

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3632

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

LETTIERI, ADDUCE, ANGIONI, ANNUNZIATA, BENVENUTO, GIOVANNI BIANCHI, BOLOGNESI, BOTTINO, BOVA, BRUSCO, BUEMI, BURTONE, CARBONELLA, CEN-NAMO, CIMA, CRISCI, DE FRANCISCIS, FANFANI, FIORI, FISTAROL, FRANCE-SCHINI, GALEAZZI, GROTTA, IANNUZZI, LADU, LUONGO, LUSETTI, MANTINI, MAZZOCCHI, MAZZUCA, MEDURI, MERLO, MILANA, MILANESE, MOLINARI, MOR-GANDO, MOSELLA, NESI, OLIVIERI, OSTILIO, PATRIA, LUIGI PEPE, PERLINI, PERROTTA, PISTONE, POTENZA, REDUZZI, ROCCHI, ROTUNDO, SANDI, SAVO, SQUEGLIA, STRADIOTTO, TARANTINO, TIDEI, TOLOTTI, TUCCI, VILLARI

Modifiche alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, e altre disposizioni in materia di responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti

Presentata il 4 febbraio 2003

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge risponde alle esigenze, provenienti da più parti, di rendere più comprensibile, equo e trasparente al consumatore finale il complesso sistema dell'assicurazione obbligatoria derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti. Le norme che qui si propongono attuano una strategia interstiziale, senza modificare sostanzialmente l'impianto delle disposizioni vigenti in materia, le quali sono ormai sedimentate sia su un piano scientifico autonomo che su un livello economico e tecnico-attuariale che corrisponde a *standard* internazionali. È quindi sufficiente modificare o introdurre alcune disposizioni legislative più chiare e stringenti per conferire al sistema della cosiddetta « RCAuto », recentemente riformato da alcune norme contenute nella legge 12 dicembre 2002, n. 273, quegli aspetti di equità e di maggiore rispon-

denza alle regole del libero mercato, che si traducono direttamente ed immediatamente in sensibili vantaggi economici per i cittadini, sia in veste di clienti che pagano i premi alle assicurazioni, sia in quella di utenti della strada che sono coinvolti in sinistri, a torto o a ragione, per i quali meritano l'attenzione di un sistema assicurativo-finanziario che non sempre risponde con tempestività e completezza alle attese dei consumatori.

L'impressione che deriva dalla osservazione delle modalità con le quali è gestito, a volte in modo discrezionale, a volte in maniera del tutto arbitraria, il susseguirsi degli eventi giuridici che determinano il pagamento del premio e la prestazione dell'obbligazione legata ad un contratto assicurativo RCAuto, è quella di una serie di falle che consentono ingiusti aggravii degli oneri a carico dei consumatori, cui non corrispondono la qualità ed i livelli

dei servizi e delle prestazioni che la legge ed il mercato pongono in capo alle imprese assicuratrici.

In considerazione di tale palese situazione di difficoltà che grava su un cittadino-utente che è lasciato solo e senza difesa a tutelare i propri interessi contro quelli di potenti *lobby* finanziarie e commerciali, lo sforzo del legislatore deve essere quello di limitare i danni e di prevenire gli abusi, eliminando i margini di eccessiva discrezionalità che offrono alle imprese assicuratrici la possibilità di esercitare, a volte persino in modo legale, il diritto e la legge del più forte.

Il problema è molto sentito anche a livello europeo. Se dal 1969 la RCAuto è diventata obbligatoria per tutti, fin dal 1972 l'Unione europea si è dotata di direttive comuni allo scopo di colmare i vuoti che ancora esistono nella copertura assicurativa obbligatoria dei passeggeri all'interno della Comunità. L'Italia ha innovato la propria normativa quasi esclusivamente per ottemperare alle prescrizioni comunitarie, ma non si è mai collocata chiaramente in una prospettiva di tutela del consumatore finale del prodotto assicurativo.

L'istituzione dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo (ISVAP), l'istituto che vigila sulle imprese assicuratrici private, è sembrata più un'emissione governativa voluta per regolamentare la concorrenza tra le imprese sul mercato, che una vera e propria volontà di governare con maggiore incisività un settore le cui sorti erano sempre state nelle mani dell'associazione di categoria delle imprese stesse. Ma è proprio dall'ISVAP che più recentemente giungono le maggiori istanze rivolte direttamente a dare seguito alle esigenze dei consumatori. Infatti il ruolo svolto dall'Istituto, cioè quello di controllare che l'iniziativa privata non si svolga a danno dell'interesse pubblico che esso è chiamato a tutelare, tende per sua stessa natura a collocarsi dalla parte dei cittadini utenti, pur non dimenticando il ruolo spettante ai cittadini lavoratori, impiegati nel settore assicurativo.

È chiaro ed evidente che le modifiche ordinamentali e normative che concernono importanti settori del mercato non possono prescindere dalla valutazione attenta dei riflessi economici ed occupazionali che essi possono ingenerare nel settore assicurativo. Le imprese devono rispettare principi generali che limitano il proprio interesse primario, che è quello di ogni impresa, cioè di generare utili, e perciò accumulo di ricchezza e di investimenti, ma non devono essere poste nelle condizioni di modificare i propri piani finanziari al punto di dover operare economie, razionalizzazioni e ristrutturazioni produttive che si rivolgono a danno dei lavoratori e, quindi, dell'intera collettività.

In un certo senso, quindi, il mantenimento di un impianto normativo generale in materia di RCAuto, che si avvia a compiere tra poco i trentacinque anni di vigenza, assicura una continuità di *know-how* manageriale, di investimenti finanziari, di tranquillità imprenditoriale alle società assicuratrici, che rende questo settore appetibile sia per gli investimenti nel capitale sociale delle imprese, sia indirettamente nel mercato finanziario e borsistico. Il mercato assicurativo è una fetta importante dell'economia del Paese e come tale merita attenzione e rispetto.

In questo senso le misure, per la gran parte favorevoli al consumatore, che qui si propongono sono state accuratamente meditate per offrire una ricaduta positiva in termini di qualità del servizio offerto al cittadino-utente senza pregiudicare l'economia delle società assicuratrici che lavorano con onestà e competenza, mentre rendono la vita più difficile a società improvvisate, corsari della finanza ed agenti e mandatari che realizzano e distribuiscono il prodotto assicurativo senza alcuno scrupolo e senza prevedere i disagi e le difficoltà cui possono costringere i propri clienti.

La presente proposta di legge è favorevole ai consumatori ma è anche utile a recuperare un rapporto di fiducia e quindi quote di mercato per quegli operatori onesti che dispiegano la propria iniziativa economica con continuità da più di trenta

anni in un settore che è stato spesso oggetto di truffe, di « prendi i soldi e scappa », di società nate come i funghi e poi svanite nel nulla. Più che danneggiare le compagnie assicurative, la fiducia del consumatore nelle imprese consente a queste ultime di vincere certe recenti tendenze del mercato, che hanno portato in Italia prodotti esteri, con l'ausilio di nuove e convincenti tecniche di *marketing* distribuite anche per via telematica.

Una maggior fiducia, una più sicura presenza sul territorio, maggiore efficienza amministrativa — soprattutto nei risarcimenti — condizioni contrattuali più eque finiscono con il rafforzare e non con il danneggiare le imprese assicuratrici, che cominciano a comprendere di essere i primi soggetti interessati a soddisfare le esigenze dei propri clienti. Da questo punto di vista la controparte delle imprese assicuratrici RCAuto è sempre di meno il Governo, in fase di contrattazione delle tariffe, e sempre di più l'organizzazione dei consumatori e degli utenti. Questo processo di sburocratizzazione della RCAuto sta avanzando lentamente ma certamente non può più regredire, sia in Italia che in Europa.

Entrando nel merito delle singole disposizioni, con l'articolo 1 della presente proposta di legge si vuole evitare agli automobilisti l'obbligo, tutto a favore delle compagnie assicuratrici, di ricominciare nuovamente il sistema del *bonus-malus* ogni volta che si acquisisce un nuovo veicolo, anche in caso di furto o demolizione del precedente. La disposizione obbliga le imprese a garantire al proprio cliente la stessa classe di trattamento tariffario applicata al veicolo precedentemente assicurato.

L'articolo 2 pone rimedio ad un'altra ingiustizia, che pone a carico dell'assicurato la responsabilità civile derivante dalla circolazione del veicolo rubato. Qui si propone semplicemente che una volta fatta la relativa denuncia di furto, l'assicurato non debba subire conseguenze di alcun genere, neanche sul piano tariffario, per un bene di cui ha perso il possesso, anche se mantiene ipoteticamente la pro-

prietà — sempre che il mezzo venga ritrovato.

L'articolo 3 dispone che la classe tariffaria applicata ad un soggetto, qualora sia proprietario di più veicoli, non può che riferirsi ad un rischio omogeneo. Quindi il proprietario di due o più veicoli deve essere inserito in una tariffa di rischio uguale per tutti i veicoli che possiede. Questo articolo dispone che la perequazione del *bonus-malus* si applichi anche ai motocicli e ciclomotori che ora ne sono esclusi.

L'articolo 4 dispone che le modalità del risarcimento del danno ai terzi trasportati o ai terzi estranei siano le stesse applicate al danno subito dall'assicurato.

L'articolo 5 consente all'assicurato o al danneggiato di valersi di un perito assicurativo diverso da quello dell'impresa assicuratrice, ponendo il relativo onere a carico di quest'ultima.

L'articolo 6 prevede che le imprese assicuratrici non possano vendere il proprio prodotto RCAuto soltanto mediante una operazione commerciale e di *marketing*, ma debbano essere presenti sul territorio anche con i servizi successivi in favore dei propri clienti: informazioni, pagamento dei premi, perizie e liquidazioni dei sinistri. Questo è un aspetto molto importante della legge, perché molto spesso il cliente vede sul territorio solo chi gli chiede di pagare il premio, mentre è costretto a lunghi spostamenti e a file interminabili per ottenere il pagamento delle prestazioni assicurate. La tendenza delle imprese assicuratrici è infatti quella di inviare i propri agenti di vendita e di riscossione anche nei piccolissimi comuni, ma non di servire con altrettanta capillarità i propri clienti al momento del pagamento della prestazione assicurata.

L'articolo 7 vuole impedire che nel mercato assicurativo si realizzino abusi simili a quelli che il codice penale classifica come « usurai » sul piano bancario e creditizio. Ovviamente in questo caso non si può parlare di usura, ma di eccessiva onerosità, non solo civilmente ma anche penalmente rilevante. In analogia con le norme sull'usura il Ministro delle attività produttive rileva i premi medi dell'RCAuto

e li pubblica nella *Gazzetta Ufficiale*, in modo da consentire ai cittadini di controllare che il proprio premio sia contenuto nel limite massimo del 50 per cento superiore alla media. Superato tale limite scattano sanzioni penali e multe e, naturalmente, il rimborso all'assicurato della parte eccedente il premio legalmente ammissibile. Ad esempio, posto che sia 100 euro il premio medio accertato, l'assicurato può accettare — tutelandosi ovviamente con la scelta di premi più economici sul libero mercato — un premio massimo di 150 euro. Un preteso premio di 180 euro comporta la denuncia penale e la restituzione di 30 euro.

L'articolo 8 consente all'assicurato di valersi di un proprio consulente di fiducia con oneri a carico dell'impresa assicuratrice nel caso in cui, decorsi quaranta giorni dalla data della richiesta, quest'ultima non abbia provveduto alla quantificazione del danno.

L'articolo 9 offre un'ulteriore possibilità di liberalizzare il mercato e di favorire una sana concorrenza. Si dispone infatti l'abolizione dei contratti di esclusiva, con i quali le imprese assicuratrici tengono legati i propri agenti di vendita.

L'articolo 10 dispone nuove modalità per il risarcimento del danno materiale, che può essere liquidato in luogo della riparazione del veicolo.

L'articolo 11 introduce termini più rapidi per lo svolgimento delle attività istruttorie legate all'accertamento ed alla liquidazione del danno subito dalle persone, prevedendo visite mediche ed altri accertamenti in tempi più ristretti.

L'articolo 12 dispone una nuova modalità di ricorso ad un procedimento ar-

bitrale per la quantificazione definitiva del danno subito. In tal modo si determina una soluzione stragiudiziale e quindi più rapida del contenzioso tra società assicuratrici e clienti.

L'articolo 13 rende più trasparenti e consultabili agli assicurati le banche dati dell'ISVAP, formate a loro volta dalle comunicazioni obbligatorie rese all'Istituto dalle società assicuratrici. Per quanto concerne i sinistri, il cittadino potrà accedere solo ai dati di quelli in cui è coinvolto personalmente, a qualunque titolo. L'ISVAP dovrà inoltre pubblicare un bollettino con tutte le sanzioni comminate alle imprese che esercitano la RCAuto.

L'articolo 14 dispone che, per maggiore trasparenza e conoscenza delle tariffe, le imprese assicuratrici debbano pubblicarle anche sui servizi di Televideo.

L'articolo 15 propone un sistema di calcolo delle riserve finanziarie che sia ancorato all'inflazione programmata dal Governo, e non a quella accertata dall'Istituto nazionale di statistica, sulla base di operazioni di matematica finanziaria da evidenziare con chiarezza in una comunicazione all'ISVAP del tutto separata dagli altri dati di bilancio dell'impresa assicuratrice.

Malgrado le continue e recenti modificazioni alla normativa dell'RCAuto, l'approvazione della proposta di legge si rende ulteriormente necessaria in quanto essa è portatrice di valori generali di interesse comune per tutta la collettività, con i quali si apre una prospettiva nuova di partecipazione diretta dei consumatori alle scelte che regolano il mercato.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Validità del contratto in caso di furto o demolizione).

1. Al primo comma, secondo periodo, dell'articolo 8 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, la parola: « nuovo » è soppressa.

2. Al secondo comma dell'articolo 8 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, le parole: « di cui al presente articolo » sono sostituite dalle seguenti: « di cui ai periodi primo e secondo del primo comma ».

3. All'articolo 8 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« In caso di furto del veicolo assicurato, regolarmente denunciato all'autorità competente, ovvero in caso di demolizione dello stesso, l'assicurato ha diritto alla prosecuzione della validità del contratto a valere su altro veicolo di sua proprietà, previo l'eventuale conguaglio del premio, mantenendo invariato il livello della formula tariffaria *bonus-malus* già applicato ».

ART. 2.

(Responsabilità civile in caso di furto).

1. Al primo comma dell'articolo 19 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, dopo la lettera *b)* è inserita la seguente:

« *b-bis)* il veicolo o natante risulti oggetto di furto regolarmente denunciato alle autorità competenti; ».

2. Al secondo comma dell'articolo 19 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, le parole: « Nel-

l'ipotesi di cui alla lettera *b)* » sono sostituite dalle seguenti: « Nelle ipotesi di cui alle lettere *b)* e *b-bis)* ».

ART. 3.

(Perequazione della formula tariffaria bonus-malus. Applicazione a motocicli e ciclomotori).

1. L'assicurato che stipula nuovi contratti assicurativi per altri veicoli di sua proprietà con la medesima compagnia assicuratrice ha diritto, su sua richiesta, per questi ultimi, all'applicazione della formula tariffaria *bonus-malus* già maturata per il primo veicolo.

2. La formula tariffaria *bonus-malus* si applica anche ai contratti di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione di ciclomotori e di motocicli, per i quali le imprese assicuratrici devono prevedere una apposita tabella di perequazione cui fare riferimento al momento del rilascio all'assicurato dell'attestazione dello stato di rischio.

ART. 4.

(Risarcimento del danno ai terzi trasportati e ai terzi estranei).

1. Dopo l'articolo 22 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

« ART. 22-*bis*. 1. In caso di sinistro tra veicoli in cui i terzi trasportati, ovvero i terzi estranei ai proprietari e ai conducenti dei veicoli, riportano lesioni personali o anche solo danni a cose di loro proprietà, per la denuncia, gli accertamenti, il risarcimento e la liquidazione del danno, anche biologico, si applicano le procedure e le modalità previste dall'articolo 3 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, e successive modificazioni, e dall'articolo 5 della legge 5 marzo 2001, n. 57, e successive modificazioni ».

ART. 5.

(Perito assicurativo di fiducia).

1. All'articolo 3 della legge 17 febbraio 1992, n. 166, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *1-bis.* Nel caso in cui l'assicurato si avvalga della facoltà di ricorrere ad un perito assicurativo nei modi previsti dal comma 1, il pagamento della prestazione professionale spetta direttamente alla compagnia assicuratrice, previo recepimento della parcella professionale e di copia della perizia assicurativa consegnata all'assicurato. Tale facoltà si estende anche al danneggiato, nel caso in cui sia persona diversa dall'assicurato ».

ART. 6.

(Requisiti dell'impresa assicuratrice per l'esercizio dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti).

1. All'articolo 10 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« *1-bis.* A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione ciascuna impresa può essere autorizzata ad esercitare l'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti soltanto se realizza contemporaneamente le seguenti condizioni in ciascuna provincia del territorio nazionale:

a) è presente con proprie strutture di vendita;

b) è a disposizione degli assicurati con propri uffici informativi;

c) è presente con propri uffici di liquidazione dei sinistri in gestione diretta.

1-ter. Le imprese possono ottemperare alle condizioni di cui al comma *1-bis* anche in consorzio con altre imprese e

comunque per una percentuale non superiore ad un terzo delle proprie strutture in gestione diretta.

1-quater. Le imprese che, alla data di entrata in vigore delle disposizioni di cui ai commi *1-bis* e *1-ter* e al presente comma, sono autorizzate ad esercitare l'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, possono proseguire tale esercizio per un anno, al termine del quale, ove non ottemperino alle condizioni di cui ai commi *1-bis* e *1-ter*, l'autorizzazione è revocata ».

ART. 7.

(Eccessiva, ingiusta e immotivata onerosità del premio assicurativo).

1. In conformità a quanto previsto dalla legge 7 marzo 1996, n. 108, e successive modificazioni, in materia di usura, le tariffe assicurative sono considerate eccessivamente onerose a carico dell'assicurato e produttive di un arricchimento ingiusto e immotivato in favore delle imprese che esercitano l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, quando il premio e gli altri vantaggi o compensi, avuto riguardo alle concrete modalità del pagamento e al premio medio praticato per operazioni similari, risultano comunque sproporzionati rispetto alla prestazione della garanzia principale, ovvero al rischio effettivamente assunto direttamente dalla impresa assicuratrice. Per la determinazione dell'eccessiva onerosità del premio assicurativo si tiene conto delle commissioni, delle remunerazioni a qualsiasi titolo e delle spese, escluse quelle per imposte e tasse, collegate alla erogazione della prestazione assicurativa.

2. Il Ministro delle attività produttive, sentiti l'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) e l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo (ISVAP), rileva trimestralmente il premio assicurativo effettivo globale medio

annuo, comprensivo di commissioni, di remunerazioni a qualsiasi titolo e di spese, escluse quelle per imposte e tasse, delle tariffe praticate dalle imprese che esercitano l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti nel corso del trimestre precedente. I valori medi derivanti da tale rilevazione sono pubblicati senza ritardo nella *Gazzetta Ufficiale*.

3. Il premio assicurativo è considerato eccessivamente, ingiustamente e immotivatamente oneroso quando supera del 50 per cento il premio medio rilevato e pubblicato ai sensi del comma 2.

4. Chiunque pretenda il pagamento di un premio eccessivamente oneroso ai sensi del presente articolo, nonché, a qualsiasi titolo, concorra alla determinazione, alla approvazione e alla immissione sul mercato della relativa tariffa, è punito con la reclusione da uno a sei anni e con la multa da 3.500 euro a 15.000 euro, salva, agli effetti civili, la immediata restituzione agli assicurati della parte di premio eccedente il limite determinato ai sensi del comma 3.

5. Per quanto non previsto dal presente articolo si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 644 del codice penale, nonché le disposizioni di cui alla legge 7 marzo 1996, n. 108, e successive modificazioni.

ART. 8.

(Consulenti di fiducia).

1. Al primo periodo dell'articolo 22 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, le parole: « decorsi sessanta giorni » sono sostituite dalle seguenti: « decorsi quaranta giorni ».

2. In caso di inosservanza da parte dell'impresa assicuratrice dei termini, delle procedure e delle modalità di cui all'articolo 3 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, e successive modificazioni, e all'articolo 22 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, come da ultimo modificato dal comma 1 del

presente articolo, l'assicurato può avvalersi della consulenza e dell'assistenza di uno o più professionisti di propria fiducia, i cui compensi professionali sono imputati all'impresa assicuratrice.

ART. 9.

(Clausola di esclusività nei contratti di agenzia per l'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti).

1. La clausola di esclusiva, relativa al divieto di assunzione da parte dell'agente dell'incarico di trattare nella stessa zona e per lo stesso ramo gli affari di più imprese in concorrenza tra loro, di cui alla seconda parte dell'articolo 1743 del codice civile, non si applica ai contratti di agenzia intercorrenti con agenti di assicurazione che operano nel settore dei contratti dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti.

2. Eventuali clausole presenti nei contratti di cui al comma 1, che prevedono diritti di esclusiva a favore di una o di entrambe le parti, sono prive di efficacia.

3. Nei contratti in corso alla data di entrata in vigore della presente legge le clausole di cui al comma 2 restano prive di efficacia decorsi tre mesi dalla richiesta scritta comunicata da una delle parti.

ART. 10.

(Risarcimento del danno materiale).

1. Il nono comma dell'articolo 3 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, introdotto dall'articolo 23, comma 2, della legge 12 dicembre 2002, n. 273, è sostituito dai seguenti:

« Nel caso in cui l'assicuratore ed il danneggiato abbiano concordato, entro i termini di cui al primo comma, la ripara-
zione dei danni subiti dal veicolo, il

termine di quindici giorni indicato al sesto comma decorre dalla data di ricevimento da parte dell'assicuratore della relativa documentazione fiscale.

Il termine di cui al nono comma vale anche nel caso in cui il danneggiato abbia delegato all'autoriparatore la riscossione dell'importo da liquidare.

Qualora la riparazione risulti antieconomica rispetto al valore di mercato del veicolo medesimo al momento del sinistro ed agli ulteriori oneri e danni derivanti dalla sua eventuale sostituzione, al danneggiato è liquidato un risarcimento pecuniario pari a tale complessivo valore.

Nel caso di cui all'undicesimo comma, qualora il danneggiato accetti il risarcimento pecuniario in luogo della riparazione, il veicolo è inviato a rottamazione ovvero sottoposto obbligatoriamente a revisione presso un soggetto autorizzato a norma di legge e non può circolare prima che detta revisione escluda la pericolosità della mancata riparazione ».

2. Il decimo comma dell'articolo 3 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, e successive modificazioni, è abrogato.

ART. 11.

(Attività istruttorie).

1. All'articolo 3, primo comma, del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, e successive modificazioni, al secondo periodo le parole: « Entro sessanta giorni » sono sostituite dalle seguenti: « Entro quaranta giorni », e al terzo periodo le parole: « Il termine di sessanta giorni è ridotto a trenta » sono sostituite dalle seguenti: « Il termine di quaranta giorni è ridotto a venti ».

2. Dopo l'articolo 3 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, come da ultimo modificato dalla presente legge, è inserito il seguente:

« ART. 3-*bis*. 1. Le visite mediche disposte per controllo dall'impresa assicuratrice devono avere luogo nel termine perentorio di quindici giorni dal recepimento della comunicazione all'impresa da parte del danneggiato di aver maturato la stabilizzazione dei postumi; decorso inutilmente tale termine si intende che l'impresa abbia rinunciato ad effettuare le visite.

2. L'esito della visita medica di cui al comma 1 deve essere refertato, ai fini della successiva offerta di risarcimento da parte dell'impresa, entro quindici giorni dall'effettuazione della visita stessa ».

ART. 12.

(Determinazione del valore del danno e risarcimento).

1. Dopo l'articolo 31 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

« ART. 31-*bis*. 1. Ad esclusione dei casi di cui all'articolo 19, la quantificazione del danno, qualora le offerte di risarcimento dell'impresa non soddisfino le richieste di risarcimento del danneggiato può, prima che sia avviato il procedimento innanzi all'autorità giudiziaria, essere demandata ad un collegio arbitrale, composto da un consulente tecnico per ciascuna delle parti e presieduto da un consulente tecnico nominato dal presidente del tribunale competente, che deve pronunciarsi entro dieci giorni dal recepimento del fascicolo contenente la documentazione relativa alla decisione ».

ART. 13.

(Fruibilità delle banche dati ISVAP).

1. Dopo l'articolo 12-*quater* della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è inserito il seguente:

« ART. 12-*quinqüies*. 1. L'ISVAP deve garantire ai cittadini direttamente interessati, per consultazione diretta e per via telematica, l'accesso ai dati forniti dalle

imprese assicuratrici in relazione ai sinistri in cui sono personalmente coinvolti a qualunque titolo.

2. L'ISVAP rende pubbliche, mediante una speciale sezione del proprio bollettino mensile, le sanzioni comminate, a qualunque titolo, ad ogni singola impresa autorizzata ad esercitare l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti ».

ART. 14.

(Pubblicità dei premi e delle condizioni di polizza sui servizi di Televideo).

1. Al comma 2 dell'articolo 12-*bis* della legge 24 dicembre 1969, n. 990, dopo le parole: « nei punti di vendita » sono inserite le seguenti: « mediante la pubblicazione sui servizi di Televideo delle reti televisive nazionali ».

ART. 15.

(Riserve finanziarie).

1. All'articolo 13 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« In ogni caso gli importi indicati all'articolo 12 del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 175, e successive modificazioni, sono incrementati, per l'anno 2003, del 20 per cento, previo smontamento globale delle riserve finanziarie, mediante l'esecuzione di operazioni di matematica finanziaria e di tecnica attuariale che devono essere documentate all'ISVAP con l'invio di un bollettino separato dai dati complessivi di bilancio.

Gli adeguamenti annuali delle riserve, ai fini di cui al secondo comma, sono calcolati sulla base del tasso di inflazione programmato indicato dal Governo nel Documento di programmazione economico-finanziaria ».

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,26



14PDL0041430