Si consente, inoltre, all'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni di esercitare attività di cui già era titolare prima della modifica apportata al Codice delle assicurazioni private con il d.lgs. n.



	<p>coperti da tale contratto almeno durante gli ultimi cinque anni del rapporto contrattuale, oppure dell'assenza di sinistri ("attestazione di sinistralità pregressa"). 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</p>	<p>alimentazione e gestione della banca dati elettronica.»;</p> <p>2) al comma 3, il secondo periodo è sostituito dal seguente: «L'IVASS con regolamento determina le indicazioni aggiuntive relative all'attestazione sullo stato del rischio, rispetto a quelle previste dal modello europeo, approvato con Regolamento di esecuzione (UE) 2024/1855 della Commissione, del 3 luglio 2024, ne stabilisce la validità, comunque non inferiore a dodici mesi, ed individua i termini relativi alla</p>	<p>quindici giorni dalla richiesta, l'attestazione sullo stato del rischio relativo ad almeno gli ultimi cinque anni del contratto di assicurazione obbligatoria relativo ai veicoli a motore, oppure dell'assenza di sinistri. Le imprese di assicurazione non trattano i contraenti in maniera discriminatoria, né maggiorano i premi in ragione della loro nazionalità o unicamente sulla base del loro precedente Stato membro di residenza. Le imprese di assicurazione trattano le</p>		<p>184/2023. Infine, è prevista la possibilità per l'IVASS di accedere alle banche dati di cui agli articoli 225 e 226 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 per le finalità di vigilanza.</p>
--	--	--	--	--	---



	<p>il formulario dell'attestazione di sinistralità pregressa. 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>decorrenza e alla durata del periodo di osservazione del rischio. Le indicazioni contenute nell'attestazione sullo stato del rischio devono comprendere i dati relativi ai sinistri e al conducente del veicolo. Con medesimo regolamento l'IVASS disciplina le modalità di alimentazione e di accesso alla banca dati elettronica di cui al comma 2 e le modalità di consegna dell'attestato di rischio. Per le finalità di vigilanza di cui al comma 1, l'IVASS accede alle banche dati di cui</p>	<p>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 o di cui all'articolo 135.</p> <p><b>L'IVASS vigila sulla corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica.</b> (...)</p>		
--	---	---	--	--	--



	<p>Gli Stati membri garantiscono che, nel tenere conto delle attestazioni di sinistralità 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. Gli Stati membri garantiscono che le imprese di assicurazione</p>	<p>agli articoli 225 e 226 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.».</p>	<p>3. La classe di merito indicata sull'attestato di rischio si riferisce al proprietario del veicolo. <del>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.</del>  <b>L'IVASS con regolamento determina le indicazioni aggiuntive relative all'attestazione sullo stato del rischio, rispetto a quelle previste dal</b></p>		
--	---	--	---	--	--



	<p>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 che rilascia l'attestazione di</p>		<p><b>modello europeo, approvato con Regolamento di esecuzione (UE) 2024/1855 della Commissione, del 3 luglio 2024, ne stabilisce la validità, comunque non inferiore a dodici mesi, ed individua i termini relativi alla decorrenza e alla durata del periodo di osservazione del rischio. Le indicazioni contenute nell'attestazione sullo stato del rischio devono comprendere i dati relativi ai sinistri e al conducente del veicolo. Con medesimo regolamento</b></p>		
--	---	--	---	--	--



	<p>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><b>l'IVASS disciplina le modalità di alimentazione e di accesso alla banca dati elettronica di cui al comma 2 e le modalità di consegna dell'attestato di rischio. Per le finalità di vigilanza di cui al comma 1, l'IVASS accede alle banche dati di cui agli articoli 225 e 226 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.</b></p>		
--	--	--	--	--	--



	<p>f) informazioni aggiuntive pertinenti in virtù delle norme o delle prassi applicabili negli Stati membri. La Commissione consulta tutte le parti interessate e collabora strettamente con gli Stati membri prima di adottare tali atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 28 bis, paragrafo 2.»</p>				
--	--	--	--	--	--

(Bianco: Articoli/paragrafi il cui recepimento è richiesto)

(Giallo: Articoli/paragrafi il cui recepimento è facoltativo; se uno SM decide di recepire tali disposizioni (spesso esenzioni o misure volontarie), gli Stati membri devono assicurare il corretto recepimento.)

(Blu: Articoli/paragrafi il cui recepimento non è richiesto)



\*Questo intende essere un modello generale adattabile alla direttiva interessata e alle sue specifiche esigenze. Le categorie possono rimanere vuote se non applicabili (per esempio le colonne "disposizioni" se gli articoli/paragrafi sono stati già sufficientemente citati). Questa tabella può anche essere completata/sostituita con altri documenti esplicativi. Possono essere prodotti più di una tabella o di un documento esplicativo. Gli orientamenti espressi in questa guida, inclusi i colori, riflettono solo l'interpretazione dei servizi della Commissione e non pregiudicano alcuna azione o posizione della Commissione sulla materia. Le informazioni fornite non pregiudicano la valutazione della Commissione sulla completezza o conformità delle misure nazionali di recepimento, né la loro idoneità a soddisfare i requisiti di certezza giuridica imposti dalla Corte di giustizia dell'Unione europea, la quale è la sola fonte di interpretazione definitiva del diritto UE.

\*\* Questa colonna dovrebbe includere le misure pre-vigenti la direttiva o le misure generali, che servono a incorporare la direttiva nella legislazione nazionale e che potrebbero avere un impatto sul suo recepimento. In questo caso, deve essere chiaramente spiegato il rapporto di tali misure con le disposizioni della direttiva.



## RELAZIONE TECNICA

Lo schema di decreto in oggetto non prevede alcuna disposizione che possa determinare effetti finanziari negativi a carico della finanza pubblica, trattandosi solo di disposizioni integrative e correttive già introdotte e vagliate con l'approvazione del decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 di recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 RC auto e non dispone, quindi, l'introduzione di ulteriori compiti all'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (di seguito, IVASS) o ad Autorità di vigilanza nazionali, ad eccezione delle necessarie modifiche introdotte in ordine all'attestazione sullo stato di rischio, né l'attribuzione di nuovi poteri rispetto a quelli previsti dalla legislazione vigente, limitandosi a riformulare, in specifici casi, quelli già conferiti dal testo del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante il Codice delle assicurazioni private (di seguito Codice o CAP), assicurando una maggiore aderenza alla direttiva RC auto e una maggiore corrispondenza alle esigenze degli operatori del mercato e degli *stakeholder* del settore.

**L'articolo 1, comma 1, lettera a)**, integra e modifica l'articolo 122-*bis* del CAP, al fine di delineare il perimetro di applicazione dell'obbligatorietà dell'assicurazione RC auto e la possibilità di escludere tale obbligo per alcune tipologie di veicoli, tra cui: i veicoli in stato di «rottame» o che siano privi delle parti essenziali; i veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico di cui all'articolo 60 del Codice della strada e alcuni mezzi di trasporto ad utilizzo c.d. stagionale, prevedendo la possibilità di stipulare un contratto inferiore alla durata di cui all'articolo 170-*bis* del CAP (c.d. polizze *infrannuali*).

**L'articolo 1, comma 1, lettera b)**, integra e modifica l'articolo 124 del CAP, stabilendo che, in caso di gare e competizioni sportive, anche se le stesse si svolgano su circuiti chiusi o su strade interdette alla circolazione possa essere stipulata assicurazione generale di cui all'articolo 2, comma 3, numero 13 del CAP.

**L'articolo 1, comma 1, lettera c)**, integra e modifica l'articolo 134 del CAP, al fine di consentire all'IVASS di esplicitare attività che erano già attribuite all'Istituto di vigilanza prima della novella al Codice delle assicurazioni private in tema di attestati di rischio e per un più efficace coordinamento normativo con il Regolamento di esecuzione (UE) 1855/2024 del 03 luglio 2024. In tal modo è possibile per l'IVASS garantire la continuità del quadro regolatorio relativo all'attestato di rischio ed alla banca dati sinistri.

Pertanto, al fine di garantire la continuità del quadro regolatorio relativo all'attestato di rischio ed alla banca dati sinistri, in vista, dell'efficacia del citato Regolamento di esecuzione, sono state ripristinate talune attività in capo all'Autorità di vigilanza nell'articolo 134 del CAP per esigenze di un maggiore coordinamento con la normativa unionale.

Da ultimo, per le finalità di vigilanza in relazione all'attestato di rischio, specificate con l'art. 1, comma 1, lettera c) del presente decreto, si prevede l'accesso di IVASS alle banche dati di cui agli articoli 225 e 226 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Tali disposizioni non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto l'IVASS svolge le attività previste dalla disposizione con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'**articolo 2** dello schema di decreto reca la clausola di invarianza finanziaria, disponendo che dall'applicazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.







*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

***Daria Perrotta***

23/12/2025



## ANALISI TECNICO-NORMATIVA

**Amministrazione proponente:** Ministero delle Imprese e del Made in Italy

**Titolo:** Schema di Decreto legislativo, recante “*Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 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*”.

**Amministrazione competente:** Ministero delle Imprese e del Mady in Italy - Direzione generale consumatori e mercato - Divisione V “Servizi assicurativi. Servizi e professioni, anche non organizzate in ordini o collegi. Riconoscimento titoli professionali”.

**Referente ATN:** Ufficio Legislativo.

\*\*\*\*\*

### PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

L’art. 1 dello schema di decreto legislativo si inserisce nel complesso di norme recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 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.

In seguito all’entrata in vigore del decreto legislativo di recepimento della citata direttiva (UE) 2021/2118 e ad una prima fase applicativa dello stesso, sono pervenute all’attenzione di questa Amministrazione diverse istanze da parte degli stakeholder del settore, con le quali sono stati richiesti chiarimenti in ordine ad alcuni dubbi interpretativi.

Pertanto, in materia di RC obbligatoria vi è stata la necessità di introdurre ulteriori ipotesi di deroga all’obbligo assicurativo per le seguenti tipologie di veicoli:

- veicoli in stato di «rottame» o che siano privi delle parti essenziali;
- veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico di cui all’articolo 60 del Codice della strada e alcuni mezzi di trasporto ad utilizzo c.d. stagionale, prevedendo la possibilità, per questi ultimi, di stipulare un contratto inferiore alla durata di cui all’articolo 170-bis del CAP;
- i veicoli utilizzati in gare e competizioni sportive.

Inoltre, vi è stata l’esigenza di intervenire sulla disciplina dell’attestazione sullo stato di rischio, al fine di consentire all’Istituto di vigilanza di regolamentarne le indicazioni aggiuntive.

Tale intervento normativo non presenta elementi di difformità rispetto al programma di Governo.



## **2) *Analisi del quadro normativo nazionale.***

Il quadro normativo di riferimento è costituito in primo luogo dal decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 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.

Lo schema di decreto in esame interviene con disposizioni correttive e integrative al decreto legislativo sopra citato, ai sensi dell'articolo 31, comma 5, della legge n. 234 del 2012, modificando gli articoli 122-bis, 124 e 134 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 (CAP).

L'articolo 122-bis del CAP è stato introdotto dall'art. 2, comma 1, lett. d) del D.lgs. n. 184/2023 con il quale è stata recepita la 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.

Esso prevede attualmente, al primo e secondo comma, deroghe all'obbligo assicurativo per le seguenti fattispecie:

- per i veicoli non idonei all'uso come mezzo di trasporto;
  - per i veicoli ritirati formalmente dalla circolazione perché, ad esempio, 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 (ad esempio, fermo amministrativo, confisca e sequestro...);
  - per i veicoli per i quali sia stata esercitata volontariamente la sospensione della copertura assicurativa in via temporanea da parte dei soggetti di cui all'art. 122, comma 3 del CAP.
- Inoltre, il comma 2 dell'art. 122-bis del CAP, al terzo e quarto periodo fa riferimento all'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante il Nuovo codice della strada, al fine di identificare i veicoli di precipuo valore collezionistico rientranti nell'ambito della deroga. La disposizione, introdotta inizialmente dall'art. 2 comma 1 del decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 di recepimento della direttiva (UE) 2021/2118, recante modifica della direttiva 2009/103/CE, non incide sulla definizione di tali tipologie di veicoli, bensì interviene sull'obbligo assicurativo incombente sugli stessi. L'articolo 124, al primo comma, prevede attualmente l'obbligo per l'organizzatore di gare e competizioni sportive di stipulare un'assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli a motore ai fini dell'autorizzazione delle stesse.

Al secondo comma, prevede che tale assicurazione copre 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.

L'articolo 134, al primo comma, prevede attualmente il diritto per il contraente di esigere l'attestazione sullo stato del rischio relativo ad almeno gli ultimi cinque anni del contratto di assicurazione obbligatoria relativo ai veicoli a motore, oppure dell'assenza di sinistri; inoltre, prevede che le imprese di assicurazione non trattino i contraenti in maniera discriminatoria, non maggiorino i premi in relazione alla nazionalità o allo Stato membro di residenza precedente del contraente e che trattino le attestazioni emesse in altri Stati

membri alla pari di quelle emesse da un'impresa di assicurazione avente sede nel territorio della Repubblica.

Inoltre, prevede che la consegna dell'attestazione sullo stato del rischio sia effettuata per via telematica, attraverso l'utilizzo delle banche dati elettroniche.

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

In primo luogo, l'intervento proposto introduce al comma 2 dell'art. 122-bis del CAP una specificazione dell'inidoneità all'uso del veicolo come mezzo di trasporto nell'ipotesi in cui esso sia privo di parti essenziali.

Inoltre, il medesimo inserisce un nuovo periodo al comma 2 dell'art. 122-bis prevedendo che per i veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico di cui all'articolo 60 del Codice della strada possono essere utilizzati ulteriori schemi assicurativi diversi dallo schema della responsabilità civile dei veicoli a motore, con indicazione separata del premio relativo al rischio derivante dal movimento rispetto a quello di stazionamento.

In secondo luogo, l'intervento introduce il comma 2-bis nel quale vi è la possibilità di prevedere, con decreto del Ministero delle imprese e del Made in Italy, con il concerto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'IVASS, contratti di durata inferiore all'anno cd. polizze infrannuali.

Inoltre, l'intervento proposto introduce una modifica dell'art. 124 del CAP prevedendo, al primo comma, un'ulteriore ipotesi di deroga all'obbligo assicurativo RCA in caso di gare e competizioni sportive, anche se le stesse si svolgano su circuiti chiusi o su strade interdette alla circolazione, per cui è possibile per l'organizzatore stipulare una polizza assicurativa per la responsabilità civile generale.

Al secondo comma, l'intervento proposto introduce una specifica relativa al soggetto che stipula la polizza assicurativa che copre 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.

Infine, l'intervento proposto apporta modifiche al comma 1 dell'art. 134 del CAP introducendo un nuovo periodo, al fine di ripristinare il compito dell'IVASS di vigilare sulla corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica.

Il medesimo intervento proposto sostituisce il comma 3 dell'art. 134 del CAP stabilendo, in primo luogo, che l'IVASS con regolamento determina le indicazioni aggiuntive relative all'attestazione sullo stato del rischio rispetto a quelle previste dal modello europeo e che tali indicazioni debbano comprendere i dati relativi ai sinistri e al conducente del veicolo e, in secondo luogo, che l'IVASS con il medesimo regolamento disciplina le modalità di alimentazione e di accesso alla banca dati elettronica e le modalità di consegna dell'attestato di rischio. Infine, è prevista la possibilità per l'IVASS di accedere alle banche dati di cui agli articoli 225 e 226 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 per le citate finalità di vigilanza.

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

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

### **5) *Analisi della 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 e 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 la piena utilizzazione degli 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) *Indicazione 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 DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE**

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

L'intervento risulta compatibile con l'ordinamento comunitario, in particolare con le direttive europee in materia assicurativa (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). L'art. 1 §4 della direttiva UE 2021/2118, modificando l'art. 5 della Direttiva 2009/103/CE, consente agli Stati membri di introdurre nuove deroghe.

L'intervento all'art 122-bis CAP relativo alla specificazione dell'inidoneità all'uso del veicolo come mezzo di trasporto nell'ipotesi in cui esso sia privo di parti essenziali risulta compatibile con la Direttiva (UE) 2021/2118 in quanto essa prevede che l'uso del veicolo come mezzo di trasporto sia un requisito fondamentale per far scattare l'obbligo assicurativo (art. 2 comma 1, lett. c) del d.lgs. 22 novembre 2023, n. 184).

Inoltre, il medesimo, prevedendo la facoltà di usare altri schemi assicurativi in cui venga in rilievo il cd rischio statico per i veicoli di cui all'art. 60 del codice della strada, risulta conforme al considerando 14 della Direttiva (UE) 2021/2118.



L'intervento relativo all'art. 124 del CAP risulta compatibile con la Direttiva (UE) 2021/2118, la quale con l'art. 1 par. 2 aggiunge all'art. 3 della direttiva 2009/103/CE un ulteriore comma, prevedendo che l'obbligo assicurativo per la responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli (RCA), non si applichi nel caso di utilizzo di un veicolo in eventi e attività sportivi motoristici, tra cui corse, specificando che lo Stato membro debba garantire che l'organizzatore dell'attività o qualsiasi altra parte abbia stipulato un'assicurazione alternativa oppure adottato garanzie alternative per coprire i danni a terzi, compresi gli spettatori e altri passanti (cfr. anche i considerando 10, 11 e 12 della Direttiva (UE) 2021/2118).

L'intervento relativo all'art. 134 del CAP che ripristina il potere regolatorio di IVASS risulta compatibile con la Direttiva (UE) 2021/2118 che con l'art. 1 par. 15 ha modificato l'art. 16 della direttiva 2009/103/CE.

**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 è in contrasto con altre Convenzioni internazionali.

**13) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.***

Non si rinvencono indicazioni giurisprudenziali della Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

**14) *Indicazione 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.***

L'intervento proposto non introduce nuove definizioni normative.

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



Il testo fa corretto riferimento alla legislazione nazionale vigente.

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

È stato effettuato ricorso alla tecnica della novella per:

- introdurre delle parole al comma 2 dell'art. 122-bis del CAP;
- introdurre il nuovo ultimo periodo al comma 2 dell'art. 122-bis del CAP;
- introdurre il nuovo comma 2-bis all'art. 122-bis del CAP;
- sostituire il comma 1 dell'art. 124 del CAP;
- introdurre delle parole al comma 2 dell'art. 124 del CAP;
- introdurre il nuovo ultimo periodo al comma 1 dell'art. 134 del CAP;
- sostituire il secondo periodo del comma 3 dell'art. 134 del CAP.

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

Nel testo dello schema di decreto legislativo non sono presenti abrogazioni di precedenti atti normativi.

**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.***

Gli interventi sull'art. 122-bis del CAP, che prevedono da un lato, la facoltà di usare altri schemi assicurativi in cui venga in rilievo il c.d. rischio statico per i veicoli di cui all'art. 60 del codice della strada.

Gli interventi sugli altri articoli non hanno effetti retroattivi 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.***

Non risultano deleghe aperte sull'oggetto dell'intervento in esame, anche a carattere integrativo o correttivo.

**7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.***

L'intervento normativo relativo all'articolo 122-bis del CAP prevede al neo-introdotta comma 2-bis che con decreto del Ministero delle imprese e del Made in Italy, con il concerto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'IVASS, possono essere, altresì, previste ipotesi di contratti di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione, per uso stagionale, dei veicoli a motore e dei natanti la cui durata può essere inferiore al termine di cui all'articolo 170-bis. L'ulteriore disposizione relativa all'articolo 122-bis del CAP interviene soltanto sul contenuto del già previsto decreto di cui al comma 2, ultimo periodo dell'articolo 122-bis.

L'intervento normativo relativo all'articolo 124 del CAP non prevede, invece, atti successivi attuativi.



L'intervento normativo relativo all'articolo 134, comma 3 del CAP prevede che l'IVASS con regolamento determini le indicazioni aggiuntive relative all'attestazione sullo stato del rischio rispetto a quelle previste dal modello europeo e le modalità di alimentazione e di accesso alla banca dati elettronica, nonché le modalità di consegna dell'attestato di rischio. Infine, l'IVASS accede alle banche dati di cui agli articoli 225 e 226 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 per le finalità di vigilanza.

La disposizione è stata introdotta al fine di consentire all'IVASS di esplicitare talune attività, che erano già attribuite all'Istituto di vigilanza prima della novella al Codice delle assicurazioni private – ad opera del decreto legislativo 184/2023 - in tema di attestati di rischio e che ora si sono rese necessarie anche alla luce dell'adozione *medio tempore* effettuata da parte della Commissione europea del Regolamento di esecuzione (UE) 2024/1855 del 03 luglio 2024, recante modalità di applicazione della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, per quanto riguarda il modello dell'attestazione di sinistralità pregressa.

Con il presente schema di decreto, pertanto, non era possibile esaurire la disciplina in tema di attestato di rischio, atteso che con il regolamento IVASS, l'Istituto emanerà disposizioni di dettaglio e tecniche al fine di assicurare la continuità del quadro regolatorio relativo all'attestato di rischio ed alla banca dati sinistri ed alla loro corretta alimentazione.

**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 tecnica della sostenibilità dei relativi costi.***

Sul punto, l'Amministrazione non ha rilevato l'esigenza di commissionare apposite elaborazioni sull'argomento all'Istituto nazionale di statistica.

Sono stati, tuttavia, consultati i contributi forniti dalle associazioni.

## Modello di Relazione Air

*Provvedimento:* Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 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.

*Amministrazione competente:* MIMIT - DGCM

*Referente dell'amministrazione competente:* DGCM

### 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).*

Il presente schema di decreto legislativo è stato predisposto in attuazione della previsione recata dall'articolo 31, comma 5, della legge n. 234 del 2012. In particolare, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo del 22 novembre 2023, n. 184 – recante il recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 (RC auto) - il Governo è autorizzato, con la medesima procedura, ad adottare disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati in attuazione delle direttive elencate nell'Allegato A (nel caso di specie, la direttiva indicata col numero 13) della legge 4 agosto 2022, n. 127 – Legge di delegazione europea 2021, tra i quali è ricompreso il suddetto decreto legislativo<sup>1</sup>.

Lo schema di decreto in oggetto, inoltre, è volto a recepire le istanze rappresentate dagli *stakeholder* del settore, adeguando le disposizioni di recepimento della direttiva RC auto, avvenuta con il citato decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, provvedendo alla modifica e alla integrazione del testo e introducendo disposizioni finalizzate a rispondere alle esigenze dei destinatari diretti delle previsioni normative. Tale intervento è realizzato alla luce delle medesime finalità ed obiettivi contenuti nella direttiva (UE) 2021/2118, i quali continuano a corrispondere a quelli originariamente fissati dalla novella al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 recante il Codice delle assicurazioni private (di seguito Codice o CAP).

In particolare, sulla base delle segnalazioni ricevute dagli *stakeholder* e delle interlocuzioni avviate dalla scrivente Amministrazione, è emersa l'esigenza di fornire chiarimenti in ordine ad alcuni dubbi interpretativi riguardanti:

- a) il perimetro di applicazione dell'obbligatorietà dell'assicurazione RC auto e la possibilità di escludere tale obbligo per alcune tipologie di veicoli:
  - veicoli in stato di «rottame» o che siano privi delle parti essenziali;
  - veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante il Codice della strada;
  - alcuni mezzi di trasporto ad utilizzo c.d. stagionale, prevedendo la possibilità, per questi ultimi, di stipulare un contratto inferiore alla durata di cui all'articolo 170-bis del CAP;
  - veicoli già immatricolati che sono trasportati (ad esempio, sulle bisarche) e non fungono da mezzo di trasporto.
  
- b) i veicoli utilizzati in gare e competizioni sportive;

---

<sup>1</sup> Pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 13 dicembre 2023, n. 290 ed entrato in vigore il 28 dicembre 2023.

c) l'attestazione sullo stato del rischio.

Al fine, quindi, di apportare modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, sono state avviate le interlocuzioni necessarie per un confronto tecnico con l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni - IVASS e l'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici – ANIA, dopo aver ricevuto le necessarie osservazioni e valutazioni da parte degli operatori del mercato e delle associazioni dei vari settori interessati.

L'intervento normativo in esame, infine, non comporta oneri a carico della finanza pubblica, limitandosi ad integrare e correggere disposizioni di carattere ordinamentale, in coerenza con quanto disposto dalla direttiva RC auto e recepito dal decreto legislativo 184/2023.

## **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.*

La disposizione si inserisce nel complesso di norme introdotte dal decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, pubblicato in G.U. n. 290 del 13 dicembre 2023, recante il 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.

Come sopra rappresentato, lo schema di decreto legislativo in esame apporta modifiche sul decreto legislativo 7 settembre 2005, n.209 al fine di: circoscrivere il perimetro di applicazione dell'obbligatorietà dell'assicurazione RC auto e la possibilità di escludere tale obbligo per alcune tipologie di veicoli; intervenire sui veicoli utilizzati in gare e competizioni sportive; integrare la disciplina relativa all'attestazione sullo stato del rischio.

In particolare, con riferimento alle modifiche introdotte all'articolo 122-*bis* del CAP, si realizza una specificazione della deroga all'obbligo assicurativo prevista nel caso in cui il veicolo non sia idoneo all'uso come mezzo di trasporto, cioè quando il veicolo sia privo di parti essenziali per l'uso dello stesso. In questa ipotesi, infatti, il veicolo è definitivamente inadatto all'uso come mezzo di trasporto da un punto di vista tecnico come, ad esempio, nel caso in cui il veicolo sia in stato di rottame o privo di motore. Da qui deriva, pertanto, l'esigenza di prevedere una deroga all'obbligo assicurativo.

Con riferimento all'articolo 122-*bis* del Codice delle assicurazioni private, è prevista, altresì, una disciplina speciale in ordine ai veicoli di cui all'articolo 60 del Codice della strada. In particolare, ai sensi dell'ultimo periodo del comma 2 del citato articolo 122-*bis* del CAP, come modificato dal d.lgs. 184/2023, con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'IVASS, possono essere disciplinati ulteriori casi e modalità di sospensione dell'obbligo assicurativo tenuto conto del precuo valore collezionistico dei veicoli di cui al suddetto articolo 60 del Codice della strada. A ciò si aggiunge, con il presente provvedimento, la possibilità di poter assicurare tali tipologie di veicoli con altri schemi assicurativi, diversi dallo schema RC auto, nei quali venga indicato separatamente il rischio derivante dal movimento rispetto a quello di stazionamento degli stessi (c.d. *rischio statico*). Questa ulteriore

previsione si è resa necessaria, in quanto i veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico hanno un minore tasso di sinistrosità, essendo spesso esposti in spazi museali.

In particolare, la deroga riguarderebbe, in base ai dati comunicati da dalla Federazione Motociclistica Italiana, i veicoli in possesso del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica registrati in Motorizzazione Civile, che nel 2025, risultano essere 309.899, di cui 219.456 auto e 90.443 moto, pari allo 0,53% del totale del parco circolante (58.286.115 veicoli).

Inoltre, solo a scopo esemplificativo, tale deroga potrebbe avere un impatto anche sui veicoli in stock presso le concessionarie. In particolare, secondo quanto riferito da Federauto, si stimano:

- veicoli nuovi in stock fisico per due mesi: 235.000 unità (considerando che le immatricolazioni dei soli concessionari nel 2024 sono state 1.4M);
- veicoli usati in stock fisico per due mesi e mezzo: 250.000 unità (considerando che nel 2024 i passaggi di proprietà dei concessionari sono stati 1,2M. In tale stima rientrano anche i KM0);
- veicoli dimostrativi: 6-7.000 unità (supponendo circa 6 demo per concessionario).

Una ulteriore modifica all'articolo 122-bis del CAP riguarda l'ipotesi in cui alcuni mezzi di trasporto abbiano la facoltà di stipulare polizze di durata inferiore a quanto previsto dall'articolo 170-bis del Codice (c.d. polizze infrannuali), come ad esempio i motoscafi, il cui utilizzo è spesso stagionale. In tal modo, l'intervento in esame mira a mantenere ferma una prassi consolidata nel mercato che risponde alle esigenze degli operatori o utilizzatori di mezzi c.d. stagionali. Con riferimento a tali polizze, in base a quanto emerso dai dati posseduti da Ania, rispetto al 2022 si rileva un incremento di polizze temporanee stipulate; tuttavia, il fenomeno risulta contenuto se si considera il numero di polizze totali; infatti, al 30 giugno 2025 risultano stipulate 76.663 polizze infrannuali, circa lo 0,20% del totale delle polizze stipulate per autovetture e motoveicoli.

Da ultimo, è prevista una ulteriore deroga, di cui al comma 1 del citato articolo 122-*bis* del CAP, che si applica ai veicoli quando sono trasportati e qualora i danni da essi causati siano coperti da altri schemi assicurativi. Anche per tale fattispecie, la deroga all'obbligo di stipula dell'assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli a motore consiste nel fatto che il veicolo non sia utilizzato come mezzo di trasporto, poiché, essendo trasportati, non possono esplicare la propria funzione (ad esempio, veicoli trasportati sulla bisarca).

Un altro tema di intervento dello schema di decreto legislativo in esame riguarda i veicoli utilizzati in gare e competizioni sportive di cui all'articolo 124 del CAP. Tale articolo è stato oggetto di modifiche del decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 e attualmente prevede che l'assicurazione contratta dall'organizzatore, per ottenere l'autorizzazione allo svolgimento di gare e competizioni sportive di qualsiasi genere di veicoli a motore, deve essere riferita alla responsabilità civile dei veicoli a motore (RC auto), ossia al ramo danni di cui al n. 10 dell'articolo 2, comma 3, del medesimo Codice delle assicurazioni private (responsabilità civile autoveicoli terrestri: ogni responsabilità risultante dall'uso di autoveicoli terrestri, compresa la responsabilità del vettore). In seguito ad una prima fase applicativa del citato d.lgs. 184/2023, è pervenuta a questa Amministrazione un'istanza da parte di ACI - Automobile Club d'Italia, la quale ha rappresentato l'esigenza dell'automobilismo sportivo italiano di una diversa soluzione normativa, al fine di tutelare tale settore e di evitare di gravarlo con ulteriori costi derivanti dall'obbligo assicurativo RC auto in caso di gare e competizioni sportive, su circuiti chiusi o su strade interdette alla circolazione.

Pertanto, tenendo presente le disposizioni della direttiva (UE) 2021/2118, si è ritenuto opportuno intervenire sull'articolo 124 del CAP con il supporto tecnico dell'IVASS stabilendo che, in caso di gare e competizioni

sportive, su circuiti chiusi o su strade interdette alla circolazione, possa essere stipulata assicurazione generale di cui all'articolo 2, comma 3, numero 13 del CAP (responsabilità civile generale diversa da quella RC auto), fermo restando, per i proprietari dei veicoli, l'obbligo di copertura assicurativa RC auto per il transito dei suddetti veicoli su strade aperte al traffico. In base ai dati in possesso di ACI - Automobile Club d'Italia, tale disposizione, secondo quanto previsto dal calendario sportivo 2025, riguarderebbe circa 600 eventi (pari a circa l'85% degli eventi sportivi che si svolgono sotto l'egida della Federazione) a fronte dei circa 700 iscritti, ovvero 3500 veicoli a motore a cui si aggiungono 300 kart.

Infine, con lo schema di decreto legislativo in parola si è inteso ripristinare il compito dell'IVASS di vigilare sulla corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica di cui all'articolo 134 del CAP, al fine di consentire all'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni di esercitare attività di cui già era titolare prima della modifica apportata al Codice delle assicurazioni private con il d.lgs. n. 184/2023. Ciò si è ritenuto necessario anche in seguito all'emanazione del Regolamento di esecuzione (UE) 2024/1855 della Commissione del 3 luglio 2024, recante modalità di applicazione della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il modello dell'attestazione di sinistralità pregressa. Sul punto, è stato realizzato, mediante un tavolo tecnico tra questa Amministrazione, IVASS e ANIA, un raccordo tra l'attuale formulazione dell'articolo 134 CAP e la normativa unionale, al fine di garantire l'efficace funzionamento della banca dati sugli attestati di rischio e di assicurare la continuità del quadro regolatorio relativo all'attestato di rischio. Infatti, ripristinando il potere regolatorio di IVASS, nell'alveo di quanto previsto dal nuovo articolo 16 della Direttiva 2009/103/CE, si attribuisce il compito all'IVASS di determinare le indicazioni aggiuntive relative all'attestazione sullo stato del rischio, rispetto a quelle già previste dal modello europeo e di stabilire alcuni aspetti tecnico-pratici dell'attestato di rischio stesso, tra cui stabilire la validità dell'attestato, non inferiore a dodici mesi; individuare i termini relativi alla decorrenza e alla durata del periodo di osservazione del rischio, le modalità di alimentazione e di accesso alla banca dati elettronica, nonché le modalità di consegna dell'attestato stesse. Si stabilisce, infine, che le indicazioni contenute nell'attestazione sullo stato del rischio debbano comprendere i dati relativi ai sinistri e al conducente del veicolo.

Infine, si stabilisce che per le finalità di vigilanza di cui al comma 1 dell'art. 134 del CAP relative alla corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica contenente le informazioni sull'attestazione, IVASS accede alle banche dati di cui agli articoli 225 e 226 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285:

- a) l'archivio nazionale delle strade presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti;
- b) l'archivio nazionale dei veicoli presso il Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e trasporti;
- c) l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, che include anche incidenti e violazioni presso il Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e trasporti;
- d) individuare esplicitamente le categorie di destinatari pubblici e privati interessate, indicando in forma sintetica il grado di impatto.

Per quanto concerne le fattispecie individuate con le modifiche all'articolo 122-*bis* del CAP, i destinatari della norma sono principalmente persone fisiche e giuridiche proprietarie dei veicoli oggetto delle singole fattispecie:

- veicoli privi di parti essenziali che li rendano, in maniera stabile, inidonei per il loro utilizzo;
- veicoli di cui all'articolo 60 del Codice della strada;

- veicoli a motore e natanti per i quali, i suddetti proprietari hanno interesse a stipulare una polizza infrannuale, anche a causa di un utilizzo stagionale degli stessi;
- veicoli che vengono trasportati e quindi non sono mezzi di trasporto, ma merce trasportata.

In relazione alla modifica di cui all'articolo 124 del CAP, i destinatari della norma sono individuati negli organizzatori di gare e competizioni sportive e nei proprietari dei veicoli che partecipano a tali eventi.

Le disposizioni introdotte all'articolo 134 del CAP hanno un impatto per le imprese assicuratrici, che dovranno inserire i dati nella banca dati e per ANIA, che si occupa di gestire la banca dati sugli attestati di rischio. Tali norme, inoltre, impattano anche su IVASS, atteso che si è voluto ripristinare il potere regolamentare, già esistente con la vecchia formulazione dell'articolo 134 del CAP, prima del d.lgs. 22 novembre 2023, n. 184. Analogamente a quanto previsto in precedenza, infatti, si prevede che IVASS emani un regolamento per la definizione delle modalità operative della banca dati sugli attestati di rischio. In aggiunta, viene stabilito che IVASS vigili sulla corretta alimentazione e gestione della banca dati.

Da ultimo la norma ha un impatto anche sui proprietari dei veicoli, che potranno usufruire di attestati di rischio omogenei in virtù della norma introdotta.

## **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.*

Alla luce del quadro normativo ed economico delineato al punto 1, di seguito si elencano gli obiettivi principali dell'intervento normativo in esame. In primo luogo, la tutela del mercato assicurativo e dei suoi principali attori (imprese assicurative, *stakeholder* del settore e proprietari di determinate categorie di veicoli) rientra sicuramente tra gli obiettivi principali cui è strettamente collegata l'esigenza di evitare di gravare i suddetti soggetti con ulteriori costi derivanti dall'introduzione dell'obbligo assicurativo RC auto per alcune categorie di veicoli (veicoli di cui all'articolo 60 del Codice della strada, veicoli impiegati in gare o competizioni sportive, mezzi di trasporto stagionali, veicoli in stato di "rottame" e privi delle parti essenziali, veicoli trasportati su bisarche) che, prima dell'entrata in vigore della direttiva (UE) 2021/2118 – introduttiva di una nuova definizione di veicolo e di uso del veicolo in seguito alle pronunce elaborate dalla Corte di giustizia europea – ne erano sprovviste. Ulteriore obiettivo dello schema di decreto in esame è, altresì, rispondere alle esigenze manifestate anche da Enti e Amministrazioni destinatarie delle disposizioni introdotte (mediante l'integrazione di alcune attuali disposizioni normative adeguandole e rendendole più aderenti al loro scopo), come ad esempio, garantire l'efficace funzionamento della banca dati sugli attestati di rischio e assicurare la continuità del quadro regolatorio relativo all'attestato di rischio, ripristinando il potere dell'IVASS sulla corretta alimentazione della banca dati sugli attestati di rischio, anche alla luce del nuovo Regolamento di esecuzione (UE) 2024/1855, in vigore dal mese di luglio 2025 e introduttivo di un nuovo modello dell'attestazione di sinistralità pregressa.

Posto che il nostro ordinamento nazionale accoglie e tutela il principio secondo il quale i danneggiati da sinistri possano trovare adeguato risarcimento a fronte dei danni subiti, la previsione di una ulteriore copertura assicurativa rispetto a quella già esistente per le fattispecie sopra argomentate comporterebbe soltanto un aumento dei costi a carico degli operatori economici, senza, tuttavia, offrire una maggiore protezione.

Delineati, pertanto, gli obiettivi generali che hanno indotto l'Amministrazione competente ad adottare il presente schema di decreto legislativo correttivo, si illustrano nel prosieguo i relativi obiettivi specifici, strumentali rispetto agli obiettivi principali, i quali si riferiscono direttamente all'intervento in esame.

Innanzitutto, obiettivo specifico è quello di ridurre i costi derivanti dall'obbligo assicurativo per le seguenti categorie di soggetti:

- proprietari di veicoli non idonei all'uso come mezzo di trasporto, cioè privi di parti essenziali per l'uso dello stesso e che sono, di fatto, inutilizzati e inutilizzabili, introducendo una deroga all'obbligo assicurativo;
- proprietari (imprese o privati) di mezzi di trasporto ad utilizzo c.d. stagionale, prevedendo la facoltà per essi di stipulare polizze di durata inferiore a quanto previsto dall'articolo 170-*bis* del Codice (c.d. polizze *infrannuali*);
- proprietari di veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico che hanno un minore tasso di sinistrosità (essendo spesso esposti in spazi museali) e consentire agli stessi di poter prevedere altri schemi assicurativi, diversi dallo schema RC auto, nei quali venga indicato separatamente il rischio derivante dal movimento rispetto a quello di stazionamento degli stessi (c.d. *rischio statico*);
- proprietari (imprese o privati) di veicoli quando sono trasportati e coperti da altri schemi assicurativi, derogandoli, quindi, dall'obbligo di stipula dell'assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli a motore in quanto non utilizzati come mezzo di trasporto ma essendo semplicemente trasportati (ad esempio, veicoli trasportati sulla bisarca);
- proprietari (organizzatori di gare e competizioni sportive o privati proprietari di veicoli utilizzati in tali ambiti) di veicoli utilizzati nel settore dell'automobilismo sportivo su circuiti chiusi o su strade interdette alla circolazione, a cui è consentito di stipulare l'assicurazione generale di cui all'articolo 2, comma 3, numero 13 del CAP (responsabilità civile generale diversa da quella RC auto), fermo restando, per i suddetti proprietari dei veicoli, l'obbligo di copertura assicurativa RC auto per il transito dei menzionati veicoli su strade aperte al traffico.

Altro obiettivo specifico è ripristinare la vigilanza dell'IVASS sulla corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica, al fine di garantire l'efficace funzionamento della banca dati sugli attestati di rischio e di assicurare la continuità del quadro regolatorio relativo all'attestato di rischio. In particolare, *ex ante* vi è l'obiettivo specifico di fornire indicazioni per la compilazione della banca dati sugli attestati di rischio nonché della sezione F del modello dell'attestazione sullo stato di rischio elaborato dalla Commissione (sezione che riguarda i dati aggiuntivi che possono stabilire gli Stati membri) ed *ex post* vi è il ripristino della vigilanza di IVASS sulla corretta alimentazione della stessa banca dati sugli attestati di rischio con apposito regolamento dell'Istituto di vigilanza.

Alla luce degli obiettivi generali e specifici sopra riportati, i risultati attesi mediante l'adozione dello schema di decreto legislativo correttivo in esame - realizzato in conformità delle finalità e degli obiettivi contenuti nella direttiva (UE) 2021/2118, i quali continuano a corrispondere a quelli originariamente fissati dalla novella al Codice delle assicurazioni private – sono principalmente quelli di consentire alle imprese e ai proprietari privati di determinate categorie di veicoli da una parte di continuare ad usufruire di prassi specifiche e diffuse nel mercato assicurativo (ad esempio, polizze infrannuali, previsione del rischio statico, RC generale o altri schemi assicurativi per veicoli utilizzati nelle gare e competizioni sportive o veicoli trasportati sulla bisarca) e dall'altra di introdurre una deroga all'obbligo assicurativo per i veicoli privi di parti essenziali e quindi inutilizzati o inutilizzabili. Tutto ciò permetterebbe una riduzione dei costi derivante dalla stipula di contratti assicurativi specifici ed eviterebbe di gravare gli *stakeholder* di costi aggiuntivi derivanti dalla stipula dell'assicurazione obbligatoria RC auto dovuta alla introduzione da parte della direttiva (UE) 2021/2118 di una nuova definizione di "veicolo" e di "uso del veicolo" che ha assorbito numerose tipologie di veicoli prima estranei a tale definizione.

## 2.2 Indicatori e valori di riferimento

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

Alla luce degli obiettivi generali e specifici illustrati nel punto precedente, gli indicatori ad essi associati e collegati consentono di poter verificare, in sede di attuazione e di valutazione *ex post*, il grado di raggiungimento degli stessi obiettivi, siano essi quantitativi o qualitativi.

In particolare, gli indicatori dello schema di decreto in esame possono essere rappresentati da:

1. un grado di soddisfacimento (minimo, medio e massimo) dei soggetti beneficiari derivanti dalla introduzione di una deroga o dalla diffusione di schemi assicurativi alternativi alla RC auto e meno gravosi rispetto a quest'ultima;
2. una diminuzione degli oneri assicurativi per i soggetti beneficiari, posto che gli schemi assicurativi alternativi già diffusi nella prassi del mercato e positivizzati con il presente schema di decreto hanno oneri più bassi a carico dei destinatari;
3. garantire l'aumento delle coperture assicurative per le categorie di veicoli interessati (esclusi i rottami) anche alternative alla RC auto e, di conseguenza, ottenere l'aumento di veicoli assicurati seppur con schemi diversi.

Infine, per ciò che concerne l'articolo 134 del CAP, un indicatore è rappresentato dalla omogeneità dei dati e dalle modalità di inserimento degli stessi dati nella banca dati sugli attestati di rischio con conseguente circolazione e diffusione di attestati uniformi da rilasciare ai destinatari.

Di seguito, qualche dato utile in ordine alle singole categorie di veicoli oggetto di intervento del presente schema di decreto.

Ferma restando, quindi, la necessità di prevedere uno schema assicurativo che possa garantire un congruo indennizzo ai soggetti lesi, in linea con l'indennizzo riconosciuto con gli schemi assicurativi RC auto, come previsto dal considerando 14 della Direttiva (UE) 2021/2118, si è ritenuto opportuno riconoscere la facoltà di usare altri schemi assicurativi in cui venga in rilievo il c.d. *rischio statico* per tali tipologie di veicoli.

Altro esempio di deroga all'obbligo assicurativo riguarda, come sopra rappresentato, la facoltà per alcuni mezzi di trasporto di stipulare polizze di durata inferiore all'annualità come disposto dall'articolo 170-*bis* del CAP. Di conseguenza, gli operatori e gli utilizzatori dei mezzi c.d. *stagionali*, come ad esempio i motoscafi, avrebbero la possibilità di stipulare polizze c.d. *infrannuali* e mantenere una prassi consolidata nel mercato che risponde alle esigenze dei suddetti soggetti ed evita agli stessi un aggravio dei costi nelle polizze assicurative, in virtù dell'utilizzo ridotto o *stagionale* del mezzo.

Inoltre, per ciò che attiene all'ambito delle gare e delle competizioni sportive, l'ACI - Automobile Club d'Italia ha rappresentato che, in seguito all'entrata in vigore del decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, si è verificato, in primo luogo, l'incremento dei costi delle competizioni sportive dovuto all'aumento dei premi assicurativi per la RCA e, in secondo luogo, il progressivo disimpegno dal settore da parte delle Compagnie di assicurazione che, in passato, avevano garantito la copertura assicurativa delle competizioni sportive di veicoli a motore. Pertanto, secondo l'ACI, escludendo l'obbligo dell'assicurazione RC auto nel caso in cui l'organizzatore abbia provveduto a contrarre l'assicurazione per la responsabilità civile generale, garantirebbe, pur non essendo RCA, comunque un adeguato ristoro ai danneggiati, rispettando quanto previsto dalla normativa unionale.

Con riferimento all'ultimo ambito di intervento, infine, è emerso che la precedente versione dell'articolo 134 del CAP attribuiva all'IVASS il compito di determinare, con regolamento, le indicazioni relative all'attestazione sullo stato di rischio che l'impresa doveva consegnare al contraente in occasione di ciascuna scadenza annuale dei contratti di assicurazione obbligatoria relativi ai veicoli a motore. Tale norma è stata successivamente modificata dal d.lgs. n. 184/2023, con il quale è stato eliminato il riferimento al potere regolamentare dell'IVASS, in considerazione del disposto dell'articolo 1, n. 15 della direttiva (UE) 2021/2118, che sostituisce l'articolo 16 della Direttiva 2009/103/CE. La disposizione da ultimo citata stabilisce il contenuto dell'attestato di sinistralità pregressa e dispone che la Commissione europea, con l'adozione di atti di esecuzione, specifici, per mezzo di un modello, la forma e il contenuto di tali attestazioni. Con l'emanazione del Regolamento di esecuzione (UE) 2024/1855, unitamente alle conseguenti richieste di IVASS ed ANIA, si è reso necessario un raccordo tra l'attuale formulazione dell'articolo 134 del CAP e la normativa unionale, al fine di ripristinare il potere regolatorio di IVASS e di garantire l'efficace funzionamento della banca dati sugli attestati di rischio.

### **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.*

Di seguito si illustrano le diverse opzioni considerate dall'amministrazione per raggiungere gli obiettivi dell'intervento.

L'opzione c.d. "zero" sarebbe stata quella di lasciare inalterato il Codice delle assicurazioni private, come modificato dal d.lgs. 184/2023, di recepimento della direttiva (UE) 2021/2118.

Tale opzione, tuttavia, avrebbe determinato un aumento dei costi a carico degli operatori economici senza offrire una maggiore protezione ai danneggiati e un non effettivo allineamento tra la normativa unionale, così come recepita nel nostro ordinamento mediante il decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, e le esigenze rappresentate dalle Amministrazioni coinvolte e dagli operatori del settore.

Si illustrano di seguito le ulteriori opzioni considerate, distinte per fattispecie:

#### **a) per i veicoli privi di parti essenziali (art. 122-bis, comma 2 del CAP):**

- adozione di un elenco tassativo delle parti.

Tale opzione, sebbene avrebbe consentito una maggiore certezza nell'individuazione della fattispecie oggetto di deroga, non è apparsa perseguibile in quanto si è ritenuto di non limitare l'operatività della deroga alla mancanza di determinate componenti dei veicoli e di ricomprendere tutte le ipotesi in cui *il veicolo non è idoneo all'uso come mezzo di trasporto*. La presente fattispecie, infatti, è una mera una specificazione della deroga già contenuta nel primo periodo.

Per tale motivo, dunque, non si è ritenuto di far riferimento alle parti individuate dall'art. 5, comma 5, del d.lgs. 24 giugno 2003, n. 209, quali il motore, le parti della carrozzeria, il catalizzatore e le centraline elettroniche, in quanto la disposizione attiene alla non applicazione delle disposizioni specificate nei commi precedenti relative alla raccolta del veicolo per il suo smaltimento. Allo stesso modo, non si è ritenuto di far

riferimento all'art. 1 del DM 460/99, in quanto anche in questo caso la norma detta una disciplina specifica per i casi e le procedure di conferimento ai centri di raccolta dei veicoli a motore o rimorchi rinvenuti da organi pubblici o non reclamati dai proprietari e di quelli acquisiti ai sensi degli articoli 927-929 e 923 del codice civile. In aggiunta, si rileva che anche nel disposto dell'art. 1 del decreto poc'anzi menzionato si fa riferimento ai veicoli privi di parti essenziali, senza, tuttavia, indicare quali siano.

- rinvio ad un regolamento tecnico dell'IVASS o del MIT o di una procedura certificativa.

Tale ipotesi avrebbe comportato un aggravamento del procedimento per rendere efficace la deroga dall'obbligo assicurativo, difficilmente compatibile con il principio di efficienza normativa e con la tipologia di fattispecie che si intende derogare, anche in considerazione del fatto che si tratta di una mera specificazione della deroga già vigente di cui al primo periodo del comma 2 dell'art. 122-bis del CAP.

In aggiunta, proprio per quanto già specificato nel punto precedente, si è ritenuto maggiormente aderente all'obiettivo perseguito non specificare ed individuare ulteriormente le parti "essenziali" del veicolo. Allo stesso modo l'eventuale ricorso ad una procedura certificativa comporterebbe solo ulteriori oneri per i proprietari di veicoli che sono in maniera stabile inadeguati all'utilizzo.

- adozione di una definizione generica.

Per i motivi sopra specificati, tale opzione è sembrata quella più opportuna per perseguire l'obiettivo della norma di non gravare i proprietari di veicoli che sono in maniera stabile inadeguati all'utilizzo, senza, tuttavia, circoscrivere la fattispecie con l'indicazione tassativa delle parti che qualificano il veicolo come inadeguato all'uso come mezzo di trasporto.

#### **b) per i veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico:**

- l'opzione volta ad introdurre una definizione non è perseguibile in quanto gli stessi sono già definiti dall'art. 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

- l'opzione di rinvio ad un regolamento tecnico, parimenti non è perseguibile, in quanto avrebbe comportato un aggravio burocratico della procedura legislativa.

- l'opzione della deroga totale all'obbligo assicurativo non si è ritenuta percorribile, in virtù della necessità di prevedere uno schema assicurativo che possa garantire un congruo indennizzo ai soggetti lesi, in linea con l'indennizzo riconosciuto con gli schemi assicurativi RC auto, come previsto dal considerando 14 della Direttiva (UE) 2021/2118.

Pertanto, si è ritenuto opportuno riconoscere la facoltà di usare altri schemi assicurativi in cui venga in rilievo il c.d. rischio statico, poichè in tale fattispecie vi è maggiore probabilità che si verifichi un danno derivante dal rischio statico rispetto a quello di movimento.

Per tale stesso motivo e per non gravare di ulteriori costi i proprietari di tali veicoli, vista la maggiore onerosità dei premi per la rc auto, non si è ritenuto di percorrere l'opzione "zero".

#### **c) veicoli stagionali:**

L'introduzione di polizze c.d. infrannuali con un decreto del Ministero delle imprese e del made in Italy è apparsa preferibile rispetto alla previsione di polizze annuali con premio ridotto in quanto consente ai

proprietari di veicoli ad utilizzo stagionale (ad esempio, motoscafi) di stipulare polizze che hanno una durata commisurata al periodo di fruizione del bene e, dunque, di evitare il pagamento della polizza assicurativa che, anche se a premio ridotto, avrebbe contenuto dei costi anche relativi al periodo di inutilizzo del veicolo. Tale meccanismo, quindi, consente al consumatore di beneficiare di un notevole risparmio economico. D'altra parte, con la previsione di uno specifico decreto del Ministero delle imprese e del made in Italy si avrà la possibilità di specificare in norma secondaria la disciplina di dettaglio delle cd. polizze *infrannuali*.

#### **d) veicoli trasportati:**

In primo luogo, occorre precisare che tale fattispecie risulta essere una ulteriore specificazione dei casi in cui i veicoli possono essere esentati dall'obbligo di stipula dell'assicurazione rc auto.

In seguito all'entrata in vigore della Direttiva (UE) 2021/2118, infatti, l'uso del veicolo come mezzo di trasporto è diventato un requisito fondamentale, insieme alle caratteristiche tecniche del mezzo, per far scattare l'obbligo assicurativo (art. 2 comma 1, lett. c) del d.lgs. 22 novembre 2023, n. 184).

Per tale motivo l'opzione di prevedere per i veicoli trasportati l'obbligo di stipula dell'assicurazione per la rc auto *tout cour* non è parsa perseguibile, anche in considerazione del fatto che tale tipologia di assicurazione avrebbe comportato maggiori oneri per i proprietari di tali veicoli, atteso che i premi delle assicurazioni per la rc auto sono più costosi rispetto ai premi di altri schemi assicurativi.

D'altra parte, nella valutazione delle opzioni a disposizione, occorre tener presente anche il considerando 13 della Direttiva 2021/2118, che recita *“Durante la fabbricazione e il trasporto, i veicoli non svolgono funzioni di trasporto e non sono considerati come utilizzati ai sensi dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103/CE. Tuttavia se uno Stato membro decide di non applicare l'obbligo di assicurazione autoveicoli a tali veicoli conformemente all'articolo 28, paragrafo 1, della direttiva 2009/103/CE, dovrebbe esserci un'assicurazione della responsabilità civile imprese per coprire i danni che tali veicoli potrebbero causare”*.

Di conseguenza si è ritenuto opportuno prevedere non una deroga totale a qualsiasi obbligo assicurativo di tali veicoli, ma la possibilità di assicurarli con una polizza rc auto che indichi il rischio di stazionamento, o, in alternativa, con altri schemi assicurativi.

#### **e) gare e competizioni sportive:**

L'opzione di obbligo di stipula dell'assicurazione rc auto per l'organizzatore di gare e competizioni sportive è quella attualmente vigente e introdotta dal d.lgs. 184/2023. Tale regime, tuttavia, ha comportato in primo luogo un aumento degli oneri in capo agli organizzatori dovuto all'aumento dei premi assicurativi per la RCA e, in secondo luogo, il progressivo disimpegno dal settore da parte delle Compagnie di assicurazione che, in passato, avevano garantito la copertura assicurativa delle competizioni sportive di veicoli a motore.

Al fine di tutelare il settore dell'automobilismo sportivo italiano e di evitare di gravarlo con ulteriori costi, si è previsto che l'organizzatore di gare e competizioni sportive possa, in alternativa alla RC auto, stipulare l'assicurazione generale di cui all'art. 2, comma 3, n. 13 del CAP. Tale tipologia di assicurazione garantisce comunque un adeguato ristoro ai danneggiati ed è in linea con quanto previsto dalla normativa unionale che stabilisce che l'obbligo RCA non si applica nel caso di utilizzo di un veicolo in eventi e attività sportivi motoristici, qualora lo Stato membro garantisca che l'organizzatore dell'attività o qualsiasi altra parte abbia stipulato un'assicurazione alternativa oppure abbia adottato garanzie alternative per coprire i danni a terzi (cfr. articolo 1, paragrafo 2, lettera b) della Direttiva UE 2021/2118).

#### **f) Attestato di rischio:**

Infine, relativamente all'attestazione sullo stato del rischio, l'opzione "zero" avrebbe comportato un disallineamento tra l'attuale formulazione dell'art. 134 del CAP e la normativa unionale. Al fine di garantire l'efficace funzionamento della banca dati sugli attestati di rischio ed assicurare la continuità del quadro regolatorio, l'opzione preferita è stata quella di una migliore attuazione di norme già esistenti. Si è quindi deciso di ripristinare il potere regolamentare dell'IVASS, già contemplato dalla precedente versione dell'articolo menzionato.

Non è apparsa idonea la previsione di un decreto ministeriale, data la natura tecnica delle disposizioni da inserire nel regolamento dell'Autorità di vigilanza.

L'opzione scelta risulta essere proporzionale all'effetto atteso, ossia quello di consentire alle imprese e ai privati di beneficiare di un risparmio economico e di favorire la vigilanza sul mercato assicurativo. La stessa, inoltre, appare fattibile dal punto di vista tecnico, poiché non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, nonché fattibile nel contesto sociale, economico e territoriale, non comportando nuove spese per i consumatori, anche in considerazione del fatto che la disciplina previgente prevedeva la stessa tipologia di regolamento.

#### **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.*

In primo luogo, è necessario individuare i beneficiari delle disposizioni contenute nello schema di decreto in esame che, come già indicato al punto 1, sono le imprese e i privati che utilizzano i veicoli che rientrano nelle fattispecie di deroga prevista e gli altri operatori del mercato e del settore assicurativo. In particolare, l'intervento normativo di cui all'articolo 122-bis del CAP ha come obiettivo la diminuzione dei costi derivanti dall'obbligo assicurativo potendo consentire ai destinatari di beneficiare del risparmio ottenuto, attraverso la mancata stipula dell'assicurazione obbligatoria, di cui all'art. 122 del CAP.

Nel dettaglio, i destinatari (imprese o privati) dell'intervento normativo in esame sono i seguenti:

- proprietari di veicoli non idonei all'uso come mezzo di trasporto, cioè privi di parti essenziali per l'uso dello stesso e che sono, di fatto, inutilizzati e inutilizzabili;
- proprietari di mezzi di trasporto ad utilizzo c.d. stagionale;
- proprietari di veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico che hanno un minore tasso di sinistrosità (essendo spesso esposti in spazi museali);
- proprietari di veicoli quando sono trasportati e coperti da altri schemi assicurativi (ad esempio, veicoli trasportati sulla bisarca).

L'impatto atteso dall'intervento normativo che introduce la deroga all'obbligo assicurativo per tali tipologie di veicoli è quello di dare la possibilità ai soggetti sopra menzionati di ridurre le spese relative ai contratti assicurativi di veicoli che prima dell'introduzione della nuova definizione di veicolo e di uso del veicolo da parte della direttiva (UE) 2021/2118 erano estranei a tale definizione.

Tra l'altro, come sopra rappresentato, la deroga totale all'obbligo assicurativo riguarda solo i veicoli in stato di rottame, in quanto, per le altre fattispecie introdotte dallo schema di decreto in esame sono stati previsti altri schemi assicurativi, che sono più aderenti alle singole tipologie di veicoli (ad es. veicoli di valore storico e collezionistico, veicoli ad uso stagionale...), nonché al rischio al quale tali veicoli sono esposti ed alle esigenze dei relativi proprietari.

In tale ottica, sebbene le fattispecie per le quali si prevedono ulteriori schemi assicurativi rispetto a quello rc auto (veicoli di cui all'articolo 60 del Codice della strada, veicoli trasportati) e la previsione di polizze rc auto di durata infrannuale positivizzano una prassi già esistente nel mercato assicurativo, l'effetto atteso sulle imprese assicurative è quello di una rimodulazione sia della tipologia delle polizze, sia del quantitativo di polizze stipulate. Su quest'ultimo aspetto ci si attende una riduzione delle polizze rc auto ed un aumento delle polizze con altri schemi assicurativi e di polizze infrannuali, ottenendo di fatto un aumento totale dei veicoli coperti da assicurazione, vista la riduzione dei costi per i proprietari dei veicoli.

Ciò, tuttavia, non pregiudica il diritto al risarcimento del danno in caso di sinistri, atteso che la deroga opera solo in caso di presenza di altre polizze assicurative, che possano coprire i sinistri causati da tali veicoli (esclusi i veicoli in stato di rottame). In assenza della deroga, tali soggetti sarebbero obbligati a stipulare un'ulteriore assicurazione per tali veicoli, atteso che il decreto legislativo 184/2023 è entrato in vigore dal 28 dicembre 2023.

L'intervento normativo di cui all'art. 124 del CAP ha come impatto atteso quello di dare la possibilità all'organizzatore di gare e competizioni sportive di scegliere se stipulare l'assicurazione per l'RC Auto o per la responsabilità civile generale e di conseguenza di poter beneficiare di un eventuale risparmio sui premi delle polizze assicurative. L'effetto atteso da tale intervento normativo sulle imprese assicurative è quello di incrementare l'offerta di polizze per il settore delle gare sportive automobilistiche con conseguenti risvolti positivi sul mercato, che possono favorire la concorrenza e la sostenibilità di tali competizioni sportive.

L'impatto atteso dall'intervento normativo di cui all'articolo 134 del CAP è quello di migliorare l'efficace funzionamento della banca dati sugli attestati di rischio garantendo agli utenti abilitati la possibilità di fruire di dati completi, aggiornati e omogenei.

L'impatto atteso per quanto concerne l'IVASS è quello di una corretta alimentazione della banca dati da parte delle imprese, grazie al regolamento che ne disciplina gli aspetti tecnici.

In aggiunta, la facoltà di accedere alle banche dati di cui agli artt. 225 e 226 del Codice della strada renderanno più efficace l'attività di vigilanza sulla corretta gestione ed alimentazione della banca dati sugli attestati di rischio. Per le compagnie assicurative l'effetto atteso dall'introduzione della norma è quello di avere una disciplina omogenea per l'alimentazione della banca dati sugli attestati di rischio e per i dati inseriti sugli attestati stessi.

## **4.2 Impatti specifici**

*Si riporta la eventuale valutazione dei seguenti impatti:*

- A. Effetti sulle PMI (Test PMI)
- B. Effetti sulla concorrenza
- C. Oneri informativi
- D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

### **A. Effetti sulle PMI (Test PMI)**

Come già riportato nelle sezioni precedenti, l'effetto atteso in relazione all'intervento sull'art. 122-bis del CAP per le PMI è quello di beneficiare del risparmio ottenuto attraverso la mancata stipula dell'assicurazione di cui all'art. 122 del CAP, senza, tuttavia, pregiudicare il diritto al risarcimento del danno ai soggetti lesi in

caso di sinistro, come sopra rappresentato, poiché vengono previsti ulteriori schemi assicurativi (tranne che per i rottami).

L'effetto atteso in relazione all'intervento sull'art. 124 del CAP è quello di poter consentire all'organizzatore delle gare e delle competizioni di beneficiare della possibilità contrarre assicurazione rc generale, fermo restando per i proprietari dei veicoli l'obbligo di copertura assicurativa per la responsabilità civile dei veicoli a motore per il transito su strade aperte al traffico.

L'effetto atteso in relazione all'intervento sull'art. 134 del CAP è quello di ripristinare il potere regolamentare dell'IVASS al fine di garantire l'efficace funzionamento della banca dati sugli attestati di rischio e di assicurare la continuità del quadro regolatorio relativo all'attestato di rischio.

#### B. Effetti sulla concorrenza

Le disposizioni in esame non producono effetti distorsivi della concorrenza nel mercato assicurativo.

L'intervento normativo sull'articolo 122-bis del CAP mira a proteggere gli interessi degli assicurati, atteso che l'obiettivo della norma, tra gli altri, è evitare che le imprese e i privati vengano onerati di ulteriori costi per la copertura di rischi, di fatto già coperti da altri schemi assicurativi sui veicoli in questione (veicoli trasportati, veicoli di cui all'art. 60 del Codice della strada e veicoli utilizzati in gare e competizioni sportive alle condizioni precedentemente illustrate) oppure da polizze rc auto infrannuali per i mezzi di trasporto ad utilizzo stagionale, che in ogni caso hanno un costo inferiore rispetto alla polizza rc auto "standard".

L'intervento normativo previsto all'articolo 124 del CAP mira a favorire la concorrenza nel settore delle polizze relative alle gare e competizioni sportive, in quanto, come rappresentato dagli stakeholder interessati, è stata rilevata una scarsità dell'offerta di polizze in tale settore da parte delle compagnie assicurative. Pertanto, con tale proposta normativa si auspica, che le compagnie assicurative entrino in tale mercato e propongano polizze specifiche per questo settore e di conseguenza si verifichi una riduzione dei premi delle polizze.

L'intervento normativo sull'articolo 134 del CAP non comporta effetti distorsivi della concorrenza, anzi, con la previsione di dati omogenei ed uguali per gli attestati di rischio di tutte le imprese assicuratrici, consente una maggiore competitività tra le stesse ed un mercato più trasparente.

#### C. Oneri informativi

Non sono previsti particolari oneri informativi a carico delle imprese di assicurazione, diversi da quelli già previsti per legge.

#### D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'art. 1 §4 della direttiva UE 2021/2118, modificando l'art. 5 della Direttiva 2009/103/CE, consente agli Stati membri di introdurre nuove deroghe.

Come già esposto, la deroga all'obbligo assicurativo relativa ai veicoli privi di parti essenziali è una specificazione della fattispecie costituita dai veicoli che non sono idonei all'uso come mezzo di trasporto. Tale fattispecie deriva dalla definizione, introdotta dalla Direttiva UE 2021/2118, di "uso del veicolo", inteso come *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*.

Il concetto di uso del veicolo, anche in considerazione della giurisprudenza europea sul punto<sup>2</sup>, è fondamentale per stabilire il perimetro dell'obbligo assicurativo, in quanto, *la direttiva 2009/103/CE non è*

---

<sup>2</sup> 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.

*applicabile se, al momento dell'incidente, la funzione abituale del veicolo è un «uso diverso da quello in quanto mezzo di trasporto» (Considerando 5 della Direttiva UE 2021/2118).*

È chiaro che un veicolo privo di una delle sue parti essenziali non è idoneo a fungere da mezzo di trasporto.

Quanto alla deroga all'obbligo assicurativo per i veicoli che vengono trasportati, si tenga presente che il Considerando 13 della Direttiva UE 2021/2118 recita che durante la fabbricazione e il trasporto i veicoli non sono utilizzati come mezzo di trasporto e possono quindi non essere assoggettati all'obbligo di stipulare una polizza per la responsabilità civile dei veicoli a motore, ma dovrebbe esserci un'assicurazione della responsabilità civile imprese per coprire i danni che tali veicoli potrebbero causare.

Le deroghe presenti nel provvedimento risultano conformi anche al Considerando 14 della Direttiva UE 2021/2118, che fa riferimento al caso in cui in numerosi Stati membri l'obbligo assicurativo dei veicoli è subordinato all'immatricolazione dello stesso e, pertanto, tali Stati membri non richiedono una copertura assicurativa per l'uso di veicoli cancellati dal registro in forma permanente o temporanea, ad esempio perché si trovano in un museo, sono in fase di restauro o perché non vengono utilizzati per lunghi periodi per altre ragioni, quale un uso stagionale.

Conformemente alla Direttiva sopra citata, dunque, per i veicoli di cui all'articolo 60 del Codice della Strada (d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285) in caso di sinistro viene garantito il risarcimento del danno, con la previsione di un ulteriore schema assicurativo che tenga conto del rischio statico degli stessi.

Per quanto concerne i veicoli ad uso stagionale non vengono introdotti nuovi schemi assicurativi, ma viene prevista sempre un'assicurazione rientrante nello schema rc auto, ma con possibilità di durata infrannuale ed anche in questo caso la norma è in linea con il Considerando 14 della Direttiva UE 2021/2118.

Le disposizioni sulle quali si è intervenuti, pertanto, rispettano i principi e le disposizioni della direttiva UE 2021/2118.

Le deroghe previste dalle disposizioni in esame, unitamente alle altre previsioni derogatorie già introdotte dal decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, dovranno essere notificate alla Commissione europea ai sensi dell'art. 5 § 7 della direttiva 2009/103/CE come modificata dalla direttiva 2021/2118/UE.

L'intervento relativo all'art. 124 del CAP è in linea con quanto previsto dalla Direttiva (UE) 2021/2118, la quale con l'art. 1 par. 2 ha aggiunto all'art. 3 della direttiva 2009/103/CE la previsione secondo cui l'obbligo assicurativo per la responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli (RCA) non si applica nel caso di utilizzo di un veicolo in eventi e attività sportivi motoristici, tra cui corse, specificando che lo Stato membro debba garantire che l'organizzatore dell'attività o qualsiasi altra parte abbia stipulato un'assicurazione alternativa oppure adottato garanzie alternative per coprire i danni a terzi, compresi gli spettatori e altri passanti (cfr. anche i considerando 10, 11 e 12 della Direttiva (UE) 2021/2118).

L'intervento relativo all'art. 134 del CAP che ripristina il potere regolatorio di IVASS risulta compatibile con la Direttiva (UE) 2021/2118 che con l'art. 1 par. 15 ha modificato l'art. 16 della direttiva 2009/103/CE e, in particolare, con la lettera f) contenuta in tale articolo, che prevede la possibilità per gli Stati membri di inserire nel modello dell'attestato di rischio delle informazioni aggiuntive in virtù delle norme o delle prassi applicabili negli Stati membri. La previsione di accesso da parte di IVASS alle banche dati di cui agli artt. 225 e 226 del Codice della strada ai fini della vigilanza sulla corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica, non pare in contrasto con la normativa UE.

### **4.3 Motivazione dell'opzione preferita**

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

Per i veicoli privi di parti essenziali, l'opzione di prevedere la sola indicazione di veicolo privo di parti essenziali che lo rendono in maniera stabile inadatto all'uso, consente di raggiungere l'obiettivo di non gravare i proprietari di tali veicoli di costi assicurativi, al contempo non limitando l'operatività della deroga alla mancanza di determinate componenti dei veicoli e di ricomprendere tutte le ipotesi in cui *il veicolo non è idoneo all'uso come mezzo di trasporto*, anche in considerazione del fatto che tale fattispecie risulta una mera specificazione della fattispecie già prevista al primo periodo del comma 2, per i veicoli non idonei all'uso come mezzo di trasporto.

In aggiunta, l'opzione prescelta ha consentito di non prevedere ulteriori oneri e allungamenti nelle procedure derivanti da ulteriori passaggi di certificazione o emanazione di regolamenti.

Per i veicoli d'epoca, la facoltà di adempiere all'obbligo assicurativo con l'utilizzo di altri schemi assicurativi in cui venga in rilievo il c.d. rischio statico, consente di aderire maggiormente al rischio a cui sono esposti tali tipi di veicoli, poiché per tali veicoli, spesso conservati in spazi museali, vi è maggiore probabilità che si verifichi un danno derivante dal rischio statico rispetto a quello di movimento.

Parimenti, in tale modo si garantisce un congruo indennizzo ai soggetti lesi da eventuali sinistri causati da tali veicoli, senza, tuttavia, gravare i proprietari degli stessi del costo della stipula di una polizza rc auto più costosa rispetto alle altre.

In relazione ai veicoli ad utilizzo stagionale l'introduzione di un decreto che possa prevedere ipotesi di contratti di assicurazione di durata infrannuale, commisurata al periodo di fruizione del bene, consente di evitare il pagamento della polizza assicurativa che, anche se a premio ridotto, avrebbe contenuto dei costi anche relativi al periodo di inutilizzo del veicolo. Tale meccanismo, quindi, consente al consumatore di beneficiare di un notevole risparmio economico, nonché di positivizzare una prassi già diffusa nel mercato assicurativo.

In merito ai veicoli trasportati l'introduzione non di una deroga totale a qualsiasi obbligo assicurativo di tali veicoli, ma la possibilità di assicurarli con una polizza rc auto che indichi il rischio di stazionamento, o, in alternativa, con altri schemi assicurativi risponde a quanto già previsto dalla normativa europea e dalla stessa giurisprudenza, in quanto si tratta di veicoli non usati come mezzo di trasporto e che quindi sarebbero già esonerati dall'obbligo rc auto.

L'introduzione della possibilità per l'organizzatore di gare e competizioni sportive di stipulare, in alternativa alla RC auto, l'assicurazione generale di cui all'art. 2, comma 3, n. 13 del CAP garantisce comunque un adeguato ristoro ai danneggiati ed è in linea con quanto previsto dalla normativa unionale che stabilisce che l'obbligo RCA non si applica nel caso di utilizzo di un veicolo in eventi e attività sportivi motoristici, qualora lo Stato membro garantisca che l'organizzatore dell'attività o qualsiasi altra parte abbia stipulato un'assicurazione alternativa oppure abbia adottato garanzie alternative per coprire i danni a terzi (cfr. articolo 1, paragrafo 2, lettera b) della Direttiva UE 2021/2118).

Il ripristino del potere regolamentare di IVASS consente di garantire l'efficace funzionamento della banca dati sugli attestati di rischio ed assicurare la continuità del quadro regolatorio.

## **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.*

In primo luogo, gli interventi all'art. 122-bis del CAP introducono deroghe all'obbligo assicurativo di cui all'art. 122 del CAP e di fatto si sostanziano nel non prevedere una doppia copertura assicurativa per i veicoli che rientrano nelle fattispecie oggetto di deroga e quindi un conseguente risparmio per le imprese e gli assicurati.

In secondo luogo, l'intervento all'art. 124 del CAP si sostanzia nel prevedere una possibilità di scelta per l'organizzatore delle gare e competizioni in relazione alla polizza assicurativa da stipulare, anche alla luce dell'introduzione dell'obbligo di copertura rca per i proprietari dei veicoli per il transito su strade aperte al traffico. Tale disposizione consente sia di risparmiare sui premi delle polizze sia di evitare una doppia copertura sui medesimi rischi.

Infine, l'intervento previsto all'art. 134 del CAP si sostanzia nel ripristino del potere regolamentare dell'IVASS garantendo così l'efficace funzionamento della banca dati sugli attestati di rischio e assicurando la continuità del quadro regolatorio relativo all'attestato di rischio.

La disposizione non comporta maggiori o nuovi oneri per la finanza pubblica.

## **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.*

Per quanto concerne le disposizioni in esame, l'Autorità garante per la Concorrenza ed il Mercato, il Ministero delle imprese e del made in Italy e l'IVASS, nell'ambito delle proprie rispettive competenze, provvederanno al controllo e al monitoraggio dell'intervento, verificando la corretta applicazione delle disposizioni adottate.

## **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 partire dal 2024, questa Amministrazione ha incontrato i principali *stakeholder* delle imprese, anche per il tramite delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative, al fine di raccogliere le osservazioni, i contributi e le incertezze interpretative rispetto alle novità introdotte dal d.lgs. 184/2023.

Tra le associazioni audite figurano, tra le altre, ANIA, Federazione Motociclistica Italiana, ACI - Automobile Club d'Italia, Confindustria.

Oltre a sollevare dubbi interpretativi su diverse disposizioni introdotte dal d.lgs. 184/2023, le associazioni hanno evidenziato le seguenti criticità: la necessità di poter far ricorso a schemi di polizza assicurativa infrannuale per rispondere alle esigenze degli operatori o utilizzatori di mezzi c.d. stagionali; l'opportunità di riconoscere la facoltà di usare altri schemi assicurativi in cui venga in rilievo il c.d. rischio statico per i veicoli in possesso del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica; l'esigenza di escludere l'obbligo dell'assicurazione RC auto in gare e competizioni sportive se l'organizzatore abbia provveduto a contrarre l'assicurazione per la responsabilità civile generale, che pur non essendo RCA, garantisce comunque un adeguato ristoro ai danneggiati, rispettando quanto previsto dalla normativa unionale; consentire agli assicurati di avere una maggiore scelta di polizze assicurative presenti sul mercato relative alle gare e

competizioni sportive; l'esigenza di consentire la continuità del quadro regolatorio relativo all'attestato di rischio e garantire l'efficace funzionamento della banca dati sugli attestati di rischio.

#### **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.*

L'Ufficio competente del Ministero ha lavorato in sinergia con l'Istituto di vigilanza ed ha proceduto ad organizzare le audizioni con gli *stakeholder*, al fine di valutare le criticità emerse dopo la prima fase di applicazione del d.lgs. 184/2023 ed individuare le possibili soluzioni.