

dossier

XIX Legislatura

Settembre 2023

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 recante modifica della direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità

Atto del Governo n. 58



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – ✉ SBilancioCU@senato.it – 🐦 @SR_Bilancio

Nota di lettura n. 73



SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO

Tel. 06 6760 2174 / 9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it

Verifica delle quantificazioni n. 95

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio del bilancio del Senato della Repubblica.

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

INDICE

PREMESSA	1
Articolo 1 (<i>Modifiche al nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285</i>).....	2
Articolo 2 (<i>Modifiche al codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209</i>)	2
Articolo 3 (<i>Clausola di invarianza finanziaria</i>).....	8
Articolo 4 (<i>Entrata in vigore</i>).....	11

INFORMAZIONI SUL PROVVEDIMENTO

Natura dell'atto:	Schema di decreto legislativo	
Atto del Governo n.	58	
Titolo breve:	Assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli	
Riferimento normativo:	Articolo 1 della legge 4 agosto 2022, n. 127	
Relazione tecnica (RT):	Presente	
	Senato	Camera
	9 ^a Commissione permanente (Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare) in sede <i>consultiva</i> .	VI Finanze
Commissione competente:	2 ^a Commissione permanente (Giustizia),	XIV Politiche dell'Unione Europea
	4 ^a Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) e 5 ^a Commissione permanente (Bilancio) in sede <i>osservazioni</i> .	V Bilancio e Tesoro

PREMESSA

La RT fa presente che il provvedimento in esame garantisce il corretto recepimento della direttiva (UE) 2021/2118, del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2021, recante modifiche della direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità.

Sottolineata l'importanza dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli («assicurazione autoveicoli»), la RT afferma che attraverso lo schema di decreto legislativo in oggetto sono apportate notevoli modifiche alla normativa nazionale in materia, ovvero al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della Strada) e al decreto legislativo n. 209 del 2005 (Codice delle assicurazioni private).

A tal proposito la RT segnala che il presente intervento normativo si inserisce nell'ambito dei decreti legislativi da adottare per il recepimento delle direttive previste dalla legge n. 127 del 2022 – legge di delegazione europea 2021 – che conferisce la “*Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l’attuazione di altri atti normativi dell’Unione europea*” e, in specie, per quelle elencate nel relativo Allegato A, al cui numero 13, figura, appunto, la direttiva (UE) 2021/2118.

Articolo 1

(Modifiche al nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

Il comma 1 apporta le seguenti modificazioni al nuovo Codice della strada (di seguito CDS) di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992:

- la lettera *a*), intervenendo sul comma 6 dell'articolo 9, elimina il riferimento all'articolo 3 della legge n. 990 del 1969 per sostituirlo con quello all'articolo 124 del Codice delle assicurazioni private (di seguito CAP) di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005;
- la lettera *b*) modifica l'articolo 193, sostituendo il riferimento ai veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi filoveicoli e rimorchi con quello alla disposizione del CAP (articolo 1, comma 1, lettera *rrr*)) recante la definizione di veicolo.

La RT illustra le disposizioni, precisando che la lettera *b*) mira ad omogeneizzare le definizioni del CDS e del CAP, a seguito del recepimento della direttiva 2021/2118.

Al riguardo, nulla da osservare (si rinvia alla lettera *a*) del comma 1 dell'articolo 2 per quanto riguarda la modifica della definizione di veicolo).

Articolo 2

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

Il comma 1 apporta le seguenti modificazioni al CAP:

la lettera *a*), intervenendo sull'articolo 1, comma 1, sostituisce il numero *4-bis*) che consente l'individuazione dello Stato membro di ubicazione del rischio quando un veicolo è spedito da uno Stato membro ad un altro, prevedendo che nel caso in cui un veicolo è spedito da uno Stato membro ad un altro, a seconda della scelta della persona responsabile della copertura della responsabilità civile, lo Stato membro di ubicazione del rischio sia quello di immatricolazione o, a decorrere dall'accettazione della consegna da parte dell'acquirente, lo Stato membro di destinazione, per un periodo di 30 giorni, anche se il veicolo non è stato formalmente immatricolato nello Stato membro di destinazione;

inoltre, sostituendo la lettera *rrr*), modifica la definizione di veicolo, di fatto limitandone l'estensione, in quanto mentre nella vigente definizione il veicolo è qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato ad una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche se non agganciati ad una motrice, nella definizione ora proposta si richiede una velocità di progetto e/o un peso minimi. Inoltre vengono espressamente qualificati veicoli i veicoli elettrici leggeri individuati con apposito decreto interministeriale.

La lettera *b*), inserendo il comma *1-bis* nell'articolo 1, precisa che le sedie a rotelle destinate esclusivamente ad essere utilizzate da persone con disabilità fisiche non sono considerate veicoli ai sensi del presente codice;

la lettera *c*), sostituendo il comma 1 dell'articolo 122, assoggetta all'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile i veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *rrr*), qualora utilizzati conformemente alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente; inoltre, integrando l'articolo, dispone che il suddetto obbligo si applica a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento e riguarda anche i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni.

Infine prevede che alle violazioni di tale obbligo si applichino le sanzioni amministrative di cui all'articolo 193 del CDS. Ulteriori sanzioni amministrative sono previste in relazione alle violazioni di specifiche disposizioni recate dall'articolo 122 e 122-bis del CAP.

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

la lettera e), integrando l'articolo 124, comma 1, precisa che l'organizzatore delle gare e delle competizioni sportive di qualsiasi genere di veicoli a motore e delle relative prove, è tenuto alla stipula di un'assicurazione di responsabilità civile auto e non ad altra forma di assicurazione alternativa;

la lettera f) sostituisce con il seguente l'attuale articolo 128 (Massimali di garanzia):

Il nuovo comma 1 stabilisce che per l'adempimento dell'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli a motore e dei natanti, il contratto è stipulato per somme non inferiori ai seguenti importi:

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

b) nel caso di danno alle cose un importo di 1.300.000 euro per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;

b-bis) per i veicoli a motore adibiti al trasporto di persone classificati nelle categorie M2 e M3 ai sensi dell'articolo 47 del CDS un importo minimo di copertura pari a 30.000.000 euro per sinistro per i danni alle persone, indipendentemente dal numero delle vittime, e a 2.000.000 euro per sinistro per i danni alle cose, indipendentemente dal numero dei danneggiati (tali valori sono raddoppiati rispetto alla versione vigente).

Il nuovo comma 2 prevede che ogni 5 anni dalla data del 22 dicembre 2021 gli importi di cui al comma 1, lettere a) e b) siano indicizzati automaticamente in linea con l'indice dei prezzi al consumo armonizzato (IPCA) stabilito a norma del regolamento (UE) 2016/79, relativo agli indici dei prezzi al consumo armonizzati e all'indice dei prezzi delle abitazioni (confermando sostanzialmente la vigente previsione);

la lettera g) inserisce l'articolo 132.1. (Preventivatore per il confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli), che dispone che i consumatori confrontano gratuitamente i prezzi, le tariffe e le condizioni contrattuali delle imprese di assicurazione che forniscono copertura nel ramo dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, attraverso lo strumento indipendente denominato "preventivatore", consultabile nei siti internet dell'IVASS e del Ministero delle imprese e del made in Italy.

Il preventivatore è dotato delle seguenti caratteristiche:

- a) assicura che i prestatori di servizi ricevano pari trattamento nei risultati di ricerca;
- b) indica chiaramente l'identità dei proprietari e degli operatori dello strumento di confronto;
- c) enuncia i criteri chiari e oggettivi su cui si basa il confronto;
- d) utilizza un linguaggio chiaro;
- e) fornisce informazioni precise e aggiornate e indica la data dell'ultimo aggiornamento;
- f) è aperto a qualsiasi prestatore dell'assicurazione obbligatoria di cui al comma 1, mette a disposizione le informazioni pertinenti, include un'ampia gamma di offerte che copre un segmento significativo del mercato dell'assicurazione autoveicoli e, se le informazioni presentate non forniscono un quadro completo del mercato, fornisce all'utente una chiara indicazione in tal senso prima di mostrare i risultati;
- g) prevede una procedura efficace per segnalare le informazioni errate;
- h) comprende una dichiarazione indicante che i prezzi si basano sulle informazioni fornite e fa salvi ulteriori sconti applicabili in sede di sottoscrizione del contratto;

la lettera h), sostituendo il comma 2 dell'articolo 132-*bis*, per esigenze di coordinamento, introduce il riferimento al nuovo articolo 132.1. CAP.

la lettera i), sostituendo il comma 1 dell'articolo 134, prevede che il contraente o, se persona diversa, il proprietario ovvero l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio o il locatario in caso di locazione finanziaria abbiano diritto di esigere in qualunque momento, entro 15 giorni dalla richiesta, l'attestazione sullo stato del rischio relativo ad almeno gli ultimi 5 anni del contratto di assicurazione obbligatoria relativo ai veicoli a motore, oppure dell'assenza di sinistri. Le imprese di assicurazione non trattano i contraenti in maniera discriminatoria, né maggiorano i premi in ragione della loro nazionalità o unicamente sulla base del loro precedente Stato membro di residenza. Le imprese di assicurazione trattano le attestazioni emesse in altri Stati membri alla pari di quelle emesse da un'impresa di assicurazione avente sede nel territorio della Repubblica, anche in relazione all'applicazione di eventuali sconti. La consegna dell'attestazione sullo stato del rischio è effettuata per via telematica, attraverso l'utilizzo delle banche dati elettroniche di cui al comma 2 del presente articolo o di cui all'articolo 135 (sono conseguentemente abrogati i commi 1-bis e 1-ter). Viene poi apportata una modifica formale al comma 2. Inoltre sopprime la disposizione che prevede che 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 conservi validità per un periodo di 5 anni. Infine, con l'inserimento di 2 nuovi commi, la lettera i) dispone che l'impresa (assicurativa) adotta, ai sensi dell'articolo 30, comma 5, politiche relative all'uso delle attestazioni di sinistralità pregressa nel calcolare i premi e pubblica una panoramica generale delle stesse e prevede che, fino all'emanazione da parte della Commissione europea dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 16 della direttiva 2009/103/CE, il quale specifica, per mezzo di un modello, la forma e il contenuto delle attestazioni di sinistralità pregressa, si applichino le disposizioni adottate dall'IVASS con proprio regolamento;

la lettera l) inserisce il seguente articolo 144-*bis* (Tutela dei danneggiati nei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo), il cui comma 1 prevede che, nel caso di un sinistro causato da un insieme di veicoli consistente in un veicolo trainante e in un rimorchio, laddove il rimorchio disponga di un'assicurazione della responsabilità civile separata, il danneggiato possa presentare la propria richiesta di indennizzo direttamente all'impresa di assicurazione che ha assicurato il rimorchio, ove:

- a) possa essere identificato il rimorchio, ma non possa essere identificato il veicolo trainante e
- b) la legge nazionale applicabile al sinistro preveda che l'assicuratore del rimorchio provveda all'indennizzo.

Il comma 2 del nuovo articolo dispone che l'impresa di assicurazione del rimorchio che ha indennizzato il danneggiato esercita l'azione di regresso nei confronti dell'impresa che ha assicurato il veicolo trainante o del Fondo di garanzia per le vittime della strada o dell'equivalente organismo dello Stato membro la cui legge nazionale si applica nel caso di sinistro.

Il comma 3 stabilisce che, nel caso di sinistro di cui al comma 1, l'assicuratore del rimorchio, laddove la legge nazionale applicabile al sinistro lo obblighi a fornire un indennizzo completo, informa il danneggiato, su richiesta di quest'ultimo e senza indebito ritardo:

- a) dell'identità dell'assicuratore del veicolo trainante o
- b) qualora l'assicuratore del rimorchio non sia in grado di identificare l'assicuratore del veicolo trainante, del meccanismo di indennizzo previsto dal Fondo di garanzia per le vittime della strada o dall'equivalente organismo di altro Stato membro;

la lettera m), sostituendo la lettera c) del comma 1 dell'articolo 283, prevede l'intervento del Fondo di garanzia nel caso in cui l'impresa che assicura il veicolo, al momento del sinistro verificatosi nel territorio della Repubblica, sia assoggettata a procedura fallimentare o a una procedura di liquidazione, o vi venga assoggettata in un momento successivo, e il danneggiato sia anch'esso residente nel territorio della Repubblica. Nel caso in cui il responsabile del sinistro sia assicurato presso un'impresa di un altro Stato membro, il Fondo di garanzia per le vittime della strada ha diritto di recuperare

dall'omologo organismo di garanzia le somme corrisposte ai danneggiati; la nuova lettera c-bis) conferma la normativa vigente relativa ai natanti recata dall'attuale versione della lettera c). Oltre a un intervento di mero coordinamento, viene poi sostanzialmente ribadito che l'intervento del Fondo di garanzia prevede il risarcimento del danno nei limiti dei massimali vigenti. Infine è previsto che, nel caso di liquidazione volontaria dell'impresa, il Fondo di garanzia per le vittime della strada abbia diritto al regresso per l'importo pagato nei confronti dell'impresa;

la lettera n), aggiungendo l'articolo 283-bis (Obblighi di informativa a carico del Fondo di garanzia per le vittime della strada), dispone che il Fondo di garanzia per le vittime della strada informa tempestivamente i corrispondenti organismi degli Stati membri dell'apertura della procedura di liquidazione di un'impresa avente sede legale nel territorio della Repubblica e autorizzata all'esercizio delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore;

la lettera o), oltre a sostituire la rubrica dell'articolo 284 (che diventa "Sinistri causati da natanti in altro Stato membro"), prescrive l'intervento del Fondo di garanzia per le vittime della strada per il risarcimento dovuto per i sinistri causati sul territorio di un altro Stato membro soltanto qualora si tratti di natanti ivi immatricolati, che siano assicurati presso un'impresa con sede legale in Italia operante in tale altro Stato membro in regime di stabilimento o di libertà di prestazione di servizi. Inoltre apporta alcune correzioni formali o di coordinamento;

la lettera p) inserisce i seguenti commi nell'articolo 285:

il comma 1-bis stabilisce che il Fondo di garanzia coopera, quando necessario, con gli omologhi organismi degli altri Stati membri, con gli organismi di compensazione istituiti ai sensi dell'articolo 25-bis della direttiva 2009/103/CE, con tutte le altre parti interessate, nonché con le autorità competenti degli Stati membri. Tale cooperazione include la richiesta, l'ottenimento e la fornitura di informazioni, compresi i dettagli di richieste di indennizzo specifiche.

Il comma 1-ter dispone che l'impresa designata (dall'IVASS, al fine di anticipare il risarcimento dovuto dal Fondo di garanzia) informa il Fondo della ricezione della richiesta. Qualora il responsabile ultimo sia l'organismo dello Stato membro di origine dell'impresa di un altro Stato membro operante nel territorio della Repubblica in regime di stabilimento o di libera prestazione di servizi, il Fondo di garanzia provvede ad informare l'organismo equivalente dello Stato membro di origine dell'impresa e l'impresa di detto Stato membro soggetta a procedura di liquidazione, o il suo amministratore straordinario o il liquidatore, della richiesta. L'impresa operante nel territorio della Repubblica in regime di stabilimento o di libera prestazione di servizi, assoggettata a procedura di fallimento o di liquidazione, o altra procedura equivalente, informa il Fondo di garanzia nel momento in cui indennizza o nega la responsabilità in relazione a una richiesta di indennizzo che è stata ricevuta dal Fondo stesso. Il Fondo di garanzia, che ha anticipato l'indennizzo al danneggiato, ha diritto di richiedere il rimborso delle somme versate all'organismo omologo responsabile ultimo per il sinistro.

Il comma 1-quater prevede che, qualora il responsabile ultimo sia l'organismo dello Stato membro di origine dell'impresa di un altro Stato membro, il Fondo di garanzia, che ha indennizzato il danneggiato, abbia diritto di richiedere il rimborso delle somme versate al corrispondente organismo del suddetto Stato membro che provvede al pagamento entro sei mesi o entro il diverso termine convenuto;

la medesima lettera p), poi, dopo una modifica meramente formale, prevede (nuovo comma 3-bis) che nei casi di cui all'articolo 283, comma 1, lettera c) (vedi lettera m), *supra*) il contributo di cui al comma 3 sia versato esclusivamente dalle imprese autorizzate dall'IVASS all'esercizio nel territorio della Repubblica delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore;

la lettera q) reca modifiche meramente formali o di coordinamento all'articolo 286;

La lettera r) integra l'articolo 287 del CAP, introducendo il riferimento alla nuova lettera c-bis) del comma 1 dell'articolo 283 del CAP e prevedendo che nel giudizio promosso ai sensi dell'articolo 283,

comma 1, lettera c), debba essere convenuto in giudizio, in alternativa al commissario liquidatore dell'impresa di assicurazione, il soggetto che gestisce la procedura cui è soggetta l'impresa;

La lettera s) sostituisce l'articolo 288 (Diritti dei danneggiati nei confronti del Fondo di garanzia per le vittime della strada), del quale di seguito sono riportati i relativi, nuovi commi.

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

Il comma 1-*bis* dispone che entro tre mesi dalla richiesta di cui al comma 1 l'impresa designata:

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

Il comma 1-*ter* stabilisce che, laddove l'indennizzo sia dovuto in conformità al comma 1-*bis*, lettera a), l'impresa designata provvede a indennizzare il danneggiato senza indebito ritardo e in ogni caso entro tre mesi dall'accettazione, da parte del danneggiato, dell'offerta motivata di indennizzo. Ove i danni siano stati quantificati solo parzialmente, l'impresa designata provvede a indennizzare il danneggiato entro tre mesi dall'accettazione dell'offerta. La somma corrisposta è imputata alla liquidazione definitiva del danno.

Il comma 1-*quater* esclude che l'impresa designata subordini il pagamento dell'indennizzo alla condizione che il danneggiato dimostri che la persona fisica o giuridica responsabile non è in grado o rifiuta di pagare, o a condizioni diverse da quelle stabilite nei commi 1, 1-*bis* e 1-*ter*.

Il comma 1-*quinqües* prevede che si applichino le disposizioni di cui all'articolo 146, comma 1 (in materia di accesso agli atti), in quanto compatibili;

la lettera t) interviene sull'articolo 290, comma 2, introducendo, anche in questo caso, il riferimento alla lettera *c-bis*) del comma 1 dell'articolo 283 del CAP e disponendo la soppressione del riferimento al fatto che sia posta in liquidazione coatta l'impresa teoricamente tenuta al risarcimento, in relazione ai termini di prescrizione dell'azione che spetta al danneggiato nei confronti dell'impresa designata;

la lettera u), sostituendo il comma 2 dell'articolo 292, prevede che, nel caso previsto dall'articolo 283, comma 1, lettere c) e *c-bis*), l'impresa designata che, anche in via di transizione, ha risarcito il danno sia surrogata, per importo pagato, nei diritti dell'assicurato e del danneggiato verso l'impresa assicuratrice. Se l'impresa è posta in liquidazione coatta sussistono gli stessi privilegi stabiliti dalla legge a favore dei medesimi;

la lettera v), integrando il comma 1 dell'articolo 296, dispone che per l'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 297, comma 1-*bis* (funzioni di organismo di indennizzo, v. infra, lettera z)), la CONSAP utilizza il contributo di cui all'articolo 285, comma 3-*bis*; inoltre, inserendo il comma 2-*ter*, prevede che si applichino le disposizioni di cui all'articolo 146, comma 1 (in materia di diritto di accesso agli atti), in quanto compatibili;

la lettera z) inserisce i seguenti commi nell'articolo 297:

il comma 1-*bis* stabilisce che l'Organismo di indennizzo italiano (ovvero la CONSAP, in quanto gestore del Fondo di garanzia per le vittime della strada) è altresì incaricato di risarcire gli aventi diritto, che abbiano residenza nel territorio della Repubblica, per danni a cose o a persone derivanti da sinistri avvenuti in un altro Stato membro qualora l'impresa di assicurazione sia assoggettata a procedura di liquidazione, o ad altra procedura equivalente, indipendentemente dall'accertamento dello stato di insolvenza, o vi venga assoggettata in un momento successivo.

Il comma 1-*ter* prevede che, nei casi di cui all'articolo 297, comma 1-*bis*, il contributo di cui all'articolo 285, comma 3-*bis*, sia versato esclusivamente dalle imprese autorizzate dall'IVASS all'esercizio nel territorio della Repubblica delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore.

Il comma 1-*quater* dispone che l'Organismo di indennizzo italiano informa tempestivamente i corrispondenti organismi degli Stati membri dell'apertura della procedura di liquidazione coatta amministrativa di un'impresa autorizzata dall'IVASS all'esercizio nel territorio della Repubblica delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore;

la lettera *aa*), modificando l'articolo 298, consente agli aventi diritto di presentare anche all'Organismo di indennizzo italiano richiesta di risarcimento nei casi previsti dall'articolo 297, comma 1-*bis* (nuovo comma 1-*bis*); sostituendo il vigente comma 5, stabilisce che la persona lesa residente in Italia, entro due mesi dall'accadimento del sinistro, può chiedere l'indennizzo all'Organismo di indennizzo italiano nelle situazioni previste nell'articolo 297, comma 1, lettere b) e c). L'Organismo di indennizzo italiano pone fine al suo intervento in caso di successiva risposta motivata dell'impresa di assicurazione o del suo mandatario per la liquidazione dei sinistri alla richiesta degli aventi diritto al risarcimento, a condizione che tale risposta sia inviata entro il termine di due mesi dalla presentazione della richiesta all'Organismo di indennizzo italiano; integrando poi il comma 6 inserisce l'amministratore straordinario o il commissario liquidatore, nel caso in cui l'impresa sia assoggettata, rispettivamente, alla procedura di amministrazione straordinaria o di liquidazione coatta amministrativa nel novero dei soggetti che l'OII informa immediatamente nel caso di ricezione di una richiesta di risarcimento; infine inserisce nell'articolo i seguenti 4 commi:

il comma 6-*bis* stabilisce che l'impresa di assicurazione del veicolo responsabile del sinistro informa l'Organismo di indennizzo italiano nel momento in cui indennizza o nega la responsabilità in relazione a una richiesta che è stata ricevuta anche dall'Organismo ai sensi del comma 1-*bis* del medesimo articolo.

Il comma 6-*ter* dispone che entro tre mesi dalla richiesta l'Organismo di indennizzo italiano:

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

Il comma 6-*quater* dispone che laddove l'indennizzo sia dovuto in conformità al comma 6-*ter*, lettera *a*), l'Organismo di indennizzo italiano provvede a indennizzare l'avente diritto senza indebito ritardo e, in ogni caso, entro tre mesi dall'accettazione da parte dell'avente diritto dell'offerta motivata di indennizzo. Ove i danni siano stati quantificati solo parzialmente, l'Organismo di indennizzo italiano provvede a indennizzare l'avente diritto entro tre mesi dall'accettazione dell'offerta. La somma corrisposta è imputata alla liquidazione definitiva del danno.

Il comma 6-*quinqies* prevede che l'Organismo di indennizzo italiano cooperi, quando necessario, con gli omologhi organismi degli altri Stati membri, con i Fondi di garanzia di cui all'articolo 10-*bis* della direttiva 2009/103/CE, nonché con gli altri organismi di indennizzo di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/103/CE, nonché con le Autorità competenti degli Stati membri e con le altre parti interessate. Tale cooperazione include la richiesta, l'ottenimento e la fornitura di informazioni, compresi i dettagli di richieste di indennizzo specifiche.

La RT illustra sinteticamente le suddette disposizioni, riservandosi di sviluppare le considerazioni di rilievo finanziario in sede di motivazione della clausola di invarianza finanziaria di cui all'articolo 3, al quale si fa quindi rinvio.

Al riguardo, per i profili non analizzati dalla RT nel successivo articolo 3, si chiedono chiarimenti sull'eventuale portata finanziaria della modifica della definizione di veicolo recata dalla lettera a), che sembra suscettibile di determinare una riduzione della platea dei beni mobili classificabili come veicoli, con conseguenti riflessi sugli obblighi assicurativi e sul gettito fiscale ad essi connesso.

Pur rappresentando fattispecie di evidente, limitata entità, si segnala poi che il regime di deroghe all'obbligo assicurativo di cui al nuovo articolo 122-*bis* (lettera d)) potrebbe determinare una crescita, sia pur estremamente contenuta, degli interventi del Fondo di garanzia per le vittime della strada, comunque eventualmente gestibile con una lieve rimodulazione del contributo dovuto dalle imprese assicurative, attraverso il quale viene alimentato il Fondo di garanzia per le vittime della strada.

Articolo 3 **(Clausola di invarianza finanziaria)**

Il comma 1 vieta che dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente decreto derivino nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

La RT, dopo aver ribadito il contenuto dell'articolo, fornisce delle precisazioni in ordine all'autorizzazione di CONSAP quale organismo incaricato di indennizzare le persone lese per i danni derivanti da sinistri verificatisi nel loro Stato membro di residenza o in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di residenza in caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione.

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

La norma è stata recepita con la modifica dell'articolo 285 del CAP, con l'introduzione del comma 3-*bis* nel quale si precisa che, nei casi in cui vi siano sinistri verificatisi nel territorio della Repubblica e che coinvolgano un'impresa insolvente – come previsto dall'articolo 283, comma 1 lettera c) del CAP - i contributi sono versati al Fondo dalle sole imprese autorizzate dall'IVASS all'esercizio delle assicurazioni di responsabilità civile auto per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore nonché dalle sedi secondarie di Stati terzi.

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

Analogamente al paragrafo 2 dell'articolo 10-*bis* della direttiva (UE) 2021/2118, il paragrafo 2 dell'articolo 25-*bis* della direttiva 2009/103/CE stabilisce che l'Organismo incaricato di indennizzare le persone lese per i danni derivanti da sinistri verificatisi in

uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di residenza deve disporre di fondi sufficienti per indennizzare tali soggetti, in caso di insolvenza dell'impresa di assicurazione. Tale previsione è stata recepita inserendo all'articolo 297 CAP il comma 1-ter, che sancisce che, in tale ipotesi, il contributo è versato esclusivamente dalle imprese autorizzate dall'IVASS all'esercizio nel territorio della Repubblica delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore. Parallelamente è stato specificato al comma 1 dell'articolo 296 che la CONSAP, per l'esercizio delle funzioni di Organismo di indennizzo italiano, utilizza il contributo versato dalle imprese italiane e degli altri Stati UE, ai sensi dell'articolo 285, comma 3-bis, del CAP.

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

La RT aggiunge poi che le funzioni che la normativa nazionale attribuisce a CONSAP rientrano nell'ambito delle funzioni ordinariamente svolte dalla Concessionaria dei servizi assicurativi pubblici, tramite i già operanti Fondo di garanzia per le vittime della strada e Organismo di indennizzo italiano con proprie risorse, sia strumentali che finanziarie. In particolare, il Fondo di garanzia per le vittime della strada – istituito inizialmente con la legge n. 990 del 1969 e successivamente regolato dal decreto legislativo n. 209 del 2005 - Codice delle assicurazioni private agli articoli 283 e ss. – ha la finalità di risarcire le vittime per i danni causati da veicoli o natanti in tutti i casi in cui non interviene l'assicurazione r.c. auto obbligatoria o l'assicurazione per la responsabilità civile natanti e, per quanto rileva, anche nel caso in cui il veicolo sia assicurato presso un'impresa che al momento del sinistro si trovi in stato di liquidazione coatta o vi venga posta successivamente.

Sul punto la RT reputa necessario sottolineare che per quanto concerne il recepimento del citato articolo 10-bis della direttiva, la novità consiste nel fatto che, qualora l'impresa del responsabile abbia sede in un altro Stato membro UE, il Fondo di Garanzia agirà semplicemente come *front-office*. Invece, prima dell'entrata in vigore della direttiva, a causa della mancata armonizzazione, il Fondo di Garanzia era responsabile anche per i sinistri causati da un veicolo assicurato presso un'impresa di altro Stato membro UE operante in Italia in regime di stabilimento o in libera prestazione di servizi. In tali casi, il Fondo di Garanzia poteva recuperare le somme dagli omologhi Fondi solo sulla base di una Convenzione ad adesione volontaria sottoscritta nel 1995 da 14 paesi dell'UE, tra cui l'Italia, che prevedeva che l'onere finanziario dei risarcimenti dovesse ricadere sul Fondo di Garanzia del Paese di origine. Tale Convenzione, tuttavia, essendo come già anticipato, ad adesione volontaria, non ha consentito un efficace funzionamento del meccanismo nel suo complesso, come dimostrato dal fatto che in simili evenienze il Fondo di Garanzia italiano ha potuto recuperare le somme soltanto da alcuni Fondi del Paese di origine dell'impresa estere.

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

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

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

Al riguardo, preso atto dei chiarimenti formulati dalla RT, che appaiono coerenti con il dispositivo in esame, anche considerando che il limitato ampliamento dell'ambito di intervento della CONSAP recato dai nuovi commi 1-bis e 1-ter dell'articolo 297 appare certamente gestibile attraverso un'opportuna, estremamente contenuta, rimodulazione del contributo dovuto dalle imprese assicurative, non vi sono osservazioni da formulare con riferimento alle nuove versioni degli articoli 285, 296 e 297, oggetto dell'analisi della RT appena esposta.

Articolo 4
(Entrata in vigore)

Il comma 1 prevede che le disposizioni del presente decreto si applichino a decorrere dal 23 dicembre 2023.

Al riguardo, nulla da osservare.