



Alle Aziende Associate

Loro Sedi

Circolare N. 2295
Prot. N. 34777 er

Roma, 22 dicembre 2023



Nuove regole Rc Auto

Informiamo gli Associati che sulla G.U. n. 290 del 13 dicembre u.s. è stato pubblicato il D. Lgs n. 184/2023 di "Recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2021, recante modifica della direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità".

Le maggiori innovazioni di interesse per i Broker sono riferite al D. lgs. n. 209/2006, Codice delle Assicurazioni private (CAP), che diventa ora la normativa di riferimento unica per tutta la materia dell'assicurazione RC auto, inclusa la nuova definizione di veicoli a motore di cui all'art. 1, comma 1, lettera rrr).

1. VEICOLI DA ASSICURARE

Ai sensi delle modifiche introdotte, sono considerati veicoli, ai sensi del citato articolo 1, comma 1, lettera rrr):

1) qualsiasi veicolo a motore azionato esclusivamente da una forza meccanica che circola su suolo ma non su rotaia, con:

1.1) una velocità di progetto massima superiore a 25 km/h;

oppure

1.2) un peso netto massimo superiore a 25 kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 km/h;

2) qualsiasi rimorchio destinato ad essere utilizzato con un veicolo di cui al numero 1), a prescindere che sia ad esso agganciato o meno;

3) i veicoli elettrici leggeri individuati con apposito decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, da adottarsi entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.



La definizione, pertanto, prevede nuove specifiche e l'inclusione dei veicoli elettrici leggeri, fermo restando che una indicazione definitiva potrà risultare dopo la pubblicazione del Decreto da ultimo indicato.

Ulteriore fondamentale modifica, poi, riguarda l'art. 122 "Veicoli a motore", nel quale viene specificato quali veicoli debbano essere coperti da polizza di responsabilità civile.

Nel comma 1 – seguendo quanto stabilito in diverse rilevanti pronunce dei giudici della Corte di Giustizia Europea e della Corte di Cassazione Italiana - viene eliminato il riferimento alla circostanza, vigente finora, secondo la quale per essere posti in copertura, i veicoli dovessero essere posti in circolazione su strade di uso pubblico, essendo ora sufficiente che gli stessi siano "*utilizzati conformemente alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente*".

Ne consegue che la norma dia ora preminenza alla **funzione** dei mezzi, **eliminando la distinzione tra aree pubbliche e private**: in particolare, d'ora innanzi dovranno, quindi, essere coperti da polizza assicurativa tutti i veicoli che circolano anche solo all'interno di aree private in quanto potenzialmente in grado di provocare danni a terzi, a prescindere che siano fermi o in movimento, come confermato dai successivi commi 1-bis e 1-ter.

Rimane in ogni caso la possibilità di stipulare un'unica polizza per una pluralità di veicoli (libro matricola) a condizione che tutti i veicoli siano "analiticamente individuati".

2. DEROGHE

Il successivo art. 122-bis, comma 1, del CAP introduce le seguenti deroghe all'obbligo indicato:

- veicoli formalmente ritirati dalla circolazione;
- veicoli il cui uso è vietato in via temporanea o permanente in forza di una misura adottata dall'autorità competente;
- veicoli non idonei all'uso come mezzo di trasporto (anche solo potenziale);
- veicoli il cui utilizzo sia stato volontariamente sospeso per effetto di comunicazione inviata all'impresa di assicurazione ai sensi del DPR 445/2000.

E' stata mantenuta la possibilità di sospendere la polizza assicurativa per mancato utilizzo volontario, per un periodo massimo totale di 10 mesi nell'annualità, raggiungibile anche con più proroghe successive da comunicarsi fino a 10 giorni prima della scadenza della sospensione (i termini di cui sopra vengono ampliati a 11 mesi con un termine di comunicazione fino a 5 giorni per motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri. cfr art. 122-bis, comma 2). La sospensione è attiva dal momento della registrazione nella Banca dati che l'impresa di assicurazione è tenuta a comunicare tempestivamente all'assicurato (art. 122-bis, comma 3).

Nel caso di sinistri causati da veicoli non assicurati perché in deroga o con polizze sospese, i danni conseguenti sono liquidati dal Fondo di garanzia vittime della strada (art. 283, comma 1, lettera b)).

Nel caso in cui il veicolo stazioni abitualmente in altro Paese UE, sarà il Fondo di cui sopra a presentare richiesta di indennizzo al corrispondente Fondo del Paese membro in cui il veicolo si trova.

3. MASSIMALI

I massimali di garanzia di cui all'art. 128 del CAP sono stati variati come segue:

- a) nel caso di danni alle persone un importo di euro 6.450.000 per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;
- b) nel caso di danno alle cose, euro 1.300.000 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 (veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 t e veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima superiore a 5 t) ai sensi dell'articolo 47 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, un importo minimo di copertura pari a euro 30.000.000 per sinistro per i danni alle persone, indipendentemente dal numero delle vittime, e a euro 2.000.000 per sinistro per i danni alle cose, indipendentemente dal numero dei danneggiati.

4. PREVENTIVATORE

La legge introduce l'art. 132.1, sancendo il ricorso al Preventivass consultabile nei siti Ivass e del Ministero delle imprese e del made in Italy, indicandone le caratteristiche.

È fatto obbligo agli intermediari di fornire agli interessati, senza obbligo di rilascio di supporti cartacei, l'indicazione dei premi offerti dalle imprese mediante collegamento telematico al preventivatore (cfr. art. 132-bis, comma 2 nella nuova formulazione).

Ricordiamo che nel Regolamento n. 51, attuativo delle disposizioni di cui all'art. 132-bis del Codice delle Assicurazioni, Ivass ha limitato l'obbligo in esame agli iscritti nelle sezioni A, D ed F del RUI, per i quali intercorre un rapporto di mandato con le imprese con esclusione, quindi, della categoria dei Broker.

5. ATTESTAZIONE DELLO STATO DI RISCHIO

La nuova formulazione dell'art. 134, comma 1 prevede la possibilità, per i contraenti (o se persona diversa il proprietario, l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio o il locatario di locazione finanziaria) di richiedere l'invio dell'attestazione di rischio **in qualunque momento, con diritto a riceverlo entro 15 giorni dalla data della richiesta.**

Nessuna modifica è intervenuta con riguardo ai soggetti che possono accedere alla Banca dati elettronica detenuta da enti pubblici. Il comma 2 stabilisce, infatti, che *"l'impresa di Assicurazione inserisce le informazioni riportate sull'attestato di rischio in una banca dati elettronica detenuta da enti pubblici ovvero, qualora già esistente, da enti privati, al fine di consentire adeguati controlli nell'assunzione dei contratti di assicurazione di cui all'articolo 122, comma 1. In ogni caso l'IVASS ha accesso gratuito alla banca dati contenente le informazioni sull'attestazione."*

6. ART. 144-BIS TUTELA DEI DANNEGGIATI NEI SINISTRI IN CUI È COINVOLTO UN RIMORCHIO TRAINATO DA UN VEICOLO

Un'altra importante novità riguarda l'obbligo di assicurazione dei rimorchi, che dovrà avere un perimetro più ampio e non limitato al solo rischio statico. La norma prevede, infatti, che nel caso in cui si verifichi un sinistro causato da un insieme di veicoli composto da un veicolo trainante e in un rimorchio, il danneggiato potrà presentare la propria richiesta di indennizzo direttamente all'impresa di assicurazione che ha assicurato il rimorchio, ove:

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

Fermo quanto sopra, l'impresa di assicurazione del rimorchio che ha indennizzato il danneggiato può esercitare 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 trovi applicazione in caso di sinistro.



Si sottolinea, pertanto, l'opportunità che, nel quadro di una maggior tutela dei danneggiati, debbano essere stipulate coperture a pieno rischio anche per i rimorchi, pur permanendo il concetto di responsabilità del veicolo trainante.

Con riserva di tornare in argomento con ulteriori precisazioni, si porgono cordiali saluti.

Il Segretario Generale

Pietro Negri
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pietro Negri', written in a cursive style.