



## **CODICE DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI R. C. AUTO**

### **INTRODUZIONE**

Il Codice delle assicurazioni private, recato dal decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, in S.O. n. 163 della Gazzetta Ufficiale 13 ottobre 2005, n. 239, ha effettuato un intervento di armonizzazione e semplificazione della normativa primaria di cui l'ordinamento del settore assicurativo necessitava da tempo.

L'opera di riordino, infatti, interviene a circa cinquanta anni di distanza dall'emanazione dell'ultimo Testo Unico sull'esercizio delle assicurazioni private (D.P.R. 13 febbraio 1959, n. 449) e si è resa indispensabile sia per il succedersi nel tempo di molteplici provvedimenti emanati dal legislatore italiano sia per la copiosa normativa di fonte comunitaria intervenuta, nel predetto intervallo di tempo, per attuare l'unificazione dei mercati assicurativi europei.

Per quanto concerne in particolare **il settore r.c.auto**, il nuovo Codice delle Assicurazioni, oltre ad operare l'armonizzazione delle attuali molteplici fonti normative di rango primario, a partire dalla legge istitutiva n. 990 del 1969, ha introdotto anche significative, seppur non numerose, innovazioni soprattutto nelle procedure di liquidazione dei danni: l'innovazione di maggior impatto per il settore, infatti, è costituita **dall'introduzione del risarcimento diretto da parte dell'impresa** nei confronti dei propri assicurati danneggiati, che rappresenta una reale rivoluzione nel campo delle procedure liquidative.

Di pari tenore innovativo è la disciplina del **risarcimento del trasportato danneggiato da parte dell'assicuratore del veicolo su cui era a bordo**, procedura che è stata introdotta per accogliere indicazioni provenienti dal Protocollo d'Intesa sottoscritto nel 2003 da Governo, ANIA ed Associazioni dei Consumatori.

Ciò premesso, nelle successive sezioni verranno analizzate tutte le novità di dettaglio relative anche ai profili assuntivi di rischio e agli aspetti concernenti la disciplina dell'attività d'impresa.

Naturalmente, il commento che seguirà, seppure organico e sistematico, non ha l'ambizione di esaurire tutte le possibili implicazioni derivanti dal nuovo assetto normativo, che verranno messe a fuoco a mano a mano che le disposizioni risulteranno "metabolizzate" nel corso della loro concreta applicazione. Su ulteriori profili interpretativi ed applicativi che, è scontato, emergeranno nella prassi quotidiana, sarà pertanto necessario ritornare con specifiche precisazioni.

# 1. ENTRATA IN VIGORE DELLE DISPOSIZIONI E ABROGAZIONI

## 1.1 CONSIDERAZIONI GENERALI

Ai sensi dell' **articolo 355** il nuovo Codice entra in vigore dal **1° gennaio 2006**.

A partire da tale data sono espressamente **abrogati** e sostituiti dalle corrispondenti disposizioni del Codice tutti i provvedimenti citati dal comma 1 dell' **articolo 354**, fra cui - per quanto riguarda specificamente l'assicurazione r.c.auto - ricordiamo in particolare:

- la legge istitutiva dell'assicurazione obbligatoria, n. 990/1969;
- la legge n.39/1977, cosiddetta "Miniriforma";
- il decreto legislativo n.175/1995 di recepimento della terza Direttiva Danni CEE;
- la legge n. 137/2000, recante il cosiddetto "blocco delle tariffe r.c.a.";
- la legge n. 57/2001, nella parte dedicata all'assicurazione r.c. auto;
- la legge n. 273/2002 cosiddetta "riforma Marzano", anch'essa per l'assicurazione r.c.a.;
- il decreto legislativo n. 190/2003 di recepimento della IV Direttiva Danni CE.

Al fine di delineare con maggior chiarezza il quadro normativo r.c.auto che si presenterà dal prossimo 1° gennaio 2006, appaiono opportune alcune ulteriori precisazioni rispetto all'entrata in vigore di singole disposizioni del Codice, nonché alle abrogazioni espressamente contemplate e alla sorte delle molteplici fonti regolamentari di secondo livello che disciplinano la materia.

## 1.2 DISPOSIZIONI CHE NECESSITANO DI DISCIPLINA ATTUATIVA

Occorre, innanzi tutto, precisare che singole disposizioni contenute nel Codice che necessitano, per poter entrare in vigore, di una **disciplina attuativa di natura regolamentare**, naturalmente non saranno vigenti fino a detta emanazione.

E' il caso, ad esempio, del **risarcimento diretto del danno** di cui agli articoli 149 e 150 del Codice.

L'articolo 150, infatti, rinvia ad un Decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle attività produttive, la disciplina di dettaglio del sistema, da emanarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore del Codice, vale a dire **entro il 1° aprile 2006**.

**Il D.P.R. dovrà poi prevedere la data di entrata in vigore del sistema.**

Non dovrebbe essere il caso, viceversa, della procedura liquidativa speciale concernente il risarcimento del terzo trasportato, che non necessita a rigore di normativa di attuazione, se non per quanto riguarda l'esercizio del diritto di rivalsa da parte dell'assicuratore del vettore nei confronti dell'impresa del responsabile, che ai sensi dell'articolo 141, comma 4, dovrebbe svolgersi *"nei limiti e alle condizioni previste dall'articolo 150"*.

Sul punto, estremamente delicato poiché destinato ad impattare sull'operatività aziendale, è da segnalare, peraltro, che in sede di confronto con il Ministero delle attività produttive per l'emanazione del regolamento di attuazione del risarcimento diretto è stata anche discussa l'ipotesi di prevedere un'entrata in vigore contestuale dell'indennizzo diretto e della procedura per il terzo trasportato.

Al riguardo, occorre tuttavia precisare che l'argomento ex comma 4 dell'articolo 141, vale a dire la necessità che, ai fini dell'applicazione della procedura in questione, sia essenziale la predefinita delle regole relative alle rivalse tra imprese, non appare estremamente convincente dal punto di vista interpretativo, considerate oltre tutto le nature del tutto diverse della procedura per il terzo trasportato e del risarcimento diretto.

Sulla problematica e sulle iniziative già assunte in sede associativa per la probabile applicazione della procedura ex articolo 141 già a partire dal 1° gennaio 2006, si rinvia *infra*, in sede di commento specifico della disposizione in questione.

### 1.3 DISPOSIZIONI EFFETTIVAMENTE VIGENTI DAL 1° GENNAIO 2006

Per quanto riguarda, invece, le disposizioni che, pur rinviando a regolamenti applicativi la relativa disciplina di dettaglio, già dispongono di una normativa regolamentare tuttora in vigore, si continuerà **ad applicare la predetta regolamentazione preesistente** sino alla sua sostituzione con nuove fonti regolamentari, da realizzarsi, comunque, **non oltre il 1° gennaio 2008**.

E' il caso, ad esempio, del regolamento di esecuzione della legge n. 990/69, D.P. R. n. 973/1970, e del regolamento di esecuzione della legge n. 39/1977, D.P.R. n. 45/1981.

In tal senso, l'articolo 354, ai commi 3 e 4, contiene disposizioni di raccordo che rendono di fatto operativa la concorrenza tra fonti regolamentari nuove e fonti normative abrogate dal 1° gennaio 2006.

In particolare, il comma 3 dell'articolo 354, che detta **il principio di carattere generale secondo cui dal 1° gennaio 2006 è abrogata ogni disposizione incompatibile con il Codice**, stabilisce che il rinvio alle disposizioni abrogate fatto da leggi, regolamenti o altre norme si intende riferito alle corrispondenti disposizioni del Codice stesso o ai provvedimenti in esso previsti.

Ancora, il comma 4 dell'articolo 354 stabilisce che le disposizioni emanate in attuazione di norme abrogate o sostituite continueranno ad essere applicate, in quanto compatibili, fino alla data di entrata in vigore dei provvedimenti adottati ai sensi del Codice e, comunque, non oltre, come già precisato, il 1° gennaio 2008.

In considerazione della loro portata autonoma, infine, viene stabilito che i decreti istitutivi e regolativi dell'U.C.I., nonché il decreto interministeriale recante la tabella dei valori medico legali delle lesioni di lieve entità continueranno a rimanere in vigore a tutti gli effetti, senza necessità di ulteriori provvedimenti esecutivi di modifica.

In sede di esame delle singole disposizioni si formuleranno ulteriori indicazioni sui termini di efficacia di alcune specifiche previsioni.

Da ultimo, per quanto concerne la specifica tecnica di regolamentazione, occorre segnalare in particolare, il comma 6 del citato articolo 354, in base al quale l'ISVAP dovrà adottare nell'ambito delle proprie competenze le disposizioni di attuazione con un unico regolamento per ciascun Titolo del codice, abrogando contemporaneamente ogni proprio precedente provvedimento a carattere generale.

## 2. COMMENTO ALLE DISPOSIZIONI DI MAGGIOR RILIEVO NELL'ASSICURAZIONE R.C. AUTO

A seguire, si commentano le disposizioni che recano le novità di maggior rilievo, contenute in ognuno dei Capi in cui è suddiviso il **Titolo X** concernente **l'assicurazione r.c. auto** e si richiamano alcune delle modifiche più significative alla normativa previgente contemplate da diverse parti del Codice, come, ad esempio, le norme relative a i **contratti di assicurazione**, contenute nel **Titolo XII**, le norme relative a **sistemi di indennizzo** di *social security* contenute nel **Titolo XVII**, e quelle relative alle **sanzioni amministrative**, contenute nel **Titolo XVIII**.

### TITOLO X

#### ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA PER I VEICOLI A MOTORE E I NATANTI

##### CAPO I - OBBLIGO DI ASSICURAZIONE

###### ARTICOLO 122 - VEICOLI A MOTORE

I primi tre commi riproducono, con modifiche, l'articolo 1 della legge n. 990/69, mentre il quarto comma riprende, senza variazioni, l'articolo 1-bis della legge citata.

- **Comma 1:** intervento di coordinamento di previsioni contenute in provvedimenti distinti. Riprende il corrispondente comma dell'articolo 1 della legge n. 990/69, a differenza del quale richiama, oltre che l'art. 2054 del codice civile, anche l'art. 91 del Codice della strada: in tal modo, il locatario in *leasing* del veicolo viene esplicitamente affiancato al conducente, quale responsabile solidale per i danni causati dalla circolazione del veicolo.

Più significativa la variazione recata dalla seconda parte del comma, che demanda al **regolamento** da adottarsi dal Ministero delle Attività produttive, su proposta ISVAP, (vale a dire al regolamento generale di esecuzione del Titolo X) l'individuazione delle tipologie di veicoli esclusi dall'obbligo assicurativo e delle "aree equiparate a quelle di uso pubblico", che - come noto - sono attualmente oggetto di interpretazione giurisprudenziale;

- **Comma 2:** riproduce il corrispondente comma dell'articolo 1 della legge n. 990/69, che include nell'assicurazione obbligatoria il risarcimento dei danni alla persona dei trasportati.
- **Comma 3:** reca la novità più significativa; contrariamente al corrispondente comma dell'articolo 1 della legge n. 990/69, dispone che **l'assicurazione non ha effetto nel caso di circolazione avvenuta contro la volontà del proprietario** (ovvero dell'usufruttuario, acquirente con patto di riservato dominio, locatario in *leasing*), a partire dal giorno successivo alla denuncia (*del furto*) all'autorità di polizia.

Parallelamente si prevede la restituzione *pro rata temporis* del premio di assicurazione residuo e l'affidamento al **Fondo di garanzia per le vittime della strada** della liquidazione degli eventuali danni provocati dal veicolo a decorrere dal giorno successivo della denuncia di furto.

Alle tre ipotesi storiche di intervento del Fondo, viene dunque aggiunto un nuovo caso, mediante l'inserimento al comma 1 dell'**articolo 283 del Codice**, della lettera d), che prevede la copertura sia dei danni alla persona che dei danni alle cose subiti dai terzi non trasportati o trasportati contro la propria volontà ovvero che non fossero consapevoli dell'illecito uso del veicolo. Si segnala, al riguardo, che, pur trattandosi di un'ipotesi assimilabile a quella del veicolo non assicurato, a differenza di quanto previsto da tale ultimo caso, non è prevista alcuna forma di franchigia per i danni alle cose.

La predetta innovazione realizza un impegno previsto dal Protocollo d'intesa r.c. auto del 2003.

Naturalmente, tale innovazione comporta la necessità di variare le **condizioni generali di assicurazione** relative alla disciplina dell'ipotesi di risoluzione del rapporto assicurativo a seguito di furto del veicolo.

Ciò premesso, relativamente alla modifica in commento, una segnalazione specifica merita la precisazione del diritto dell'assicurato al **rimborso del rateo di premio non goduto**, al netto, oltre che dell'imposta, anche del contributo al **Servizio Sanitario Nazionale**.

La non restituibilità del contributo SSN si pone in antitesi rispetto alla prassi attuale del settore, instauratasi a seguito di una interpretazione normativa risalente al recepimento della III Direttiva auto nel nostro ordinamento.

Analoga osservazione si pone per il successivo **articolo 171 comma 1) lettera a)** di vendita del veicolo che avvenga senza sostituzione dello stesso o in assenza di cessione del contratto assicurativo all'acquirente.

Oltre ai due casi citati, che prevedono espressamente la non restituzione del contributo S.S.N., tale novità potrebbe riguardare, a ben vedere, anche tutte le altre vicende contrattuali che comportino la restituzione *pro rata temporis* del premio (rottamazione, demolizione, consegna in conto vendita del veicolo, cessazione della sua circolazione).

In argomento, sono state condotti approfondimenti con il Servizio legale associativo.

Al riguardo, si è rilevato che **le due norme appena citate non possano che trovare applicazione in tutte le fattispecie analoghe in cui si dia luogo al rimborso di parte del premio da parte dell'impresa assicuratrice**, e ciò sia in virtù del criterio d'interpretazione logico-sistematica sia, e soprattutto, sulla base del principio dell'interpretazione conforme alla Costituzione: ed infatti, un'interpretazione che portasse a una diversa soluzione creerebbe una irragionevole ed ingiustificabile disparità di trattamento tra gli assicurati, in violazione dello stesso art. 3 della Costituzione.

## ARTICOLO 123 - NATANTI

Coordina il disposto del corrispondente comma dell'articolo 2 della Legge n.990/69 con le successive disposizioni legislative emanate a fini di riordino della nautica da diporto.

In tal modo, risultano individuati in un'unica disposizione i "natanti" in senso lato soggetti all'obbligo ed i motori marini attualmente assoggettati all'obbligo stesso da diverse fonti normative.

- **Comma 1:** si segnala che - in parallelo con l'analogia previsione introdotta per i veicoli dall'articolo 122- il presente comma rimanda ad un regolamento da adottarsi dal Ministero delle Attività produttive, su proposta ISVAP, per l'individuazione della tipologia di natanti esclusi dall'obbligo assicurativo e delle "acque equiparate a quelle di uso pubblico".
- **Comma 2:** si segnala che il permanere del riferimento al parametro "cavalli fiscali" ai fini dell'obbligo assicurativo dei natanti adibiti ad uso privato diverso dal diporto e dei natanti adibiti ad uso pubblico, non è stato armonizzato con le ultime previsioni del Codice della nautica da diporto, recato dal decreto legislativo n. 171/2005.  
Il provvedimento in questione, infatti, nella documentazione obbligatoria in dotazione a tali natanti fa riferimento alla "dichiarazione di potenza" del motore marino, il cui parametro tecnico è rappresentato dalla potenza espressa in kilowatt. Su tale argomento si rinvia alla nostra comunicazione protocollo n. 272 del 6 settembre 2005, in cui le imprese sono state invitate ad aggiornare il parametro di riferimento (cavalli fiscali) in funzione delle più recenti tendenze tecniche recepite dal legislatore della nautica da diporto.

## ARTICOLI

**124 - GARE E COMPETIZIONI SPORTIVE,**

**125 - VEICOLI E NATANTI IMMATRICOLATI O REGISTRATI IN STATI ESTERI,**

**126 - UFFICIO CENTRALE ITALIANO.**

Riproducono, rispettivamente, gli articoli 3 e 6 della legge n.990/69.

## ARTICOLO 127 - CERTIFICATO DI ASSICURAZIONE E CONTRASSEGNO

Riproduce, con variazioni, l'articolo 7 della legge n. 990/69.

Nella versione definitiva del Codice è scomparsa la previsione, contemplata in una versione intermedia, che prevedeva la costituzione di una banca dati dei contratti r.c. auto gestita dall'ISVAP, che si sarebbe di fatto aggiunta, con pesante duplicazione di oneri, a quella associativa già esistente.

Si evidenzia, inoltre, che il comma 4 dell'articolo demanda ad **apposito regolamento ISVAP l'aggiornamento delle attuali norme** contenute nel capo II del D.P.R. n. 973/1970 relativamente al certificato e al contrassegno (modalità di rilascio, caratteristiche tecniche, duplicati), aggiungendo un riferimento ad "**eventuali documenti provvisoriamente equipollenti**" non contemplati nell'attuale D.P.R. n. 973.

Nelle more del nuovo regolamento ISVAP continueranno ad applicarsi le norme del citato decreto. Si ricorda, in particolare, che l'articolo 16 del D.P.R. n. 973/70 stabilisce la possibilità di comprovare l'avvenuta stipula dell'assicurazione r.c.auto ed il pagamento del relativo premio mediante la provvisoria esposizione della quietanza di pagamento in luogo del contrassegno, che in ogni caso deve essere apposto sul veicolo entro il termine perentorio di 5 giorni successivi a quello del pagamento stesso (termine ribadito anche dall'articolo 127 del Codice).

#### ARTICOLO 128 -MASSIMALI DI GARANZIA

Anche tale articolo demanda al **Regolamento**, da adottarsi con decreto del Ministero delle Attività Produttive sentito l'ISVAP, la determinazione dei massimali minimi di copertura per la r.c.auto e l'eventuale aggiornamento degli stessi in funzione dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo.

E' ribadito, ovviamente, il rispetto dei massimali minimi fissati dal legislatore comunitario. Nelle more di tale regolamento restano in vigore i massimali attualmente vigenti, indicati nell'allegato A della legge n. 990/69 e successive modificazioni.

Si ricorda, a questo proposito, che la **V Direttiva auto (2005/14/CE)** - recante, fra l'altro, anche la previsione di significativi innalzamenti dei massimali minimi vigenti - è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. L 149 **dell'11 giugno 2005**, ed è entrata in vigore da tale data.

La V direttiva dispone che gli Stati UE debbano provvedere all'aumento delle coperture minime legali - che la seconda direttiva r.c. auto (84/5/CEE) aveva fissato nell'importo di 600 mila euro per sinistro - rispettivamente, **fino ad un milione di euro per ciascuna vittima o a 5 milioni di euro per sinistro**, indipendentemente dal numero delle vittime, per i danni alla persona, e **fino ad un milione di euro per sinistro per i danni alle cose**. E' stabilito, inoltre, che ogni cinque anni detti importi saranno oggetto di revisione in linea con l'indice europeo dei prezzi al consumo.

Gli Stati membri hanno due anni di tempo dalla pubblicazione della Direttiva per dare attuazione alla Direttiva. I Paesi U.E. dovranno pertanto adeguarsi **entro l'11 giugno 2007**, sciogliendo in sede di recepimento anche l'opzione in merito ai massimali minimi per danni a persona (1 milione per ciascuna vittima del sinistro e senza limiti di natura "catastrofale" oppure 5 milioni complessivi indipendentemente dal numero di vittime del sinistro).

Va tuttavia ricordato che è previsto un **periodo transitorio di cinque anni**, decorrente dall'11 giugno 2007, per adeguare le coperture minime legali vigenti ai nuovi importi prescelti, purché dette **coperture minime siano elevate alla metà dei nuovi importi entro l'11 dicembre 2009** (30 mesi dalla pubblicazione della Direttiva).

#### ARTICOLO 129 - SOGGETTI ESCLUSI DALL'ASSICURAZIONE

- **Comma 1:** conferma il disposto del corrispondente comma dell'articolo 4 della legge n.990/69, che individua nel solo conducente responsabile del sinistro il soggetto sempre escluso dai benefici dell'assicurazione

- **Comma 2 lettera a):** opera un intervento di coordinamento di previsioni contenute in provvedimenti distinti. Coerentemente con quanto disposto all'art. 122, è stato inserito un espresso richiamo all'art. 91 del Codice della strada. In tal modo viene esplicitamente aggiunto ai soggetti che non hanno diritto al risarcimento dei danni alle cose il locatario in *leasing* del veicolo.
- **Comma 2 lettera b):** all'elenco dei soggetti che non hanno diritto ai benefici dell'assicurazione limitatamente ai danni alle cose in forza dei rapporti di parentela, affiliazione o affinità con quelli di cui alla lettera a), è stato aggiunto ex novo **il convivente more uxorio**. Si segnala che l'aggiunta del convivente more uxorio comporta l'aggiornamento della sezione della **nota informativa** dedicata ai soggetti esclusi dalla copertura r.c.auto e **l'eventuale aggiornamento delle condizioni generali di assicurazione** qualora l'impresa elenchi in modo puntuale nelle c.g.a. tali soggetti, anziché operare un mero rinvio alle disposizioni vigenti.

## CAPO II - ESERCIZIO DELL'ASSICURAZIONE

### ARTICOLO 130 – IMPRESE AUTORIZZATE

Coordina le disposizioni relative alle imprese autorizzate contenute nella legge n.990/69 (articolo 10) con quelle del decreto legislativo n. 190/2003 (IV Direttiva), con particolare riferimento all'obbligo, per le imprese r.c.auto aventi sede legale nel nostro paese e quelle aventi sede legale in un paese terzo autorizzate ad operare in Italia, di nominare in ognuno dei paesi membri della UE un mandatario per la gestione dei sinistri.

### ARTICOLO 131 – TRASPARENZA DEI PREMI E DELLE CONDIZIONI DI CONTRATTO

- **Comma 1:** conferma l'obbligo di mettere a disposizione, presso ogni punto vendita e nei siti internet delle imprese, **le condizioni di assicurazione r.c. dei veicoli e dei natanti e la nota informativa per il contraente**. Detti obblighi sono già attualmente previsti, rispettivamente:
  - per quanto concerne le condizioni di assicurazione, dai commi 1 e 3 dell'articolo 12 bis della legge n. 990/69, cui si aggiungono le previsioni recate da diverse Circolari ISVAP: da ultimo, citiamo ad esempio, la circolare 555 D/ 2005 sulla classe di Conversione Universale CU nei contratti stipulati con formule tariffarie bonus/malus;
  - per quel che riguarda la nota informativa, dall'articolo 123 del decreto legislativo n. 175/1995 (Terza Direttiva), in applicazione del quale l'ISVAP ha emanato nel tempo varie circolari che hanno integrato il contenuto della nota stessa (nell'ordine n. 303/1997, n. 347 D/1998, n. 420 D/2000, n. 502 D/2003, n. 518 D/2003). Il nuovo Codice, inoltre, dedica alla nota informativa gli articoli da 185 a 187 del Titolo XIII.
- **Comma 2:** riprende il contenuto dei commi 1 e 3 dell'articolo 12 bis della legge n. 990/69 per la **pubblicizzazione obbligatoria dei premi**, precisando con maggiore chiarezza che **tale obbligo si adempie mediante il rilascio di preventivi personalizzati r.c.auto** che il richiedente ha diritto di ottenere presso ogni punto vendita e consultando i siti internet delle imprese.



Non è stata riprodotta la parte del comma 3 dell'articolo 12 bis citato, che individua espressamente la tipologia di veicoli per cui è obbligatoria la preventivazione r.c.auto. Il comma 2 dell'articolo 131 rinvia, a tale riguardo, al **Regolamento di attuazione** l'individuazione dei veicoli e dei natanti cui sarà applicabile l'obbligo di preventivazione. In attesa del Regolamento, l'obbligo continuerà a vigere per autoveicoli, motoveicoli e natanti.

- **Comma 3:** stabilisce che l'ISVAP determinerà con **regolamento di attuazione gli obblighi a carico delle imprese e degli intermediari** per il rispetto delle finalità perseguite dall'articolo in esame (trasparenza e concorrenzialità delle offerte delle imprese ed adeguata informativa ai soggetti obbligati ad assicurarsi). Fino all'emanazione di tale regolamento restano in vigore tutte le norme attuative sulla pubblicizzazione dei premi, delle C.G.A e della nota informativa compatibili con il Codice.

#### ARTICOLO 132 - OBBLIGO A CONTRARRE

- **Comma 1:** il legislatore del Codice ha confermato la discutibile disciplina del corrispondente comma 1 dell'articolo 11 legge n. 990/69, **concernente l'obbligo a tariffare tutte le tipologie di rischi r.c. auto e a contrarre con chiunque ne faccia richiesta sulla base delle tariffe precedentemente stabilite.**

Tale scelta non ha tenuto conto delle forti perplessità già espresse lo scorso anno dalla Commissione Europea e riconfermate nei giorni scorsi con una messa in mora dello Stato italiano, cui è stato chiesto di modificare la formulazione dell'obbligo a contrarre, ritenuto illegittimo per violazione del Trattato e della normativa speciale in materia di assicurazione non vita.

Naturalmente, sul punto occorre attendere gli sviluppi della vicenda.

Una nota positiva, comunque, è rappresentata dalla previsione che il rispetto dell'obbligo a contrarre vada conciliato con i necessari **controlli antifrode** in sede di assunzione dei contratti.

Disposto l'obbligo a contrarre, il comma 1 prevede infatti che vada fatta **“salva la necessaria verifica della correttezza dei dati risultanti dall'attestato di rischio, nonché l'identità del contraente e dell'intestatario del veicolo, se persona diversa”.**

**La novità non è di poco conto, poiché introduce senza ombra di dubbio una deroga al rigido meccanismo assuntivo vigente nel nostro sistema, che dovrebbe consentire di rifiutare la copertura in tutti i casi in cui si riscontri la non correttezza dei dati dell'attestato di rischio o rispetto all'identità del contraente e dell'intestatario del veicolo.**

Ciò premesso, le previsioni dettate dalla circolare ISVAP n. 555/D del 17 maggio 2005 - articolo 4, comma 5, lettere a) e b) - in senso di apparente maggior rigidità rispetto alla flessibilità recata dalla presente disposizione del Codice in funzione antifrode (la previsione dell'assegnazione della classe CU più elevata nei casi di mancata presentazione della carta di circolazione e dell'attestato di rischio prevista nella citata

circolare implicitamente esclude la possibilità di rifiutare la copertura) renderanno necessario un confronto con l'Istituto per una definitiva soluzione del problema.

Al riguardo, occorre nuovamente richiamare l'attenzione delle imprese **sull'importanza di alimentare correttamente e tempestivamente la banca dati associativa SITA** sia con i dati delle targhe assicurate sia con i dati relativi agli attestati di rischio, unico metodo per rendere **realmente efficaci le verifiche di correttezza dei dati presenti** e per combattere le frodi, oltre che per rispettare gli imminenti obblighi di alimentazione previsti dagli articoli 134, comma 2, (attestati di rischio) e 154, comma 4, (targhe assicurate per le esigenze del Centro di informazione italiano).

- **Comma 2:** introduce una variazione rispetto al dettato dell'attuale art. 11 della legge 990/69, attribuendo alle imprese la possibilità di ottenere l'autorizzazione ad esercitare l'attività assicurativa r.c. auto limitatamente alle **flotte di veicoli a motore o natanti**. Si tratta indubbiamente di una deroga all'obbligo di tariffare tutte le tipologie di rischi derivanti dalla circolazione, che, seppur rilevante come elemento di novità, non appare assolutamente sufficiente a recuperare la legittimità della disciplina nazionale rispetto ai rilievi mossi dalla Commissione Europea, costituendo, per certi versi, un aggravamento della posizione, a causa dell'ambito estremamente circoscritto della deroga concessa, che non consente le prassi comuni a tutti gli altri mercati europei in termini di specializzazione e competizione sul prodotto r.c. auto.

La disposizione in commento, tra l'altro, non reca una **definizione di "flotta"**, per cui dovrà attendersi una disciplina esecutiva nell'ambito del Regolamento di attuazione al Titolo X del Codice, risultando evidente che non può farsi utile riferimento alla disciplina tariffaria ex CIP, che recava una normativa specifica per i rischi a libro matricola, fissando il numero minimo di veicoli necessari per configurare detta tipologia assuntiva.

- **Comma 3:** a conferma che l'adempimento dell'obbligo a contrarre presuppone la preventiva verifica della correttezza dei dati di cui al comma 1, si prevede che **le imprese possano accedere agli archivi telematici del P.R.A. e della Motorizzazione civile a condizioni economiche e tecniche correlate ai costi del servizio erogato a fini antifrode**. Un apposito decreto ministeriale fisserà le condizioni in questione.

#### ARTICOLO 133 – FORMULE TARIFFARIE

- **Comma 1:** riprende il contenuto dei commi 1 e 2 dell'articolo 12 legge n. 990/69, ribadendo che per i ciclomotori, i motocicli, le autovetture e le altre categorie di veicoli stabilite con regolamento dall'ISVAP in base ad esigenze di prevenzione, i contratti di assicurazione devono prevedere clausole che correlano il premio r.c. auto alla sinistrosità registrata nel cosiddetto periodo di osservazione oppure clausole di franchigia. Viene **espressamente prevista**, rispetto all'attuale disposizione, **l'ammissibilità di formule miste di "bonus/malus" in senso lato e franchigia**.
- **Comma 2:** prevede il **collegamento telematico da parte delle imprese all'anagrafe nazionale delle persone abilitate alla guida**, secondo condizioni strettamente collegate ai costi del servizio erogato, prevista dal codice della strada allo scopo di una tempestiva informativa sullo stato dell'abilitazione alla guida dei conducenti. Il collegamento dovrà essere realizzato con le modalità previste da un apposito provvedimento interministeriale, sentito il Garante per la Privacy.

Si tratta di una importante novità che consentirà alle imprese di verificare direttamente lo stato dei “punti patente” dei propri assicurati, ai fini delle eventuali personalizzazioni tariffarie realizzabili ricorrendo a tale parametro.

Costituisce, inoltre, un ulteriore incentivo verso la valorizzazione di una condotta prudente di guida, secondo le indicazioni a suo tempo scaturite dal Protocollo d’intesa Governo, ANIA e Associazioni dei consumatori del 2003.

Si ricorda, in argomento, che l’ANIA ha stipulato una convenzione con la Direzione Generale della Motorizzazione Civile per la consultazione della citata anagrafe (circolare protocollo n. 52 del 10 febbraio 2005), in base alla quale, secondo le consuete modalità di interscambio con i Sistemi Informativi dell’associazione, possono essere effettuate interrogazioni cumulative alla banca dati con risposta nelle ventiquattro ore successive.

La convenzione, tuttavia, non prevede la facoltà di accesso *on line* da parte di ciascuna impresa.

#### ARTICOLO 134 - ATTESTAZIONE SULLO STATO DEL RISCHIO

Sostituisce l’articolo 2 della legge n. 39/77, rinviando ad un apposito regolamento dell’ISVAP la determinazione delle informazioni da inserire nel documento. Fino all’approvazione del regolamento, continuerà ad applicarsi, quanto ai contenuti dell’attestato, la disciplina finora vigente.

- **Comma 1:** oltre preannunciare il citato regolamento dell’ISVAP, dispone, **con vigenza dal 1° gennaio 2006**, che l’attestato va consegnato al contraente o, se persona diversa, al proprietario del veicolo (ovvero all’usufruttuario, all’acquirente con patto di riservato dominio, al locatario in caso di leasing). La nuova formulazione elimina qualsiasi dubbio in merito alla consegna dell’attestato in presenza di richieste concorrenti da parte del contraente e del proprietario, ovviamente in tutti i casi in cui le due qualifiche non insistano in capo alla medesima persona: **l’attestato dovrà essere consegnato al proprietario del veicolo.**
- **Comma 2:** stabilisce per le imprese l’obbligo di alimentare una **banca dati elettronica** riportante le informazioni da inserire nell’attestato di rischio, allo scopo di rendere disponibile per il mercato l’unico strumento che può consentire il contrasto alle frodi perpetrate attraverso la presentazione del documento artefatto. Rispetto ad una versione intermedia della disposizione, che prevedeva la gestione della banca dati da parte dell’ISVAP, è stata prevista la possibilità del ricorso a banche dati private, come quella gestita dall’ANIA. **L’obbligo di alimentazione consentirà ora di disporre di un archivio completo.**
- **Comma 3:** a conferma della volontà di valorizzare il soggetto che vanta un rapporto giuridico con il veicolo, stabilisce che la classe di merito indicata nell’attestato si riferisce, appunto, al proprietario del veicolo (e, *obiter dictum*, agli altri soggetti assimilabili). Prevede, inoltre, che il regolamento dell’ISVAP stabilisca il periodo di validità dell’attestato di rischio, comunque non inferiore a dodici mesi (*ergo*, anche superiore) e individui i termini relativi alla decorrenza e alla durata del periodo di osservazione.

#### ARTICOLO 135 – BANCA DATI SINISTRI

Replica, senza modificazioni nella sostanza, l'articolo 5-quater (come modificato dall'articolo 21 della legge n.273/2002) e l'articolo 5-quater 1 (introdotto dalla legge n. 57/2001) della legge n. 137/2000 istitutiva della Banca Dati dei sinistri presso l'ISVAP, per finalità antifrode, confermando l'obbligo per le imprese r.c.auto di alimentare tale Banca Dati secondo le modalità stabilite dall'Istituto con proprio **regolamento**.

Al regolamento sono demandate anche le procedure di organizzazione e di funzionamento della Banca Dati, nonché le relative modalità di accesso, nel rispetto del Codice in materia di protezione dei dati personali.

Nelle more dell'emanazione del nuovo regolamento, da effettuarsi entro il 1° gennaio 2008, restano in vigore le attuali disposizioni emanate dall'ISVAP (recate in particolare dal Provvedimento n° 2179 del 10 marzo 2003 e dalla Circolare n 505 D/ 2003, e successive modifiche ed integrazioni).

#### **ARTICOLO 136 – FUNZIONI DEL MINISTERO DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE**

- **Commi 1 e 2:** replicano, senza modificazioni, i corrispondenti commi dell'articolo 21 della legge n.273/2002, confermando, rispettivamente, l'obbligo in capo all'ISVAP di comunicaRE al Ministero delle attività produttive dati relativi alle tariffe r.c.auto e l'istituzione, presso il Ministero stesso, di un comitato di esperti in materia di assicurazione r.c.auto per il monitoraggio della dinamica delle tariffe r.c.auto.
- **Comma 3:** replica il corrispondente comma dell'articolo 2 della legge n. 57/2001, confermando il conferimento al Consiglio Nazionale Consumatori ed Utenti di compiti di monitoraggio delle tariffe e di formazione degli utenti assicurativi.

### **CAPO III – RISARCIMENTO DEL DANNO**

#### **ARTICOLO 137 – DANNO PATRIMONIALE**

Replica sostanzialmente l'articolo 4 della legge n. 39/77.

#### **ARTICOLO 138 – DANNO BIOLOGICO PER LESIONI DI NON LIEVE ENTITA'**

Vengono stabiliti i criteri di delega per la definizione della tabella unica nazionale dei valori economici e medico legali per il risarcimento del danno biologico di non lieve entità. La disposizione sostituisce la previsione vigente recata dall'articolo 23, comma 4, della legge n. 273/2002, che, difettando di qualsiasi principio cui si sarebbe dovuto uniformare il legislatore delegato nella predisposizione della tabella, si prestava a vistose e sicure censure di incostituzionalità.

Pregevole è la definizione di danno biologico, che risulta, rispetto a quella recata dall'articolo 5 della legge n. 57/2001, sicuramente più precisa e rispondente alla consolidata elaborazione dottrinarie e giurisprudenziale formatasi in materia.

Naturalmente l'Associazione seguirà da vicino il processo di formazione della tabella.

#### **ARTICOLO 139 – DANNO BIOLOGICO PER LESIONI DI LIEVE ENTITA'**

Replica l'articolo 5 della legge n. 57/2001, così come modificato dall'articolo 23, comma 3, della legge 273/2002, aggiornando sulla base dell'ultima variazione intervenuta il valore del primo punto di invalidità permanente. Viene adottata la medesima definizione di danno biologico formulata nell'articolo 138.

Ai sensi dell'articolo 354, comma 5, del Codice, il decreto del Ministro della salute 3 luglio 2003, recante la tabella delle menomazioni all'integrità psicofisica comportanti invalidità permanenti tra 1 e 9%, resta in vigore in luogo del D.P.R. previsto dal comma 4 dell'articolo in commento.

#### **ARTICOLO 140 – PLURALITA' DI DANNEGGIATI E SUPERO DEL MASSIMALE**

Replica sostanzialmente l'articolo 27 della legge n. 990/69. L'elemento di novità è rappresentato dalla scissione della procedura in due distinte norme - articoli 140 e 291 - di analogo contenuto, e applicabili a seconda che la riduzione proporzionale del risarcimento tra i diversi danneggiati faccia carico all'impresa di assicurazione ovvero al Fondo di garanzia per le vittime della strada.

Tale norma trova applicazione anche nella procedura di risarcimento del terzo trasportato, a prescindere dall'eventuale maggior danno risarcibile dall'impresa del veicolo civilmente responsabile.

#### **ARTICOLO 141 – RISARCIMENTO DEL TERZO TRASPORTATO**

Introduce la procedura speciale per il risarcimento dei danni subiti dai trasportati a bordo dei veicoli. La procedura attribuisce la liquidazione dei danni all'impresa di assicurazione del veicolo su cui era a bordo il trasportato al momento del sinistro, prescindendo dall'accertamento preventivo della responsabilità e ferma la successiva regolazione dei rapporti tra imprese.

- **Comma 1:** limita al massimale minimo di legge (e tenendo conto dell'eventuale pluralità di danneggiati) l'operatività della procedura speciale, salvaguardando il diritto al risarcimento del maggior danno da parte dell'impresa del soggetto responsabile nel caso in cui il relativo massimale risulti superiore a quello minimo.
- **Comma 2:** dispone che per la liquidazione del danno si applica la procedura stragiudiziale di cui all'articolo 148 del Codice.
- **Comma 3:** stabilisce che l'eventuale azione giudiziaria debba essere esercitata nei confronti della medesima impresa competente a gestire la fase liquidativa stragiudiziale, fermo il diritto dell'impresa del responsabile di intervenire nel giudizio e di estromettere l'altra impresa riconoscendo la responsabilità del proprio assicurato.
- **Comma 4:** regola il diritto di rivalsa dell'impresa che ha anticipato il risarcimento per conto dell'impresa del responsabile, rinviando sostanzialmente, con formulazione non esente da critiche, alla disciplina che verrà stabilita nell'ambito del sistema di

risarcimento diretto per quanto riguarda la regolazione dei rapporti economici tra imprese.

Si è già anticipato che la procedura liquidativa in commento dovrebbe entrare in vigore a decorrere dal 1° gennaio 2006, per i sinistri accaduti a partire da tale data. Si è parimenti anticipato che è stata rappresentata al Ministero delle attività produttive la possibile contestualità dell'entrata in vigore di questa procedura e del risarcimento diretto e che tuttavia allo stato non sembrano sussistere le condizioni giuridiche per una tale soluzione.

Occorre far presente, peraltro, che l'Associazione ha già in corso un piano operativo per agevolare le imprese nei rapporti che dovranno intrattenere per dare corso all'applicazione della procedura liquidativa dei danni ai trasportati, soprattutto per quanto riguarda la regolazione dei reciproci rapporti economici.

Al riguardo si sta mettendo a punto una nuova Convenzione, destinata a regolamentare esclusivamente l'esercizio delle rivalse di cui dall'articolo 141 comma 4° del Codice delle Assicurazioni.

Tale Convenzione sarà operativa per i sinistri che si verificheranno a partire dal 1° gennaio 2006.

Non essendo possibile immaginare, in tempi relativamente brevi, la messa a punto di una Convenzione supportata da un sistema informatico in grado di risolvere le note problematiche in termini di accertamento delle responsabilità, verrà individuata una fase transitoria durante la quale, per quanto possibile, possa essere utilizzata la vigente infrastruttura tecnico-informatica del sistema CID (funzione SIC per la verifica della presunta debitrice, stanza di compensazione per le rivalse tra imprese, fidejussioni a garanzia degli adempimenti finanziari, servizio Concid per le verifiche formali sul rispetto della normativa convenzionale).

Per una dettagliata informativa sui contenuti normativi ed operativi della Convenzione Terzi Trasportati verrà organizzata una riunione monotematica con tutti i responsabili dei Servizi Sinistri delle imprese.

#### **ARTICOLO 142 – DIRITTO DI SURROGA DELL'ASSICURATORE SOCIALE**

Replica l'articolo 28 della legge n. 990/69, con la sola eccezione del primo comma, che non è più riportato.

### **CAPO IV – PROCEDURE LIQUIDATIVE**

#### **ARTICOLO 143 – DENUNCIA DI SINISTRO**

Replica sostanzialmente l'articolo 5 della legge n. 39/77. L'elemento di novità è il richiamo espresso del regime previsto dall'articolo 1915 c.c., che regola le conseguenze del mancato avviso di sinistro da parte dell'assicurato. La precisazione attribuisce maggior vigore all'obbligo di denuncia da parte del responsabile, che gioca un ruolo determinante

soprattutto nell'applicazione della procedura di risarcimento diretto introdotta dall'articolo 149 del Codice ai fini dell'accertamento della responsabilità del sinistro.

#### **ARTICOLO 144 – AZIONE DIRETTA DEL DANNEGGIATO**

Riproduce l'articolo 18 della legge n. 990/69.

#### **ARTICOLO 145 – PROPONIBILITÀ DELL'AZIONE DI RISARCIMENTO DEL DANNO**

Reca la disciplina della proponibilità dell'azione giudiziaria, distinguendo l'ipotesi in cui il giudizio faccia seguito alla procedura ordinaria da quella in cui l'azione origini dalla procedura di risarcimento diretto (in quest'ultimo caso il danneggiato eserciterà l'azione diretta nei confronti della propria impresa di assicurazione).

Rispetto all'originario articolo 22 della legge n. 990/69, oltre alla richiamata innovazione, è stata introdotta una precisazione estremamente importante ai fini del regolare passaggio dalla fase stragiudiziale a quella giudiziale: si è infatti precisato che i termini per agire in giudizio contro l'impresa (60 o 90 gg.) decorrono non dalla semplice ricezione della richiesta di risarcimento da parte dell'impresa, ma dalla ricezione di una richiesta presentata con le modalità e i contenuti previsti dalla legge, vale a dire una domanda risarcitoria completa di tutti gli elementi stabiliti dalla legge. Le imprese potranno pertanto eccepire tutte le eventuali citazioni effettuate senza che si sia potuta svolgere una fase stragiudiziale regolare a causa della mancanza degli elementi di conoscenza necessari richiesti dalla normativa.

Per quanto riguarda la proponibilità dell'azione a seguito di procedura di risarcimento diretto, si segnala che ai fini della procedibilità in giudizio è necessario, ai sensi del comma 2, che il danneggiato abbia inviato la richiesta di risarcimento, oltre che alla propria impresa, anche all'impresa che assicura l'altro veicolo.

#### **ARTICOLO 146 – DIRITTO DI ACCESSO AGLI ATTI**

Sostituisce l'articolo 3 della legge n. 57/2001. Resta in vigore il decreto del Ministro delle attività produttive che ha dato attuazione al predetto articolo in tema di diritti e limiti all'accesso agli atti della liquidazione dei sinistri.

Rispetto al testo originario, la nuova formulazione recata dal Codice prevede espressamente l'esclusione del diritto di accesso nelle ipotesi in cui siano in corso accertamenti sul sinistro che evidenzino comportamenti fraudolenti e la sospensione del diritto in caso di pendenza di contenzioso giudiziario.

Anche se la norma non prevede più l'inopponibilità al danneggiato di accordi associativi stipulati tra imprese di assicurazione, è da ritenersi che il principio in parola sia comunque difficilmente suscettibile di discussione.

#### **ARTICOLO 147 – STATO DI BISOGNO DEL DANNEGGIATO**

Replica sostanzialmente l'articolo 24 della n. 990/69.

## ARTICOLO 148 – PROCEDURA DI RISARCIMENTO

La norma replica, nella parte dispositiva, l'articolo 3 della legge n. 39/77. L'apparato sanzionatorio è invece contemplato nel Titolo XVIII.

Gli elementi di novità, rispetto al testo recato dall'articolo 3 della legge n. 39/77, sono essenzialmente due:

- è stata eliminata la previsione, di dubbia costituzionalità, che, da un lato, obbliga il danneggiato, a risarcimento avvenuto, a trasmettere all'impresa la fattura relativa alla riparazione del veicolo e, dall'altro, attribuisce all'impresa il diritto di ripetere l'importo pagato in caso di inadempienza da parte del danneggiato all'obbligo in questione;
- per quanto concerne la fattispecie della richiesta di risarcimento incompleta degli elementi prescritti dalla legge, l'obbligo in capo all'impresa di richiedere entro trenta giorni dalla ricezione della stessa l'integrazione della domanda con l'indicazione delle informazioni mancanti è stato retrocesso ad onere non sanzionato. Ne deriva che, in assenza di richiesta di integrazione, l'impresa potrà essere chiamata a rispondere dell'eventuale inosservanza dei termini previsti per la comunicazione dell'offerta o del diniego di offerta e in tal senso sanzionata. La modifica, che fa chiarezza rispetto ad un indubbia farraginosità della disciplina attuale, non è assolutamente peggiorativa per le imprese, in quanto è stata eliminata l'illogica previsione che disponeva che la richiesta di integrazione poteva concepirsi esclusivamente nel caso in cui l'impresa, **a causa dell'incompletezza della domanda risarcitoria**, non avesse potuto procedere all'offerta. Tale previsione, oltre a risultare incongrua rispetto alla struttura della procedura, che richiede che la domanda risarcitoria contenga tutti gli elementi informativi stabiliti dalla legge, determinava una sorta di arbitrio nella valutazione delle fattispecie da sanzionare. Pertanto, in presenza di una richiesta di risarcimento incompleta, l'impresa che abbia proceduto a chiedere le dovute integrazioni non sarà in mora rispetto ai termini previsti dall'articolo 148 finché non vengano comunicati tutti gli elementi mancanti.
- E' ovvio che a decorrere dal 1° gennaio 2006 la procedura troverà applicazione anche per i sinistri che risultano contemplati dal successivo articolo 149, fino alla data di decorrenza del sistema di risarcimento diretto, che dovrà essere fissata dal relativo Decreto di attuazione.

## ARTICOLO 149 – PROCEDURA DI RISARCIMENTO DIRETTO

### ARTICOLO 150 – DISCIPLINA DEL SISTEMA DI RISARCIMENTO DIRETTO

Gli articoli 149 e 150 introducono il sistema di risarcimento diretto, dettando una disciplina minimale di base e rinviando i profili applicativi più importanti ad una normativa di attuazione da emanarsi con Decreto del Presidente della Repubblica.

L'articolo 149 si limita a disciplinare:

- l'ambito di operatività della procedura, applicabile obbligatoriamente ai sinistri tra due veicoli, dal quale siano derivati danni ai veicoli stessi e danni di lieve entità alla persona dei conducenti;



- l'obbligo per l'impresa "diretta" di procedere alla liquidazione del danno nei confronti del proprio assicurato non responsabile per conto dell'altra impresa, ferma la successiva regolazione dei reciproci rapporti;
- il pagamento del risarcimento entro 15 giorni dall'accettazione o dalla mancata accettazione da parte del danneggiato. In caso di accordo, la quietanza liberatoria rilasciata dal danneggiato alla propria impresa sarà valida anche per il responsabile del sinistro e per la sua compagnia di assicurazione;
- l'esercizio dell'azione giudiziaria nei confronti della stessa impresa "diretta" in caso di "fallimento" della procedura, ma con possibilità di reingresso dell'assicuratore del responsabile ed estromissione dell'impresa citata.

L'articolo 150 rinvia ad un Decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle attività produttive, la disciplina di dettaglio del sistema, con particolare riferimento:

- ai criteri di determinazione del grado di responsabilità delle parti (attraverso una tabella di ripartizione della responsabilità, analoga a quella oggi vigente nel sistema CID, recante la casistica più diffusa delle situazioni riscontrabili in caso di scontro tra due veicoli);
- ai contenuti e alle modalità della presentazione della denuncia del sinistro e agli adempimenti necessari per il risarcimento del danno;
- alle modalità, alle condizioni e agli adempimenti a carico dell'impresa di assicurazione;
- ai limiti e alle condizioni di risarcibilità dei danni accessori. Si tratta della delicata ed ancora indefinita soluzione per escludere le spese di assistenza professionale del danneggiato in caso di conclusione positiva della procedura pre-conciliativa svolta in indennizzo diretto. L'Associazione proporrà naturalmente di conservare l'impostazione già condivisa al Tavolo tecnico istituzionale, quale condizione per una valutazione positiva dell'intervento normativo;
- ai principi per la cooperazione tra le imprese, ivi compresi i benefici derivanti agli assicurati dal sistema di risarcimento diretto. La formulazione della disposizione è tale da immaginare la fissazione dei principi cui le imprese dovranno improntare l'organizzazione del sistema che regolerà i rapporti reciproci di credito/debito connessi con il modello di indennizzo diretto (ad esempio, prevedendo meccanismi di regolazione fondati sulla competizione tra operatori, l'efficienza del servizio di liquidazione, etc.).

La normativa di esecuzione va adottata con D.P.R. da emanarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore del Codice,. **Il D.P.R. dovrà poi prevedere la data di entrata in vigore del sistema.**

Al riguardo, L'Associazione ha più volte rappresentato al Ministero delle attività produttive la necessità che venga previsto un congruo ed ampio periodo temporale per l'adozione da parte delle imprese degli ingenti interventi di riorganizzazione delle procedure aziendali rese essenziali dal nuovo sistema.

L'articolo 150 precisa, infine, che il sistema non si applica alle imprese con sede legale all'estero e operanti in libera prestazione del servizio o in libertà di stabilimento, salvo che le medesime abbiano aderito al sistema stesso. Stabilisce da ultimo che l'ISVAP esercita la vigilanza generale sul sistema e sui principi adottati dalle imprese per assicurare la tutela dei danneggiati, il corretto svolgimento delle operazioni di liquidazione e la stabilità delle imprese.

Oltre all'attività dedicata agli aspetti legislativi, la Direzione Auto e il Consorzio CID sono impegnati in maniera pressoché assorbente per l'organizzazione dei servizi necessari per dare attuazione al sistema, ivi compresa la regolazione dei rapporti tra imprese.

In particolare, si sta procedendo:

- alla definizione di un impianto informatico per l'automazione dei processi di comunicazione tra imprese sugli elementi di responsabilità dei sinistri, sfruttando l'infrastruttura di base già operativa in ambito CID per i controlli sulle coperture assicurative;
- alle analisi necessarie per definire un sistema di regolazione dei rapporti economico-contabili tra imprese che garantisca la competizione tra operatori e l'efficienza del sistema liquidativo;
- alla revisione di tutta la normativa convenzionale per armonizzare Convenzione, Norme Operative, Regolamenti speciali e modulistica convenzionale alle nuove previsioni legislative.

Peraltro, al di là dei servizi comuni, che dovranno limitarsi ad un supporto funzionale tecnico senza incidere sulle specificità dell'organizzazione d'impresa, il nuovo sistema avrà impatto soprattutto sulle procedure liquidative aziendali.

Per i sinistri cui si renderà applicabile, l'indennizzo diretto comporta infatti l'adozione di processi improntati alla semplificazione e alla velocità liquidativa, ma che vanno supportati da sistemi di gestione e di controllo efficienti per quanto riguarda la soluzione dell'*asimmetria informativa* in ordine agli elementi di determinazione della responsabilità del sinistro. A differenza di quanto accade con il vigente CID, si ricorda che la procedura sarà applicabile anche in assenza di un modulo CAI sottoscritto da entrambi gli assicurati. I servizi consortili potranno agevolare la comunicazione tra imprese, ma l'efficienza del sistema dipenderà dai modelli organizzativi adottati da ogni singola compagnia.

Anche l'efficienza liquidativa e la specifica attitudine a contenere i costi dei risarcimenti, di cui si terrà conto nella regolazione dei rapporti economici tra imprese, dipenderà naturalmente dalle politiche organizzative adottate da ogni singola compagnia, che potrà sfruttare i modelli liquidativi indotti dall'indennizzo diretto (reti di carrozzerie fiduciarie, ruolo degli agenti, etc.).

Il Gruppo di lavoro tecnico del Consorzio sta riconsiderando l'intero impianto normativo CID per regolamentare, in due distinte Convenzioni, l'attuazione degli articoli 141 e 149 del Codice delle Assicurazioni, rispettivamente in materia di terzi trasportati e risarcimento diretto.

I due istituti giuridici, disciplinando fattispecie assolutamente diverse tra loro (terzo trasportato, da un lato, e assicurato, dall'altro) saranno tenuti distinti anche in ambito convenzionale.

La sfera di applicazione della nuova CID riguarderà esclusivamente la fattispecie disciplinata dall'articolo 149 del Codice delle Assicurazioni: danni al veicolo assicurato, alla persona e alle cose trasportate del conducente nonché alle cose trasportate di proprietà dell'assicurato.

## **CAPO V - RISARCIMENTO DEL DANNO DERIVANTE DA SINISTRI AVVENUTI ALL'ESTERO**

### **ARTICOLI DA 151 A 155 – IV DIRETTIVA AUTO**

Il Capo V contiene le disposizioni recate dal decreto legislativo n. 190/2003, di recepimento della IV Direttiva Assicurazioni auto, ad eccezione delle competenze dell'Organismo di indennizzo, che risultano contemplate nel Titolo XVII del Codice. Non si segnalano modifiche di rilievo.

## **CAPO VI – DISCIPLINA DELL'ATTIVITA' PERITALE**

### **ARTICOLI DA 156 A 160 – SOSTITUIVI DELLA LEGGE N. 166/1992**

La modifica più significativa è l'eliminazione della tariffa professionale dei periti assicurativi auto.

## **TITOLO XII**

### **NORME RELATIVE AI CONTRATTI DI ASSICURAZIONE**

#### **CAPO I – DISPOSIZIONI GENERALI**

##### **ARTICOLO 165 – RACCORDO CON LE DISPOSIZIONI DEL CODICE CIVILE**

L'articolo precisa che, per quanto non diversamente previsto dal Codice, restano ferme le disposizioni del codice civile relative ai contratti di assicurazione, coassicurazione e riassicurazione.

##### **ARTICOLO 166 – CRITERI DI REDAZIONE**

**Comma 1:** reca il principio di carattere generale, secondo cui il contratto e ogni altro documento consegnato al contraente debbano essere redatti in modo chiaro ed esauriente.

- **Comma 2:** precisa che, in tutti i contratti di assicurazione, devono essere riportate mediante **caratteri di particolare evidenza** le clausole che indicano **decadenze, nullità o limitazioni** delle garanzie ovvero **oneri a carico del contraente**. Questa ultima formula, in particolare, per l'estrema genericità che la connota, pone qualche problema in ordine alla specifica individuazione delle clausole da evidenziare. Si deve al riguardo ricordare, per quanto concerne **i contratti r.c.auto**, che precedenti indicazioni provenienti dall'Istituto di vigilanza già richiamavano l'attenzione sull'esigenza di

evidenziare le clausole comportanti, ad esempio, ipotesi di **esclusione o rivalsa**. Occorrerà, in ogni caso condurre ulteriori approfondimenti per delimitare il campo di applicazione della norma in commento, tenuto conto, oltre che del suo tenore letterale, della logica ad essa sottostante e della finalità che si propone di raggiungere. Ad esempio, andrà approfondito se, rispetto alle finalità della norma, vadano incluse nelle predette clausole tutte quelle che trovano il proprio fondamento in disposizioni di legge.

- Per omogeneità di problematica, si cita in questa sede anche **l'articolo 185, comma 3**, del successivo Titolo XIII del Codice, che demanda ad apposito regolamento dell'ISVAP l'individuazione del contenuto e dello schema della **nota informativa**, anche per quanto concerne le informazioni riguardo alle **nullità, alle decadenze alle esclusioni e alle limitazioni della garanzia e alle rivalse**. In attesa di tale regolamento, continueranno ad applicarsi le previsioni già dettate dall'ISVAP in argomento (Circolare n. 303 del 1997).

## CAPO II – NORME RELATIVE AI CONTRATTI R.C. AUTO

### ARTICOLO 170 – DIVIETO DI ABBINAMENTO

- **Commi 1 e 2:** Sulla base della disposizione attualmente vigente (articolo 12 – quater legge n. 990/69, aggiunto dall'articolo 4 della legge n. 57/2001) e confermata dall'articolo in commento, **il divieto di** subordinare la conclusione di un contratto r.c. auto alla stipulazione di ulteriori contratti assicurativi (il c.d. *tie-in*, prassi vietata anche a livello di disciplina della concorrenza), può essere derogato esclusivamente con riferimento a polizze r.c. auto che prevedano la formula con franchigia e mediante pattuizioni che risultino idonee a garantire il recupero della franchigia, purché le medesime non determinino spese aggiuntive per il contraente e il premio risulti inferiore a quello che lo stesso avrebbe pagato in assenza di detta garanzia per l'impresa.
- **Comma 3:** la predetta deroga, effettivamente formulata in modo contorto e sostanzialmente controindicata a far sviluppare nuovi prodotti con franchigia in ambito r.c. auto, è per certi versi superata da un'ulteriore disposizione, che, al comma 3 dell'articolo 170, stabilisce che l'impresa, in **deroga al divieto di cui al comma 1**, può proporre polizze in abbinamento ad altri contratti assicurativi, bancari o finanziari, a condizione che:
  - tali proposte non costituiscano l'unica offerta dell'impresa;
  - siano osservate le disposizioni previste dal testo unico bancario e dal testo unico dell'intermediazione finanziaria per l'offerta di contratti disciplinati da dette normative.

### ARTICOLO 171 – TRASFERIMENTO DI PROPRIETA' DEL VEICOLO O DEL NATANTE

- **Comma 1:** sostituisce, modificandolo notevolmente, il corrispondente comma dell'articolo 8 della legge n. 990/69, relativo al trasferimento di proprietà del veicolo, cui **aggiunge la previsione della risoluzione del contratto**,– quando non si verifichino la cessione all'acquirente o la conservazione dello stesso in capo all'alienante – **con diritto per il contraente cessato**, in deroga all'articolo 1896 del codice civile, di **richiedere la restituzione del premio non goduto**, al netto di imposte e contributo al Servizio Sanitario Nazionale di cui all'articolo 334 del codice.

Per le considerazioni relative alla non restituibilità del contributo in parola si rinvia al precedente commento dell'articolo 122 del Codice.

- **Comma 2:** in caso di cessione del contratto assieme al veicolo venduto, è stabilito espressamente l'obbligo per l'alienante di informare dell'avvenuta cessione sia l'impresa di assicurazione sia l'acquirente. Si tratta di una parziale modifica della previsione dell'attuale articolo 19 del D.P.R. n. 973/70 – regolamento di esecuzione della legge n. 990/69 - che pone a carico del cedente o del cessionario l'obbligo di informare l'impresa di assicurazione e di fornire a quest'ultima tutte le informazioni necessarie per il rilascio del nuovo certificato di assicurazione e, ove necessario, del nuovo contrassegno.
- **Comma 3:** demanda al Regolamento di esecuzione al Titolo X da emanarsi da parte del Ministero delle Attività Produttive, su proposta ISVAP, la previsione delle modalità di rilascio del nuovo certificato di assicurazione e, ove necessario, del nuovo contrassegno, attualmente previste dal citato articolo 19 del D.P.R. n. 973/70, il quale continuerà a trovare applicazione fino ad avvenuta emanazione della nuova disciplina regolamentare.

**Dall'articolo 171 deriva la necessità di aggiornare le condizioni generali di assicurazione per armonizzarle con le nuove previsioni.**

#### ARTICOLO 172 – DIRITTO DI RECESSO

- **Comma 1:** riproduce, con **due modifiche**, la previsione dell'articolo 2, comma 5, della legge n. 137/2000, confermando la possibilità di recedere (**rectius: di dare disdetta**) dal contratto r.c.auto senza obbligo di preavviso, e fino al giorno di scadenza del contratto stesso, in caso di aumenti del premio superiori al tasso programmato d'inflazione, esclusi quelli derivanti dall'applicazione di regole evolutive nelle varie formule tariffarie. Rispetto alla formula attuale, viene aggiunta una ulteriore modalità di comunicazione del recesso (**raccomandata consegnata a mano**, che si aggiunge alla raccomandata con avviso di ricevimento e al fax), da inviarsi alla sede dell'impresa o all'**intermediario** – invece che all'agenzia, come attualmente stabilito – presso il quale è stata stipulata la polizza.
- **Comma 2:** riprende l'articolo 12 bis, comma 4, della legge n.990/69, che disciplina il termine per il preavviso di disdetta, portandolo **a 15 gg. rispetto agli attuali 30 gg.**

Dall'articolo 172 deriva la necessità di aggiornare le **condizioni generali di assicurazione** e la **nota informativa** per il contraente, per armonizzarle con le nuove previsioni.

In argomento, sembra opportuno **un cenno alla recente normativa sulla vendita a distanza** di servizi finanziari ai consumatori, che si applica a tutti i contratti di assicurazione dei rami danni e vita. Per un commento più esteso delle nuove disposizioni recate dal decreto legislativo n. 190/2005 (recepimento della direttiva 2002/65/CE) rinviamo alla circolare ANIA protocollo n. 338 del 17 ottobre 2005.

In questa sede, infatti, segnaliamo il solo articolo 11, comma 1 del decreto citato, il quale **disciplina il recesso in prossimità della conclusione del contratto (c.d. diritto di ripensamento).**

Posto che le imprese r.c.auto operanti a distanza, in vista dell'applicazione della normativa comunitaria e su invito dell'Istituto di Vigilanza, avevano già disciplinato nelle proprie condizioni di assicurazione il diritto di ripensamento, tali imprese devono ora uniformarsi alle specifiche disposizioni recate dal decreto per l'assicurazione r.c.auto e l'assicurazione dei rischi cosiddetti i "accessori" alla r.c.auto, quali, incendio, furto, kasko, etc..

In particolare, l'articolo 11 in questione stabilisce che "il consumatore dispone di un termine di **quattordici giorni** per recedere dal contratto senza penali e senza dover indicare il motivo", inviando la comunicazione di recesso all'impresa o all'intermediario, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento o qualsiasi altro mezzo equipollente (art. 11, comma 6).

Il diritto di ripensamento, tuttavia, è disciplinato diversamente per l'assicurazione r.c.auto rispetto all'assicurazione di rischi cosiddetti "accessori". Si sintetizza di seguito l'interpretazione delle nuove disposizioni, peraltro non sempre resa agevole dalla formulazione delle medesime, effettuata dal Servizio Legale associativo.

- **Effetti sul diritto di ripensamento in caso di sinistro nei 14 giorni dalla stipula:**
  - A. **Garanzia r.c.auto:** il diritto di recesso è precluso dal comma 5, lett. c) del citato articolo 11, essendo prevalente il diritto al risarcimento dei danni subiti dalle vittime della circolazione. Sotto il profilo operativo, si segnala l'importanza di prevedere specifiche disposizioni contrattuali con finalità antifrode, quali ad esempio, forme di "autocertificazione" in cui il contraente che esercita il diritto di recesso dichiara espressamente di non aver avuto sinistri nel predetto periodo. Sarebbe utile, inoltre, puntualizzare nel contratto che l'impresa di assicurazione che opera "a distanza" è legittimata a recuperare il premio restituito al consumatore in caso di denuncia di un sinistro accaduto nel periodo dei 14 giorni, ma presentata dopo la risoluzione anticipata del contratto stesso, ferma la possibilità per l'impresa di agire per il ristoro del pregiudizio eventualmente subito (es., spese sostenute per il recupero del premio, etc.).
  - B. **Garanzie diverse dalla r.c.auto:** il diritto di recesso non è precluso da disposizioni specifiche, quindi, si applica la normativa generale che lo consente pur in presenza di un sinistro, con contestuale diritto da parte dell'assicuratore di trattenere il premio corrispondente al periodo di rischio effettivamente corso e restituzione del premio restante, al netto dell'imposta. Non sfuggono, purtroppo, le pericolose implicazioni in termini di incentivazione di ulteriori comportamenti fraudolenti che sono potenzialmente insite nelle predette modalità di recepimento della normativa comunitaria da parte del legislatore italiano.
  
- **Disciplina del diritto di ripensamento in assenza di sinistri nei 14 giorni dalla stipula:**
  - C. **Contratti r.c.auto:** secondo la ricostruzione fondata sul criterio di interpretazione logico-sistematica della normativa nel suo complesso, in assenza di sinistri l'impresa è tenuta alla restituzione dell'intero premio corrisposto.
  - D. **Contratti diversi dalla r.c.auto:** l'impresa è tenuta alla restituzione del premio "pro quota", detraendo la parte di premio relativa la periodo di copertura del rischio effettivamente corso.

## TITOLO XVII

### SISTEMI DI INDENNIZZO

Dal punto di vista strutturale, il titolo XVII regola tutte le ipotesi di intervento e liquidazione dei danni a cura del Fondo di garanzia per le vittime della strada e dell'Organismo d'indennizzo, replicando sostanzialmente la disciplina oggi vigente.

#### **CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI SUL SISTEMA DI INDENNIZZO DEI DANNI DERIVANTI DALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE E DEI NATANTI**

##### **ARTICOLO 283 – SINISTRI VERIFICATISI NEL TERRITORIO DELLA REPUBBLICA**

Replica sostanzialmente il contenuto degli articoli 19 e 21 della legge n. 990/69, fatto salvo quanto previsto al comma 1, lett. d), dove, come già precedentemente anticipato, è stato previsto l'intervento del Fondo di garanzia anche per danni causati da un veicolo posto in circolazione contro la volontà del proprietario.

##### **ARTICOLO 284 – SINISTRI VERIFICATISI IN ALTRO STATO MEMBRO**

Replica l'articolo 19 bis della legge n. 990/69, che era stato inserito in attuazione del recepimento della III Direttiva Danni (articolo 126 D.lgs. 17 marzo 1995 n. 175), in materia di competenza del F.G.V.S. per i sinistri causati in altri Stati membri da veicoli immatricolati in detti Stati, ma assicurati con imprese italiane in l.c.a..

##### **ARTICOLO 285 – FONDO DI GARANZIA PER LE VITTIME DELLA STRADA**

Riporta in un'unica disposizione parte dei contenuti precedentemente recati dagli articoli 20 e 31 della legge n. 990/69.

- **Comma 1:** individua nella CONSAP il gestore del Fondo.
- **Comma 2:** attribuisce al Ministero delle Attività Produttive la competenza a fissare le regole di funzionamento del FGVS.
- **Commi 3 e 4:** individuano nelle imprese autorizzate all'esercizio delle assicurazioni r.c. auto i contribuenti per il funzionamento del FGVS sulla base di un contributo sul premio di polizza che non può essere superiore al 4% del premio imponibile.

## **CAPO II - LIQUIDAZIONE DEI DANNI A CURA DELL'IMPRESA DESIGNATA**

### **ARTICOLO 286 – LIQUIDAZIONE DEI DANNI A CURA DELL'IMPRESA DESIGNATA**

A differenza di quanto precedentemente previsto dall'articolo 20 della legge n.990/69, viene espressamente attribuita all'ISVAP, anziché al Ministero delle Attività produttive, la designazione delle imprese incaricate di provvedere alla liquidazione dei sinistri per conto del FGVS.

### **ARTICOLO 287 – ESERCIZIO DELL'AZIONE DI RISARCIMENTO**

Disciplina in maniera autonoma rispetto all'articolo 145 la proponibilità dell'azione diretta nei confronti dell'impresa designata e della CONSAP. E' da segnalare che in questo caso è stato confermato l'unico termine di 60 giorni decorrente dalla ricezione della richiesta di risarcimento, oggi vigente per tutte le ipotesi, quale condizione di procedibilità per l'esercizio dell'azione giudiziaria.

Riguardo ai contenuti, replica gli articoli 22 e 23 della legge n. 990/69.

### **ARTICOLO 288 – DIRITTI DEGLI ASSICURATI NEI CONFRONTI DEL FGVS**

Replica l'articolo 13 della legge n. 39/77, attribuendo agli assicurati con imprese r.c. auto poste in liquidazione coatta amministrativa il diritto di far valere i diritti derivanti dal contratto nei confronti dell'impresa designata, nei limiti di cui all'articolo 283.

### **ARTICOLO 289 – EFFETTI DELLA LIQUIDAZIONE COATTA SULLE SENTENZE PASSATE IN GIUDICATO E SUI GIUDIZI PENDENTI**

Replica l'articolo 25 della legge n.990/69.

### **ARTICOLO 290– PRESCRIZIONE DELL'AZIONE**

Replica l'articolo 26 della legge n. 990/69.

### **ARTICOLO 291– PLURALITA' DI DANNEGGIATI E SUPERO DEL MASSIMALE**

Valgono le considerazioni espresse in sede di commento dell'articolo 140.

### **ARTICOLO 292– DIRITTO DI REGRESSO E SURROGA DELL'IMPRESA DESIGNATA**

Replica l'articolo 29 della legge n. 990/69.



### **CAPO III - LIQUIDAZIONE DEI DANNI A CURA DEL COMMISSARIO LIQUIDATORE DELL'IMPRESA IN LIQUIDAZIONE COATTA**

#### **ARTICOLO 293 – LIQUIDAZIONE DEI DANNI A CURA DEL COMMISSARIO LIQUIDATORE DELL'IMPRESA IN LIQUIDAZIONE COATTA**

Replica gli articoli 9 e 10 della legge 39/77.

#### **ARTICOLO 294 – ESERCIZIO DELL'AZIONE DI RISARCIMENTO**

Riproduce il disposto del secondo comma dell'articolo 8 della legge n. 576/738 8 (c.d. legge SOFIGEA) circa le modalità di presentazione della richiesta di risarcimento dei danni nel sistema che contempla la figura del commissario liquidatore.

#### **ARTICOLO 295 – DIRITTI DEGLI ASSICURATI NEI CONFRONTI DEL FGVS**

Riprende il disposto recato dall'articolo 13 della legge n. 39/77 – riprodotto anche nell'articolo 288 - per disciplinare i diritti degli assicurati nei confronti del commissario liquidatore anziché dell'impresa designata.

### **CAPO IV - LIQUIDAZIONE DEI DANNI A CURA DELL'ORGANISMO D'INDENNIZZO**

#### **ARTICOLO 296– ORGANISMO DI INDENNIZZO ITALIANO**

Replica l'art. 6 del D.lgs. n. 190 del 30 giugno 2003.

#### **ARTICOLO 297– AMBITO DI INTERVENTO DELL'ORGANISMO DI INDENNIZZO ITALIANO**

Replica l'art. 7 del D.lgs. n. 190 del 30 giugno 2003.

#### **ARTICOLO 298– SINISTRI CAUSATI DA VEICOLI REGOLARMENTE ASSICURATI**

Replica l'art. 8 del D.lgs. n. 190 del 30 giugno 2003, salvo quanto previsto al

- **comma 4**, nel quale viene demandata ad un regolamento di attuazione del presente Titolo la definizione delle formalità della richiesta di risarcimento. Nel testo in vigore si fa invece riferimento ad una richiesta in forma scritta, inviata a mezzo raccomandata con avviso di ricevimento o a mezzo telefax o consegnata a mano all'Organismo d'indennizzo con rilascio di ricevuta.
- **comma 5**, dove, molto opportunamente, alla previsione che l'organismo di indennizzo interviene entro due mesi dalla richiesta presentata al mandatario o direttamente

all'impresa competente (ovviamente in caso di inadempienza degli stessi) è stato aggiunto che il medesimo pone fine al suo intervento in caso di successiva risposta motivata del mandatario o dell'impresa di assicurazione, a condizione che tale risposta sia stata inviata al danneggiato entro il termine di 2 mesi dalla presentazione della richiesta all'organismo d'indennizzo.

#### **ARTICOLO 299 – RIMBORSI TRA ORGANISMI D'INDENNIZZO**

Replica l'art. 9 del D.lgs. n. 190 del 30 giugno 2003.

#### **ARTICOLO 300 – SINISTRI CAUSATI DA VEICOLI NON IDENTIFICATI O NON ASSICURATI**

Replica l'art. 10 del D.lgs. n. 190 del 30 giugno 2003.

#### **ARTICOLO 301 – RIMBORSO A CARICO DEL FONDO DI GARANZIA PER LE VITTIME DELLA STRADA**

Replica l'art. 11 del D.lgs. n. 190 del 30 giugno 2003.

## **TITOLO XVIII**

### **CAPO III - SANZIONI IN MATERIA DI ASSICURAZIONE R.C. AUTO**

#### **ARTICOLO 313 – TRASPARENZA DELLE CONDIZIONI DI PREMIO E DI CONTRATTO**

L'inadempimento degli obblighi di pubblicizzazione delle condizioni di assicurazione, della nota informativa e dei premi r.c.auto previsti dall'articolo 131 del Codice comportano l'irrogazione di una sanzione da mille a diecimila euro.

La sanzione attuale, prevista dall'articolo 12 bis, comma 5, della legge n. 990/69 stabilisce l'irrogazione di una sanzione da duemilaseicento a diecimilatrecento euro, raddoppiata in caso di omissione o ritardo nell'adempimento superiore a trenta giorni.

#### **ARTICOLO 314 – RIFIUTO ED ELUSIONE DELL'OBBLIGO A CONTRARRE E DIVIETO DI ABBINAMENTO**

- **Comma 1:** il rifiuto o l'elusione dell'obbligo a contrarre previsto dall'articolo 312 del Codice, effettuato dall'impresa **in singoli casi specifici**, è punito con la sanzione da millecinquecento a quattromilacinquecento euro per ogni inadempimento accertato, misura leggermente inferiore rispetto a quella attualmente prevista, per le suddette violazioni, dall'articolo 12-quater della legge n. 990/69 (sanzione da 1.549 a 4.648 euro).

- **Comma 2:** è stata conservata, inoltre, la discutibile ed elevatissima sanzione pecuniaria per l'ipotesi di elusione dell'obbligo attuata con riferimento a determinate zone territoriali o a singole categorie di assicurati (*la c.d. elusione tariffaria*): eliminato il riferimento ad una misura percentuale della raccolta premi, (oggi stabilita dall'articolo 11 comma 1-bis della legge n.990/69 nella misura del 3%), è stata confermata la sanzione da 1 milione a 5 milioni di euro.
- **Comma 3:** stabilisce una specifica sanzione da 1000 a 3000 euro per la violazione del **divieto di abbinamento** previsto dall'articolo 170 del Codice.

#### ARTICOLO 315 – PROCEDURE LIQUIDATIVE

L'impianto in materia di sanzioni applicabili agli inadempimenti alle procedure liquidative, incluso l'indennizzo diretto, è stato riformulato in maniera più logica rispetto alla disciplina vigente, recata dall'articolo 3 della legge n. 39/77.

- E' stata inserita una diversa **progressione delle misure sanzionatorie** in relazione ai ritardi nel procedere all'offerta risarcitoria o alla comunicazione dei motivi di mancata offerta e sono stati ridotti i massimi edittali oggi vigenti per i casi di gravissimo ritardo da parte delle imprese: le misure delle sanzioni attuali e quelle di nuova introduzione sono indicate di seguito nel dettaglio.

#### **I) Violazioni cessate entro 120 giorni di ritardo rispetto allo spirare dei termini ex lege:**

##### **I.A) La disciplina attuale, recata dall'articolo 3 della legge n. 39/77, comma 9.**

- comunicazione motivi mancata offerta: da 1.549 a 4.648 euro
- formulazione dell'offerta o pagamento della somma offerta:
  - a) ritardo non superiore a 15 giorni: dal 5 al 10% della somma offerta o pagata, con il minimo di 413 euro;
  - lb) decorso ogni ulteriore periodo di ritardo di 15 giorni: dal 10 al 20% della somma offerta o pagata, con il minimo di 1.032 euro ed i seguenti limiti massimi: 25.822 euro per danni a cose e lesioni personali guaribili entro 40 giorni; 103.291 euro per il caso di decesso, o di lesioni personali permanenti o guarite oltre i quaranta giorni.

##### **I.B) disciplina introdotta dall'articolo 315, comma 1, per il ritardo fino a 120 giorni dallo spirare dei termini per presentare offerta, o per pagare la somma offerta o per comunicare i motivi della mancata offerta:**

- a) ritardo fino a 30 giorni: sanzione da trecento a novecento euro;
- b) ritardo fino a 60 giorni: sanzione da novecento a duemilasettecento euro;
- c) ritardo fino a 90 giorni: sanzione da duemilasettecento a cinquemilaquattrocento euro;
- d) ritardo fino a 120 giorni: sanzione da cinquemilaquattrocento a diecimilaottocento euro.

#### **II) Violazioni protrattesi oltre 120 giorni di ritardo rispetto allo spirare dei termini ex lege:**

**II.A) disciplina attuale, recata dall'articolo 3 della legge n. 39/77**, comma 8, relativo alla omessa formulazione dell'offerta, o del pagamento o della comunicazione dei motivi della mancata offerta:

a) da 5.164 a 30.987 euro per danni a cose e lesioni personali guaribili entro 40 giorni;

b) da 7.746 a 123.949 euro per il caso di decesso, o di lesioni personali guarite oltre i quaranta giorni.

**II.B) disciplina introdotta dall'articolo 315, comma 2**, per il ritardo oltre i 120 giorni dallo spirare dei termini per presentare offerta, o per pagare la somma offerta o per comunicare i motivi della mancata offerta:

a) sanzione da diecimilaottocento a trentamila euro per danni a cose;

b) sanzione da ventimila a sessantamila euro per danni a persone o per il caso di decesso.

**III) Per l'ipotesi di offerta formulata in ritardo rispetto al termine previsto, ma con contestuale pagamento della somma offerta, l'articolo 315, comma 3**, prevede l'irrogazione delle sanzioni previste dai precedenti commi 1 e 2 con riduzione del 30% (analoga previsione è recata dall'articolo 3 comma 10 della legge n. 39/77 con riduzione del 40% delle sanzioni previste dai commi 8 e 9).

- E' stata inoltre **eliminata la sanzione**, oggi vigente, per il caso di **mancata richiesta** da parte della compagnia di **integrazione** della richiesta di risarcimento incompleta. Tale fattispecie viene declassata da obbligo ad onere, con la conseguenza che per gli aspetti sanzionatori si avrà riguardo alla comunicazione dell'offerta o del diniego di offerta, ma l'impresa potrà interrompere i relativi termini in presenza di richieste di risarcimento che non contengano tutti gli elementi previsti dalla legge e a prescindere del tutto dalla circostanza che avrebbe comunque potuto liquidare il sinistro nonostante detta incompletezza.
- L'insieme del sistema sanzionatorio in materia di procedure liquidative r.c auto va valutato anche alla luce **dell'inserimento della fattispecie della c.d. sanzione seriale (articolo 327)**, che prevede, in caso di contestazioni di più violazioni della stessa disposizione che facciano emergere una disfunzione dell'organizzazione d'impresa, la facoltà di ricorrere ad una procedura che, a fronte dell'impegno e della realizzazione da parte della compagnia di interventi di riorganizzazione aziendale, prevede l'applicazione di un'unica sanzione di importo elevato, ma anche eventualmente inferiore al cumulo degli importi raggiungibili sommando tutte le violazioni riscontrate.

#### **ARTICOLO 316 – OBBLIGHI DI COMUNICAZIONE**

- **Comma 1:** prevede una sanzione da mille a diecimila euro per **l'omissione delle comunicazioni periodiche** alla Banca Dati sinistri r.c.auto ISVAP (articolo 135, comma 2) e alla Banca Dati dei contratti r.c.auto prevista per il funzionamento del Centro di Informazione Italiano istituito ai sensi della IV Direttiva presso l'ISVAP (articolo 154 commi 4 e 5).
- **Comma 2:** per **l'incompletezza o l'erroneità delle comunicazioni** periodiche alle predette Banche Dati è stabilita una sanzione da 500 a cinquemila euro, salvo che la violazione dipenda da fatto imputabile al danneggiato.

- **L'unico raffronto effettuabile**, essendo il Centro di Informazione organismo di nuova istituzione, è con l'attuale regime sanzionatorio delle violazioni relative all'alimentazione della Banca Dati sinistri r.c.auto ISVAP, recato dall'articolo 5-quinquies della legge 137/2000 che prevede a) una sanzione da 1.032 a 3.098 euro per il mancato invio dei dati e b) una sanzione da 516 a 1.549 euro in caso di incompletezza o erroneità dei dati inviati

#### ARTICOLO 317 – ALTRE VIOLAZIONI

- **Comma 1:** prevede sanzioni variabili da duemilacinquecento a settemilacinquecento euro per l'inosservanza degli articoli 133- Formule tariffarie, 134- Attestato di rischio, commi 2 (alimentazione della Banca dati degli attestati) e 3 (periodo di validità dell'attestato e periodo di osservazione), 146- Diritto di accesso agli atti (*della liquidazione*) e 148 – Procedura di risarcimento, comma 11 (obbligo di chiedere la documentazione probatoria dei compensi dei professionisti e di evidenziarli separatamente in quietanza).
- **Comma 2:** stabilisce una sanzione da millecinquecento a quattromilacinquecento euro in caso di **violazione dell'obbligo di consegna del certificato o del contrassegno di assicurazione** (articolo 127 del Codice) o **dell'attestato di rischio** (articolo 134 comma 1), il cui mancato rilascio è punito attualmente dall'articolo 2 della legge n. 990/69 con la sanzione di 516 euro per ogni singolo caso.
- **Comma 3:** introduce una sanzione da duemila a seimila euro per la violazione dell'articolo 151 del Codice relativo al diritto del danneggiato, in un sinistro da liquidarsi ai sensi della IV Direttiva danni, di esperire **l'azione diretta** nei confronti dell'assicuratore del responsabile..

## TITOLO XIX

### CAPO IV - DISPOSIZIONI FINALI

#### ARTICOLO 353 – INTEGRAZIONE ALLE DISPOSIZIONI RELATIVE ALL'IMPOSTA SULLE ASSICURAZIONI PRIVATE

- Il comma 1 del presente articolo introduce l'articolo 1-bis dopo l'articolo 1 della legge n. 1216/1961; il punto 1 del nuovo articolo 1-bis riproduce una contraddizione recata dal vigente articolo 36 della legge n. 990/69, superata a suo tempo in via interpretativa mediante il richiamo ad un provvedimento speciale di razionalizzazione delle aliquote d'imposta applicate ai contratti assicurativi emanato nel 1983.
- Il citato punto 1 del nuovo articolo 1-bis, infatti, dopo aver ribadito che l'assicurazione obbligatoria r.c. auto è soggetta **all'imposta sui premi nella misura del 12,50 per cento**, riprende letteralmente la formula dell'articolo 36, comma 1, della legge n. 990/69, stabilendo che **tale aliquota resta ferma** anche nel caso in cui, **con lo stesso**

**contratto, siano assicurati**, insieme con il rischio della responsabilità civile, **anche altri rischi inerenti al veicolo o al natante** o ai danni causati dallo loro circolazione.

In base a tale formulazione, si riproduce testualmente l'equivoco iniziale, per cui sembrerebbe che per i rischi A.R.D. l'aliquota del 12,50 per cento troverebbe applicazione solo nel caso di veicoli assicurati contestualmente per la r.c. auto e per gli altri rischi "corpi".

La contraddizione, peraltro, era **già stata superata a suo tempo in via interpretativa**, ritenendo prevalente sul citato articolo 36, comma 1, la disposizione recata dall'art. 5, comma 14, del decreto legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 1983, n. 53, con la quale è stato operato un accorpamento delle aliquote dell'imposta sulle assicurazioni di cui alla legge n. 1216 del 1961 in funzione di diverse categorie di rischi assicurati individuate sulla base di un criterio oggettivo.

**La lettera b) del 14 comma della disposizione citata** aveva previsto l'aliquota del 10 per cento (attualmente 12,5 per cento in virtù dell'incremento delle aliquote dell'imposta sui premi pari al 25 per cento disposto dalla L. 11 marzo 1988, n. 67) in relazione, fra l'altro, alle "assicurazioni contro la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti e **alle assicurazioni di altri rischi inerenti al veicolo od al natante o ai danni causati dalla loro circolazione**".

La disposizione in parola, pertanto, aveva già di fatto reso inefficace la condizione prevista dall'art. 36 della legge n. 990 del 1969. Tale intervento normativo aveva evidentemente eliminato la discriminazione che si veniva a creare sul piano fiscale per contratti riguardanti rischi accessori rientranti nel Ramo Corpi Veicoli Terrestri stipulati in via autonoma – anche con il medesimo assicuratore – rispetto a quelli contenuti nel "pacchetto" r.c. auto incluso in un unico contratto.

Alla luce della pedissequa riproduzione, ad opera del legislatore del Codice, nell'articolo 353 dell'identica formula dell'articolo 36 più volte menzionato, secondo l'interpretazione che sembra più corretta, non possono che riprodursi gli stessi rapporti preesistenti fra le diverse fonti normative, con la conferma della prevalenza dell'articolo 5 comma 14, della legge n. 53/83 innanzi citata – in quanto normativa speciale - anche rispetto all'articolo 353, comma 1, del Codice.

Una diversa interpretazione, tra l'altro, creerebbe un anomalo incentivo all'abbinamento di prodotti assicurativi r.c.auto con altre garanzie inerenti il veicolo, abbinamento reso di fatto più conveniente per la minore aliquota fiscale applicabile rispetto a quella insistente sui prodotti A.R.D. venduti singolarmente. Si creerebbe, così, un ingiustificato fattore distorsivo della concorrenza fra imprese, che si tradurrebbe in una situazione di vero e proprio *tie-in* favorito dalla stessa legge.

\* \* \* \* \*