



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 30 maggio 2018
(OR. en)

9365/18

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0168 (COD)**

EF 147
ECOFIN 494
CODEC 865
SURE 27

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	24 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 336 final
Oggetto:	Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante modifica della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 336 final.

All.: COM(2018) 336 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 24.5.2018
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2018) 248 final} - {SWD(2018) 247 final} - {SWD(2018) 248 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La direttiva assicurazione autoveicoli costituisce uno strumento giuridico fondamentale che rafforza il corretto funzionamento del mercato unico. Essa consente ai residenti dell'UE di attraversare senza interruzioni le frontiere interne dell'UE con i loro veicoli sia a fini d'affari che ricreativi. Sulla base di un premio unico, i residenti dell'UE possono viaggiare ovunque senza la necessità di acquistare un'assicurazione aggiuntiva e, nella stessa ottica, la direttiva cerca di realizzare un elevato livello di convergenza per quanto riguarda la protezione delle potenziali vittime di incidenti automobilistici. La direttiva è altresì fondamentale per il funzionamento dello spazio Schengen.

La prima direttiva sull'assicurazione autoveicoli¹ è stata adottata nel 1972, con il duplice obiettivo di proteggere le vittime di incidenti automobilistici (con o senza un elemento transfrontaliero) e facilitare la libera circolazione dei veicoli fra gli Stati membri. I fondamenti della legislazione dell'UE in materia di assicurazione autoveicoli risiedono nel sistema della carta verde internazionale, un accordo non UE che coinvolge 48 paesi, ma la normativa UE si spinge oltre. Dal 1972, cinque direttive sull'assicurazione degli autoveicoli hanno progressivamente rafforzato la direttiva e potenziato le sue disposizioni; esse sono state consolidate nella direttiva 2009/103/CE (di seguito "la direttiva"). Gli elementi chiave della direttiva sono i seguenti:

- L'obbligo per i veicoli a motore di disporre di una polizza di assicurazione della responsabilità civile autoveicoli, valida per tutte le parti dell'Unione europea, sulla base di un premio unico.
- Gli importi minimi obbligatori di copertura che tali polizze di assicurazione devono fornire (gli Stati membri possono richiedere una copertura più elevata a livello nazionale).
- Il divieto per gli Stati membri di svolgere controlli sistematici dell'assicurazione dei veicoli che stazionano abitualmente in un altro Stato membro.
- L'obbligo per gli Stati membri di creare fondi di garanzia per il risarcimento delle vittime di incidenti causati da veicoli non assicurati o non identificati.
- La protezione per le vittime di incidenti stradali in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di residenza ("vittime che si trovano all'estero").
- Il diritto per gli assicurati di ottenere una dichiarazione della sinistralità passata degli ultimi cinque anni dal loro assicuratore.

Per valutare l'efficacia, l'efficienza e la coerenza della legislazione in materia di assicurazione autoveicoli, il programma di lavoro della Commissione per il 2016 ha annunciato una valutazione della direttiva². La conclusione della valutazione è stata che la maggior parte degli elementi della direttiva resta idonea allo scopo previsto, mentre sarebbero opportune alcune modifiche in settori specifici.

¹ Direttiva 72/166/CE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità.

² Cfr. la valutazione d'impatto iniziale del 24 luglio 2017, disponibile [qui](#). Il completamento della valutazione è stato rimandato al 2017 al fine di attendere la sentenza "Andrade" della CGUE pronunciata il 28 novembre 2017 e la sentenza "Torreiro" della CGUE pronunciata il 20 dicembre 2017.

Inoltre, nel piano d'azione riguardante i servizi finanziari destinati ai consumatori del marzo 2017³, la Commissione ha annunciato che, a seguito di una valutazione, avrebbe deciso prontamente sulle possibili modifiche della direttiva al fine di accrescere la protezione delle vittime di incidenti stradali nei casi in cui l'assicuratore sia insolvente e migliorare il riconoscimento delle attestazioni di sinistralità passata, in particolare in un contesto transfrontaliero. La presente proposta affronta tali due questioni, unitamente alle altre tre identificate nella valutazione: i controlli dell'assicurazione per contrastare la circolazione di veicoli non assicurati, l'armonizzazione degli importi minimi di copertura e il campo di applicazione della direttiva.

1) Insolvenza dell'assicuratore

Secondo la direttiva, organismi di indennizzo devono essere istituiti in ciascuno Stato membro per coprire i costi derivanti da incidenti causati da veicoli non assicurati o non identificati. Tuttavia, tali organismi non sono attualmente tenuti a coprire i costi derivanti dai sinistri qualora l'assicuratore dell'autoveicolo della parte responsabile del sinistro sia insolvente. Ciò significa che, se il diritto nazionale non prevede alcun meccanismo di protezione specifico, le vittime di sinistri causati da un veicolo assicurato presso un assicuratore insolvente potrebbero non essere risarcite.

Un incidente che coinvolge una parte responsabile il cui assicuratore è insolvente pone due problemi principali. Non è sempre chiaro chi, eventualmente, sia responsabile dell'indennizzo iniziale della vittima ("front office"). In secondo luogo, non è chiaro a chi spetti la responsabilità finanziaria ultima del sinistro ("back office"). Tali questioni sono particolarmente importanti quando l'assicuratore fornisce un'assicurazione transfrontaliera tramite la libera prestazione di servizi. In una serie di recenti casi di insolvenza, le vittime di incidenti automobilistici causati da soggetti assicurati presso assicuratori insolventi hanno subito ritardi nel pagamento dell'indennizzo, mentre le procedure giuridiche nazionali determinavano la responsabilità e il livello di indennizzo.

2) Sinistralità passata

Il piano d'azione riguardante i servizi finanziari destinati ai consumatori⁴ ha descritto una possibile azione nel settore delle attestazioni di sinistralità passata, al fine di avvantaggiare i cittadini che si spostano attraverso le frontiere. Al fine di agevolare il passaggio a un nuovo assicuratore, l'attuale direttiva dispone che gli Stati membri sono tenuti a garantire che l'assicurato abbia il diritto di esigere un'attestazione di sinistralità passata relativa agli ultimi cinque anni. Tuttavia, non vi è nessun obbligo per gli assicuratori di tenere conto di tali attestazioni nel calcolo dei premi assicurativi. La valutazione ha messo in luce che, spesso, tali attestazioni sono ignorate dalle imprese di assicurazione, soprattutto quando esse sono emesse da un assicuratore in un altro Stato membro e, talvolta, la loro autenticità è messa in discussione. Per facilitare l'autenticazione delle attestazioni di sinistralità passata da parte degli assicuratori è utile che contenuto e formato siano gli stessi in tutta l'UE. Inoltre, laddove gli assicuratori tengano conto dell'attestazione di sinistralità ai fini della determinazione dei premi, non dovrebbe esserci alcuna distinzione basata sulla nazionalità o sulla sola base del precedente Stato membro di residenza dell'assicurato.

³ COM(2017) 139 final del 23 marzo 2017, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52017DC0139>.

⁴ [Cfr. nota 3.](#)

3) Rischi dovuti alla circolazione di veicoli non assicurati

Secondo l'Associazione delle autorità europee di immatricolazione dei veicoli e di registrazione degli automobilisti (*Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities*) (EREG⁵), la circolazione di veicoli a motore non assicurati, privi di un'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile autoveicoli, è un problema sempre più grave nell'UE. Il costo per l'UE è stato stimato in sinistri pari a 870 milioni di EUR nel 2011 per l'UE nel suo insieme.

La guida senza una copertura assicurativa incide negativamente su un'ampia gamma di parti interessate, tra cui le vittime di incidenti, gli assicuratori, i fondi di garanzia e i contraenti che hanno sottoscritto un'assicurazione autoveicoli.

La circolazione di veicoli non assicurati rappresenta un problema a livello sia nazionale che europeo. L'articolo 3 della direttiva obbliga gli Stati membri ad *“adotta[re] tutte le misure necessarie [...] affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione”*. Benché la direttiva non stabilisca quali azioni dovrebbero essere adottate, gli Stati membri hanno l'obbligo di adottare misure efficaci per ridurre i rischi di circolazione di veicoli non assicurati. Essi sono autorizzati a effettuare la verifica sistematica a livello nazionale delle polizze registrate di assicurazione responsabilità civile autoveicoli, condurre controlli stradali e applicare sanzioni efficaci ai proprietari di veicoli non assicurati.

La guida non assicurata ha una dimensione europea, dal momento che i veicoli non assicurati circolano non soltanto negli Stati membri in cui sono immatricolati, ma anche in altri Stati membri. L'articolo 4 della direttiva, tuttavia, vieta i controlli dell'assicurazione sui veicoli che stazionano abitualmente in un altro Stato membro, in quanto ostacolo alla libera circolazione dei veicoli nel mercato interno (e, indirettamente, delle persone).

L'articolo 4 dell'attuale direttiva vieta tutti i controlli sistematici dell'assicurazione dei veicoli che stazionano abitualmente in un altro Stato membro, compresi quelli in cui il veicolo non deve essere fermato. Taluni nuovi sviluppi tecnologici (tecnologie di riconoscimento delle targhe) consentono tuttavia di eseguire controlli senza ostacolare i veicoli e non interferirebbero con la libera circolazione di persone e veicoli. Pertanto, la proposta consentirebbe la verifica dell'assicurazione dei veicoli, laddove i controlli formino parte di un sistema generale di controlli sul territorio nazionale, non siano discriminatori, non impongano di fermare il veicolo e siano necessari e proporzionati per raggiungere la finalità perseguita.

Inoltre, tale verifica dell'assicurazione dei veicoli che entrano nel territorio nazionale comporta lo scambio di dati tra gli Stati membri; in questo caso è necessario salvaguardare i diritti dell'interessato, le libertà e l'interesse legittimo. Le disposizioni del regolamento generale dell'UE sulla protezione dei dati⁶ si applicano al trattamento dei dati personali ai fini della lotta contro la guida non assicurata. La legislazione nazionale dovrebbe rispettare le condizioni e i requisiti di cui al suddetto regolamento, in particolare al fine di garantire che i dati personali siano trattati in modo lecito ed equo nonché trasparente, siano raccolti per scopi espliciti e leciti, facciano riferimento alla base giuridica per il trattamento, soddisfino i pertinenti requisiti di sicurezza e di riservatezza stabiliti nel regolamento generale dell'UE sulla protezione dei dati e rispettino i principi di necessità, proporzionalità, limitazione delle

⁵ EREG, Gruppo tematico XI per il contrasto alla circolazione di veicoli non assicurati, 8 aprile 2013, <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>

⁶ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

finalità e adeguatezza del periodo di conservazione dei dati. Inoltre, la protezione dei dati personali fin dalla progettazione e la protezione dei dati di default dovrebbero essere integrate in tutti i sistemi di trattamento dei dati sviluppati e utilizzati nel quadro della legislazione degli Stati membri. Tutte le operazioni di trattamento, comprese quelle relative alla cooperazione amministrativa e all'assistenza reciproca tra le autorità competenti degli Stati membri, dovrebbero avvenire in conformità alle norme sulla protezione dei dati personali di cui al regolamento generale dell'UE sulla protezione dei dati e in conformità alla pertinente legislazione nazionale.

4) Importi minimi di copertura

L'articolo 9 della direttiva stabilisce gli importi minimi di copertura obbligatoria fino ai quali deve essere previsto un indennizzo nell'ambito di una polizza di assicurazione di responsabilità civile autoveicoli. Tali importi minimi garantiscono che vi sia un livello sufficiente di tutela minima delle vittime di incidenti automobilistici in tutta l'UE in caso di danni alle persone e danni a cose, indipendentemente dalla categoria del veicolo. Tuttavia, sebbene la direttiva miri a stabilire pari importi minimi di copertura in tutti gli Stati membri dell'UE, attualmente 13 Stati membri sono soggetti a importi minimi più bassi rispetto a quelli più alti previsti dalla direttiva. Ciò è dovuto ai periodi di transizione a norma dell'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 84/5/CEE, modificata dalla direttiva 2005/14/CE, e ha consentito ad alcuni Stati membri di ritardare la piena applicazione degli importi minimi. Tuttavia, a causa delle diverse date di riferimento dei diversi Stati membri per il ricalcolo periodico degli importi minimi, permane un divario tra questi 13 Stati membri che hanno beneficiato di periodi di transizione e tutti gli altri Stati membri. Questo perché, anche se nel frattempo sono scaduti i periodi di transizione, le rispettive date di fine dei periodi di transizione sono tuttora utilizzate come date di riferimento per l'aggiornamento quinquennale dell'inflazione. Pertanto, tali importi minimi non sono ancora gli stessi in tutti gli Stati membri. Gli Stati membri sono liberi di imporre a livello nazionale importi di copertura della responsabilità civile autoveicoli più elevati di quelli minimi imposti dalla direttiva, ma la maggior parte dei 13 Stati membri con importi obbligatori bassi non impone importi di copertura più elevati.

5) Campo di applicazione della direttiva

Una serie di sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea e, principalmente, quelle dei casi "Vnuk", "Andrade" e "Torreiro"⁷, ha chiarito il campo di applicazione della direttiva. La sentenza Vnuk, del settembre 2014, ha chiarito che il campo di applicazione dell'obbligo di assicurazione della responsabilità civile autoveicoli di cui all'articolo 3 della direttiva comprende qualsiasi attività coerente con la "funzione abituale" di un veicolo, indipendentemente dal luogo in cui il veicolo è utilizzato. La sentenza Rodrigues de Andrade, del 28 novembre 2017, ha precisato che solo "l'uso abituale del veicolo come mezzo di trasporto" e "a prescindere dal terreno" dovrebbe essere oggetto di assicurazione responsabilità civile autoveicoli, esclusi gli incidenti in cui il veicolo è stato utilizzato esclusivamente per uso agricolo. Tali sentenze hanno precisato che gli autoveicoli sono destinati di norma a fungere da mezzo di trasporto, indipendentemente dalle loro caratteristiche, e che per uso si intende qualsiasi utilizzo conforme alla loro funzione abituale in quanto mezzi di trasporto, indipendentemente dal terreno su cui sono utilizzati e dal fatto che siano fermi o in movimento. La decisione chiarisce che gli incidenti causati durante l'uso abituale di un veicolo ai fini del trasporto, compreso il suo uso in proprietà private, rimangono nel campo di applicazione della direttiva.

⁷ Sentenza Vnuk (C-162/13), sentenza Rodrigues de Andrade (C-514/16), sentenza Torreiro (C-334/16)

Pertanto, al fine di garantire la certezza del diritto e la chiarezza, la presente proposta codifica la giurisprudenza della Corte nella legislazione dell'UE. Ciò garantisce un'attuazione uniforme della giurisprudenza della Corte nell'ambito del diritto nazionale.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Le modifiche proposte sono coerenti con gli obiettivi generali della direttiva di garantire un livello elevato di protezione per le vittime di incidenti stradali e facilitare la libera circolazione delle persone e dei veicoli in tutta l'UE. Esse miglioreranno inoltre la fiducia nel mercato unico dell'assicurazione autoveicoli, aumentando la certezza del diritto connesso alla vendita transfrontaliera di assicurazioni di autoveicoli in regime di libera prestazione dei servizi, riducendo il rischio causato dalla potenziale insolvenza dell'assicuratore di un veicolo a motore. Il mercato interno dell'assicurazione autoveicoli è anche di fondamentale importanza per le imprese di assicurazione, in quanto rappresenta una parte consistente dell'attività di assicurazione del ramo non vita nell'Unione. Un obiettivo fondamentale dell'azione dell'Unione nel campo dei servizi finanziari dovrebbe quindi essere rafforzare e consolidare il mercato interno in questo settore.

In particolare, la modifica proposta in materia di insolvenza di un assicuratore integra l'articolo 10, che riguarda la protezione delle vittime di incidenti che coinvolgono veicoli non assicurati e non identificati. La modifica dell'articolo 4 della direttiva migliora le possibilità per gli Stati membri di garantire il rispetto dell'obbligo di assicurazione della direttiva mantenendo nel contempo la libera circolazione di persone e veicoli. Inoltre, la modifica dell'articolo 9 in materia di importi minimi di copertura garantisce pari protezione minima in tutti gli Stati membri. La modifica riguardante le attestazioni di sinistralità passata integra i requisiti vigenti di cui all'articolo 16 e agevola l'autenticazione delle attestazioni di sinistralità passata e la parità di trattamento dei contraenti. Inoltre, la codificazione della giurisprudenza della CGUE chiarisce il campo di applicazione della direttiva.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta sostiene la libera circolazione delle persone e dei beni, che costituiscono libertà fondamentali dell'Unione europea. Essa è inoltre coerente con i principi del mercato interno, garantendo la libera prestazione di servizi e la libertà di stabilimento da parte degli assicuratori. Ad esempio, il rafforzamento del diritto per quanto riguarda l'attestazione della sinistralità passata faciliterà la libera circolazione delle persone e le disposizioni in materia di insolvenza degli assicuratori accresceranno la fiducia dei cittadini nelle vendite transfrontaliere di assicurazioni sugli autoveicoli.

La proposta è inoltre in linea con il regolamento generale dell'UE sulla protezione dei dati⁸ garantendo l'opportuna raccolta e il trattamento di dati per finalità di contrasto, ammissibili nell'ambito della direttiva.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della proposta di modifica della direttiva è l'articolo 114, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che consente l'adozione di misure di ravvicinamento delle disposizioni nazionali aventi per oggetto l'instaurazione e il funzionamento del mercato interno. Le modifiche proposte eliminano inoltre alcuni degli

⁸ Cfr. nota 6.

ostacoli diretti e indiretti al funzionamento e al completamento corretti di un mercato integrato per l'assicurazione autoveicoli, facilitano la libera circolazione dei veicoli fra gli Stati membri e garantiscono un trattamento comparabile indipendentemente dal luogo in cui si verifica un incidente all'interno dell'UE. Ne conseguirà un rafforzamento del mercato unico dell'assicurazione autoveicoli, trasmettendo fiducia agli assicurati e alle vittime potenziali sul pieno risarcimento, anche in caso di insolvenza di un assicuratore transfrontaliero di autoveicoli.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

A norma dell'articolo 4 del TFUE, l'azione dell'UE per il completamento del mercato interno deve essere valutata alla luce del principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del TUE.

In tale contesto, occorre ricordare che la direttiva tutela le vittime degli incidenti negli Stati membri dell'UE diversi da quello di residenza, nonché le vittime nazionali di un incidente causato dal conducente di un altro Stato membro. Le misure previste nella proposta possono essere adottate soltanto a livello UE, poiché riguardano gli assicuratori transfrontalieri attivi, i contraenti mobili che hanno sottoscritto un'assicurazione autoveicoli transfrontaliera e i controlli transfrontalieri dell'assicurazione dei veicoli.

Il risarcimento delle vittime di incidenti stradali in caso di insolvenza transfrontaliera di un assicuratore è di fondamentale importanza per il corretto funzionamento del mercato unico. Un'azione non coordinata con un mosaico di quadri e accordi volontari tra gli uffici nazionali di assicurazione degli autoveicoli non può garantire che le vittime siano adeguatamente risarcite e che i rischi siano equamente ripartiti tra gli Stati membri. La parità di condizioni in tutti gli Stati membri in termini di importi minimi di copertura per garantire una pari tutela minima delle vittime di incidenti stradali in tutta l'UE non può essere conseguita con sforzi non coordinati degli Stati membri. Affrontare la circolazione di veicoli non assicurati in caso di traffico transfrontaliero con un'azione a livello nazionale non è realizzabile. Inoltre, solo un intervento a livello dell'UE può garantire la protezione delle vittime in caso di incidenti che coinvolgono un assicuratore insolvente transfrontaliero. Soltanto un'azione a livello dell'UE può assicurare un'applicazione uniforme del campo di applicazione della direttiva. Infine, la garanzia della parità di trattamento delle attestazioni di sinistralità passata da parte degli assicuratori per potenziali assicurati che si spostano al di là delle frontiere non può essere ottenuta mediante un'azione non coordinata.

- **Proporzionalità**

La proposta tiene pienamente conto del principio di proporzionalità, ovvero che l'azione dell'UE dovrebbe non andare oltre quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi dei trattati. Le opzioni prescelte sono state formulate e valutate attentamente al fine di trovare il giusto equilibrio tra l'interesse pubblico in gioco (in particolare, l'esigenza di ridurre la circolazione di veicoli non assicurati e di garantire un pari livello minimo di protezione delle vittime) e i potenziali costi per le autorità pubbliche, gli assicuratori e i contraenti, per garantire l'efficienza in termini di costi delle misure proposte.

- **Scelta dell'atto giuridico**

L'articolo 114 del TFUE consente l'adozione degli atti sotto forma di regolamento o di direttiva. È stata scelta una direttiva, dato che l'atto giuridico al quale si riferiscono le modifiche proposte è anch'esso una direttiva.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Al fine di valutare l'efficacia e l'efficienza del funzionamento della direttiva è stata condotta una valutazione, che comprendeva una consultazione pubblica svoltasi dal 28 luglio al 20 ottobre 2017⁹.

I risultati della consultazione pubblica hanno mostrato una forte soddisfazione delle parti interessate rispetto al funzionamento della maggior parte degli elementi della direttiva. Si è riscontrato un ampio sostegno di tutte le categorie di parti interessate per un'iniziativa dell'UE volta a garantire un rapido versamento di indennizzi alle vittime di incidenti in caso di insolvenza di un assicuratore di autoveicoli, in particolare in un contesto transfrontaliero. La maggior parte delle parti interessate è favorevole all'opzione di far ricadere in tali casi la responsabilità finanziaria ultima sullo Stato membro di stabilimento dell'assicuratore degli autoveicoli di cui trattasi, con una prima responsabilità dello Stato membro di residenza della vittima per garantire un rapido indennizzo.

Non vi è stata opposizione tra le parti interessate all'armonizzazione degli importi minimi di copertura per l'assicurazione degli autoveicoli al livello superiore che già si applica in 15 Stati membri. Alcune associazioni dei consumatori hanno sostenuto un livello differenziato più elevato di copertura obbligatoria per i veicoli di maggiori dimensioni come i camion e gli autobus, ma la proposta è stata respinta dal settore assicurativo e delle imprese di autotrasporto e trasporto pullman in quanto non giustificata da elementi di prova e causa di un aumento dei costi di assicurazione che si ripercuoterebbe sui consumatori finali (in particolare, un incidente che interessa un pullman con molti passeggeri può anche essere causato da un veicolo di dimensioni più ridotte).

Per quanto riguarda il riconoscimento delle attestazioni di sinistralità passata da parte di un nuovo assicuratore, in particolare in un nuovo Stato membro, un certo numero di singoli cittadini ha riferito di aver avuto esperienze negative a tale riguardo e ha richiesto un intervento per garantire che i cittadini mobili transfrontalieri siano trattati dagli assicuratori in modo non diverso dai residenti effettivi di uno Stato membro, per quanto riguarda il riconoscimento delle attestazioni di sinistralità passata. Il settore assicurativo si è detto contrario a obblighi vincolanti per gli assicuratori a tal riguardo, in quanto sproporzionati.

Per quanto riguarda la circolazione di veicoli non assicurati, non vi è stata opposizione rispetto all'autorizzazione di controlli dell'assicurazione non intrusivi utilizzando la tecnologia di riconoscimento delle targhe che non richiede l'arresto dei veicoli.

Inoltre, è emerso un ampio sostegno a chiarire il campo di applicazione della direttiva alla luce della nuova giurisprudenza della Corte. Le parti interessate del settore dei veicoli sportivi hanno chiesto l'esclusione di tale settore dalla direttiva.

La proposta si basa inoltre sui risultati di:

- una consultazione pubblica (dal 30 settembre 2015 al 31 gennaio 2016) nel quadro dell'invito a presentare contributi sul quadro normativo dell'UE per i servizi finanziari, che ha invitato a fornire riscontri e dati empirici sui benefici, sugli effetti non voluti e sulla coerenza

⁹ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2017-motor-insurance-consultation-document_en.pdf

e coesione della normativa finanziaria¹⁰, e un'audizione pubblica relativa all'invito a presentare contributi, tenutasi il 17 maggio 2016¹¹;

- una tavola rotonda sulla revisione della direttiva, che si è tenuta il 12 luglio 2017, compresi i gruppi delle parti interessate, in particolare gli assicuratori, le organizzazioni dei consumatori, il Consiglio dei Bureaux e le autorità degli Stati membri;

- scambi di opinioni con esperti delle autorità degli Stati membri (gruppo di esperti sull'attività bancaria, i pagamenti e le assicurazioni);

- statistiche e relazioni del Consiglio degli uffici di assicurazione (Bureau) di autoveicoli (organismi di diritto privato che sono incaricati dalla direttiva di svolgere alcuni compiti).

• **Valutazione d'impatto**

In linea con l'approccio "Legiferare meglio", la Commissione ha svolto una valutazione dell'impatto di misure alternative¹². La valutazione d'impatto è sostenuta da un parere positivo espresso dal comitato per il controllo normativo il 9 marzo 2018¹³. Nelle sue osservazioni, il comitato ha suggerito che la valutazione d'impatto dovrebbe chiarire la portata della auspicata modifica legislativa del campo di applicazione della direttiva e le ragioni per non esaminare appieno le sue implicazioni. Inoltre, il comitato ha chiesto di collegare la valutazione d'impatto alla valutazione e ha richiesto di migliorare la giustificazione delle misure legislative proposte. Il comitato ha anche chiesto di spiegare meglio il motivo per cui la direttiva è considerata sostenibile in futuro alla luce dei nuovi sviluppi tecnologici, quali i veicoli autonomi e le biciclette elettriche. La proposta è in linea con le conclusioni della valutazione d'impatto.

In risposta alle osservazioni del comitato, la valutazione d'impatto riveduta spiega che, per quanto concerne il campo di applicazione della direttiva, è preferibile codificare, in sostanza, inserendo la disposizione fondamentale contenuta nelle sentenze consecutive della Corte di giustizia dell'Unione europea relativa al campo di applicazione della direttiva, al fine di garantire la chiarezza del diritto. Tale soluzione consentirebbe agli Stati membri di attuare le modifiche implicite nelle sentenze in modo ordinato e trasparente. Inoltre, fornirebbe maggiore certezza del diritto per le parti interessate in merito al campo di applicazione della direttiva, dal momento che le sentenze della Corte verrebbero recepite direttamente nella legislazione nazionale. La codificazione facilita altresì l'applicazione del diritto dell'UE in tale ambito, poiché sarebbe accompagnata da una normale procedura di recepimento.

Inoltre, per quanto riguarda i futuri sviluppi tecnologici, la valutazione d'impatto spiega che l'obbligo imposto dalla direttiva di ottenere un'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile autoveicoli si applica già ai veicoli autonomi e semi-autonomi. La motivazione principale è costituita dalla costante necessità di proteggere e indennizzare le vittime di incidenti che coinvolgono veicoli autonomi che circolano all'interno dell'UE. Si sono verificati numerosi incidenti causati da veicoli autonomi (e semi-autonomi) e ciò dimostra la necessità di tutelare i cittadini dell'UE in caso di incidente. Inoltre, la valutazione d'impatto spiega che i nuovi tipi di veicoli a motore, come le biciclette elettriche, i segway e gli scooter elettrici, rientrano già nel campo di applicazione della direttiva. L'utilizzo di tali nuovi tipi di veicoli elettrici a motore nel traffico ha il potenziale di causare incidenti, le cui vittime devono essere tutelate e rimborsate rapidamente. Tuttavia, l'attuale direttiva attribuisce altresì agli Stati membri il potere di esentare tali veicoli dall'assicurazione per la responsabilità civile

¹⁰ http://ec.europa.eu/finance/consultations/2015/financial-regulatory-framework-review/index_en.htm

¹¹ http://ec.europa.eu/finance/events/2016/0517-call-for-evidence/index_en.htm

¹² DA AGGIUNGERE prima della pubblicazione del documento.

¹³ DA AGGIUNGERE prima della pubblicazione del documento.

autoveicoli, laddove essi lo ritengano necessario. Durante la consultazione pubblica, numerose associazioni che rappresentano l'industria delle biciclette elettriche hanno richiesto l'esclusione di tali veicoli dalla direttiva stessa, sostenendo che imporre un'assicurazione per la responsabilità civile potrebbe minare l'utilizzo delle biciclette elettriche. Ciò non è considerato necessario alla luce del potere degli Stati membri di esentare le biciclette elettriche o qualunque altro nuovo veicolo elettrico a motore. In tal caso, i fondi nazionali di garanzia si farebbero carico dei costi del rimborso delle vittime di incidenti causati da tali nuovi tipi di veicoli. Tale alternativa fornisce il massimo livello di protezione delle vittime, senza la necessità di ulteriori interventi da parte dell'UE.

La valutazione d'impatto ha analizzato varie opzioni per ciascuno dei problemi individuati.

Poiché la direttiva è già esistente, l'opzione di base in tutti i casi è stata di non apportare alcuna modifica alla direttiva. Oltre allo scenario di base, la valutazione d'impatto ha analizzato anche una serie di altre possibili opzioni strategiche.

Per quanto riguarda l'insolvenza degli assicuratori, tema che non fa attualmente parte della direttiva, una seconda possibilità è stata di imporre la responsabilità dell'indennizzo iniziale delle vittime, ma non la responsabilità finale. Una terza opzione è stata di indicare entrambe le responsabilità, con la responsabilità iniziale a carico dello Stato membro di residenza della vittima e la responsabilità ultima a carico dello Stato membro di stabilimento dell'assicuratore insolvente. La valutazione d'impatto ha concluso che la terza soluzione è l'opzione strategica privilegiata, in quanto non solo garantirebbe un rapido risarcimento delle vittime, ma fornirebbe anche ad assicuratori, organismi nazionali di indennizzo e contraenti di assicurazione di autoveicoli, maggiore certezza giuridica sulla liquidazione dei sinistri iniziale e finale, riducendo la necessità di ricorrere a procedimenti giudiziari.

Per quanto riguarda gli importi minimi di copertura, in aggiunta allo scenario di base, una seconda opzione era di armonizzare gli importi di copertura al più alto livello minimo obbligatorio attualmente applicabile negli Stati membri. Una terza possibilità considerata era quella di imporre importi di copertura obbligatoria più elevati per i veicoli di dimensioni maggiori, quali i camion e gli autobus. La valutazione d'impatto ha concluso che la seconda opzione è da preferire in quanto garantisce pari tutela minima delle vittime in tutta l'UE, e non esistono prove sufficienti a sostegno della terza opzione.

Per quanto riguarda la sinistralità passata, in aggiunta allo scenario di base, una seconda possibilità era di elaborare una raccomandazione agli Stati membri sul trattamento delle attestazioni di sinistralità passata. Una terza opzione consisteva nel limitarsi ad armonizzare il modello delle attestazioni di sinistralità passata, senza imporre alcun obbligo di trattamento di tali dichiarazioni da parte degli assicuratori, al fine di agevolare l'autenticazione antifrode. Una quarta opzione era di imporre inoltre agli assicuratori un obbligo di non discriminazione rispetto al trattamento delle attestazioni di sinistralità passata emesse dagli assicuratori in altri Stati membri e un obbligo di trasparenza sull'uso dell'attestazione. La valutazione d'impatto ha concluso che quest'ultima opzione era da preferire, poiché non solo faciliterebbe la normalizzazione delle attestazioni di sinistralità passata, ma garantirebbe anche parità di trattamento della sinistralità passata tra i contraenti nazionali e quelli che si spostano al di là delle frontiere.

Per quanto riguarda la circolazione di veicoli non assicurati, oltre allo scenario di base, una seconda opzione consisteva nell'autorizzare i controlli non intrusivi (attualmente vietati) su base volontaria per gli Stati membri. La terza opzione era quella di rendere obbligatori i controlli dell'assicurazione non intrusivi alle frontiere. Il potenziale di ridurre la circolazione di veicoli non assicurati della terza opzione è stato ritenuto più elevato rispetto a quello della seconda. Tuttavia, la valutazione d'impatto ha considerato che i costi connessi alla terza

opzione potrebbero superare i vantaggi in molti Stati membri, dal momento che i livelli di circolazione di veicoli non assicurati non sono uguali in tutta l'UE. Pertanto, la valutazione d'impatto ha concluso che la seconda opzione (controlli non intrusivi su base volontaria) costituisce l'opzione strategica privilegiata.

Per quanto riguarda il campo di applicazione della direttiva, un allegato alla valutazione d'impatto spiega che l'attuale giurisprudenza della Corte di giustizia sarà codificata attraverso una definizione di "uso del veicolo", dato che non è stata fornita alcuna prova dalle parti interessate che il campo di applicazione definito nella giurisprudenza dia luogo a costi eccessivi. In effetti, alcuni Stati membri hanno già introdotto un obbligo di assicurazione della responsabilità civile autoveicoli, in linea con la giurisprudenza, senza prevedere premi assicurativi eccessivamente elevati, anche per eventi motoristici.

La proposta non avrà alcun impatto ambientale significativo, considerato che le modifiche proposte non incideranno sul volume del traffico.

Si prevede che la proposta non avrà un impatto sociale significativo, ad eccezione dei vantaggi già descritti. Le modifiche proposte sono volte a ridurre la circolazione di veicoli non assicurati, riducendo potenzialmente i premi assicurativi per autoveicoli, nonché a migliorare il livello di protezione delle vittime di incidenti stradali, andando potenzialmente a beneficio di tutti i cittadini dell'UE. La proposta evita il rischio di potenziali aumenti significativi dei premi delle assicurazioni auto. In particolare, le misure proposte in materia di copertura minima comportano soltanto un allineamento degli importi minimi di copertura al fine di assicurare pari protezione minima in tutti gli Stati membri.

La proposta non comporta alcun impatto specifico per le piccole e medie imprese, salvo che non operino in qualità di contraenti regolari di un'assicurazione autoveicoli. Le PMI e le microimprese saranno interessate, in quanto utilizzatori di veicoli che richiedono un'assicurazione. Negli Stati membri in cui gli importi minimi di copertura saranno rivisti leggermente al rialzo, sono possibili lievi aumenti dei premi assicurativi per i contraenti di tali Stati membri, comprese le PMI e le microimprese.

• **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare il diritto alla protezione dei dati di carattere personale (articolo 8 della Carta), il diritto di proprietà (articolo 17 della Carta) e il principio della parità tra uomini e donne (articolo 23 della Carta). Essa contribuisce inoltre al conseguimento degli obiettivi dell'articolo 16 della Carta che prevede la libertà di impresa, al raggiungimento degli obiettivi dell'articolo 38 della Carta, che prevede un elevato livello di protezione dei consumatori, e alla realizzazione degli obiettivi dell'articolo 45 della Carta in materia di libertà di circolazione e soggiorno dei cittadini.

REVISIONE

La proposta è in linea con gli obiettivi di semplificazione e di riduzione dei costi. Per quanto riguarda l'insolvenza degli assicuratori, vi saranno meno spese di contenzioso, in quanto la direttiva stabilirebbe con chiarezza i ruoli in materia di pagamento iniziale della vittima e di responsabilità finale del sinistro. Inoltre, ridurre il rischio di circolazione di veicoli non assicurati attraverso controlli non intrusivi potrebbe far diminuire le richieste di risarcimento verso gli organismi di indennizzo e i contributi per gli assicuratori. Oltre a ciò, una maggiore standardizzazione delle attestazioni di sinistralità passata semplificherebbe la verifica

dell'autenticità delle attestazioni di sinistralità passata fornite da assicuratori stranieri. Infine, la proposta non comporta nuovi obblighi di comunicazione alle autorità pubbliche.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

La proposta potrebbe avere un impatto sui bilanci nazionali degli Stati membri che decidessero di optare per i controlli dell'assicurazione non intrusivi alle frontiere dei veicoli che stazionano abitualmente in un altro Stato membro, i quali richiederebbero l'uso delle tecnologie di riconoscimento delle targhe e lo scambio di informazioni con altri Stati membri sullo stato assicurativo dei veicoli.

Inoltre, gli Stati membri saranno tenuti a designare un organismo incaricato del risarcimento delle vittime in caso di insolvenza transfrontaliera degli assicuratori, ma si prevede che questo potrebbe essere un compito aggiuntivo da assegnare a un organismo esistente (un fondo generale di garanzia delle assicurazioni o il fondo nazionale di garanzia in caso di incidenti causati da veicoli non assicurati o non identificati). I costi saranno finanziati dai contributi delle imprese di assicurazione.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, effettuerà un attento monitoraggio dell'attuazione della politica di cui trattasi. Cinque anni dopo la data di recepimento, la Commissione effettuerà una valutazione della presente direttiva. La valutazione esaminerà l'efficacia, l'efficienza, la pertinenza, la coerenza e il valore aggiunto della proposta, compresi gli eventuali effetti significativi della stessa sulle imprese.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Al fine di conseguire gli obiettivi della presente proposta ed evitare possibili lacune e disallineamenti per quanto riguarda il recepimento nel diritto nazionale da parte degli Stati membri, sarà necessario predisporre documenti esplicativi per agevolare il recepimento e consentire un'effettiva verifica. Alla luce di quanto precede si giustifica la necessità che gli Stati membri accompagnino la notifica delle loro misure di recepimento con documenti esplicativi, ad esempio in forma di tabelle di correlazione.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

L'articolo 1 della proposta modifica la direttiva. I riferimenti in appresso si riferiscono agli articoli della direttiva nuovi o modificati, salvo diversa indicazione.

Nell'articolo 1, la definizione di "uso del veicolo" è introdotta per tener conto delle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea nella causa Vnuk C-162/13 del 14 settembre 2014, nella causa Rodrigues de Andrade C-514/16 del 28 novembre 2017 e nella causa Torreiro C-334/16 del 20 dicembre 2017. La Corte di giustizia ha chiarito nelle sue sentenze che gli autoveicoli sono destinati di norma a fungere da mezzo di trasporto, indipendentemente dalle loro caratteristiche. Inoltre essa ha precisato che per uso si intende qualsiasi utilizzo conforme alla loro funzione abituale in quanto mezzi di trasporto, indipendentemente dal terreno su cui sono utilizzati e dal fatto che siano fermi o in movimento.

Per quanto riguarda la guida senza copertura assicurativa, l'articolo 4 è modificato al fine di autorizzare gli Stati membri a effettuare controlli sull'assicurazione di autoveicoli quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un altro Stato membro o quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo ed entrano nel loro territorio provenendo dal territorio di un altro Stato membro, a condizione che non siano discriminatori, siano necessari e proporzionati, rientrino in un sistema generale di controlli svolti sul territorio nazionale e non richiedano che il veicolo si fermi ai fini di tale controllo. Tali controlli devono essere condotti in conformità con il regolamento n. 2016/679, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati.

Al fine di garantire un pari livello di tutela minima delle vittime di incidenti automobilistici a livello dell'UE:

- l'articolo 9, paragrafo 1, è modificato al fine di armonizzare gli importi minimi obbligatori di copertura delle vittime in tutta l'UE, fatte salve le eventuali garanzie più elevate che gli Stati membri possano imporre;
- l'articolo 9, paragrafo 2, è modificato al fine di autorizzare la Commissione ad adottare atti delegati per aggiornare ogni cinque anni gli importi minimi armonizzati di copertura delle vittime in base all'inflazione.

Per garantire la protezione delle vittime in caso di insolvenza, liquidazione o omessa collaborazione da parte di un assicuratore, un nuovo articolo 10 bis stabilisce, in particolare, che:

- ciascuno Stato membro istituisce o designa un organismo con il compito di risarcire i danni alle cose o alle persone causati da un veicolo assicurato da un'impresa soggetta a procedura di fallimento o di liquidazione ovvero, laddove l'assicuratore non abbia fornito una risposta motivata, entro tre mesi dalla data in cui la parte lesa ha presentato una richiesta di risarcimento alla quale l'assicuratore non abbia fornito una risposta motivata;
- le parti lese sono compensate da tale organismo del loro Stato membro di residenza;
- questo organismo ha il diritto di richiedere il rimborso di tale indennizzo da parte dell'organismo dello Stato membro in cui ha sede l'impresa di assicurazione che ha emesso la polizza (quest'ultimo organismo deve assumersi la responsabilità finale);
- alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati al fine di definire i compiti e gli obblighi procedurali degli organismi istituiti o autorizzati a norma dell'articolo 10 bis con riguardo al rimborso.

Per quanto riguarda le attestazioni di sinistralità passata, l'articolo 16 è modificato al fine di:

- armonizzare le attestazioni dello stato di rischio della garanzia di responsabilità civile del contraente negli ultimi cinque anni. Tali dichiarazioni si basano su un modello standard, che deve essere adottato dalla Commissione europea mediante atto di esecuzione;
- garantire un trattamento non discriminatorio della sinistralità passata da parte delle imprese di assicurazione, indipendentemente dalla nazionalità o dal precedente Stato membro di residenza di un cittadino.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹⁴,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- 1) L'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (assicurazione autoveicoli) riveste una particolare importanza per i cittadini europei, sia in quanto contraenti sia come potenziali parti lese di un sinistro. Essa è anche di fondamentale importanza per le imprese di assicurazione, in quanto rappresenta un segmento consistente dell'attività di assicurazione del ramo non vita nell'Unione. Inoltre, l'assicurazione autoveicoli ha un impatto sulla libera circolazione di persone, beni e veicoli. Un obiettivo fondamentale dell'azione dell'Unione nel campo dei servizi finanziari dovrebbe quindi essere rafforzare e consolidare il mercato interno per l'assicurazione autoveicoli.
- 2) La Commissione ha effettuato una valutazione del funzionamento della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵, anche sotto il profilo dell'efficienza, dell'efficacia e della coerenza con le altre politiche dell'Unione. La conclusione cui è giunta è che la direttiva 2009/103/CE funziona bene nel complesso e non richiede modifiche per la maggior parte dei suoi aspetti. Sono stati tuttavia individuati quattro ambiti in cui sarebbero opportune modifiche mirate: indennizzo delle vittime di sinistri nei casi di insolvenza di un'impresa assicurativa, importi minimi di copertura assicurativa obbligatoria, controlli dell'assicurazione dei veicoli da parte degli Stati membri e uso delle attestazioni di sinistralità passata da parte di una nuova impresa di assicurazione.

¹⁴ GUC [...], [...], pag. [...].

¹⁵ Direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU L 263, 7.10.2009, pag. 11).

- 3) Inoltre, in sentenze recenti, precisamente Vnuk¹⁶, Rodrigues de Andrade¹⁷ e Torreiro¹⁸, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha chiarito il significato dell'espressione "uso di un veicolo". In particolare, la Corte ha precisato che gli autoveicoli sono destinati di norma a fungere da mezzo di trasporto, indipendentemente dalle loro caratteristiche, e ha puntualizzato che per uso si intende qualsiasi utilizzo conforme alla loro funzione abituale in quanto mezzi di trasporto, indipendentemente dal terreno su cui sono utilizzati e dal fatto che siano fermi o in movimento. Nell'interesse della certezza del diritto, è opportuno tener conto di tale giurisprudenza nella direttiva 2009/103/CE introducendovi una definizione di "uso del veicolo".
- 4) Attualmente gli Stati membri dovrebbero astenersi dal controllare l'assicurazione di veicoli quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un altro Stato membro o quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo ed entrano nel territorio dello Stato membro provenendo dal territorio di un altro Stato membro. I nuovi sviluppi tecnologici consentono di controllare l'assicurazione dei veicoli senza fermarli e, pertanto, senza interferire con la libera circolazione delle persone. È quindi opportuno consentire tali controlli dell'assicurazione dei veicoli, soltanto a condizione che essi non siano discriminatori, che siano necessari e proporzionati, che formino parte di un sistema generale di controlli svolti sul territorio nazionale e che non impongano di fermare il veicolo.
- 5) Gli Stati membri che optano per la creazione di un sistema di trattamento dei dati personali, ad esempio i dati provenienti da tecnologie di riconoscimento delle targhe, che ne consente la condivisione con altri Stati membri devono legiferare per consentire il trattamento dei dati personali per le finalità di lotta contro la circolazione di veicoli non assicurati, adottando nel contempo misure adeguate a salvaguardia dei diritti e delle libertà del soggetto interessato e dei suoi legittimi interessi. Al trattamento dei dati personali ai fini della lotta contro la circolazione di veicoli non assicurati si applicano le disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹. La legislazione degli Stati membri dovrebbe in particolare specificare lo scopo del trattamento, fare riferimento alla pertinente base giuridica, rispettare i requisiti di sicurezza applicabili e rispettare i principi di necessità, proporzionalità, limitazione delle finalità, nonché stabilire un periodo commisurato di conservazione dei dati. Inoltre, i principi della protezione dei dati personali fin dalla progettazione dei sistemi e della protezione dei dati personali di default dovrebbero essere integrati in tutti i sistemi di trattamento dei dati sviluppati e utilizzati nel quadro della legislazione degli Stati membri.
- 6) La direttiva 2009/103/CE stabilisce attualmente diverse date di riferimento per il ricalcolo periodico degli importi minimi di copertura nei vari Stati membri, il che comporta una divergenza degli importi minimi di copertura a seconda dello Stato membro. Per garantire parità di protezione minima delle persone lese in tutta l'Unione, tali importi minimi dovrebbero essere armonizzati e dovrebbe essere introdotta una clausola di revisione uniforme, utilizzando come parametro di riferimento l'indice

¹⁶ Sentenza della Corte di giustizia del 4 dicembre 2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁷ Sentenza della Corte di giustizia del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ Sentenza della Corte di giustizia del 20 dicembre 2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

armonizzato dei prezzi al consumo, quale pubblicato da Eurostat, nonché norme procedurali che disciplinano tale revisione e definiscono un calendario uniforme.

- 7) Una protezione efficace e efficiente delle vittime di incidenti della circolazione stradale richiede che le vittime siano sempre indennizzate per i danni alle persone o i danni alle cose, a prescindere dal fatto che l'impresa di assicurazione del responsabile del sinistro sia o meno solvibile. Pertanto gli Stati membri dovrebbero istituire o designare un organismo che garantisca l'indennizzo iniziale delle persone lese abitualmente residenti nel loro territorio e che abbia il diritto di recuperare tale indennizzo dall'organismo istituito o nominato per lo stesso scopo nello Stato membro di stabilimento dell'impresa di assicurazione che ha emesso la polizza del veicolo della parte responsabile. Tuttavia, al fine di evitare l'introduzione di richieste di indennizzo parallele, le vittime di incidenti stradali non dovrebbero essere autorizzate a presentare una richiesta di indennizzo presso tale organismo se hanno già presentato richiesta presso l'impresa di assicurazione interessata o hanno intrapreso un'azione legale contro di essa e la richiesta è ancora in fase di esame o l'azione è ancora in corso.
- 8) La sinistrosità passata dei contraenti che desiderano concludere nuovi contratti di assicurazione presso imprese di assicurazione dovrebbe essere facilmente autenticata, al fine di facilitarne il riconoscimento al momento di concludere una nuova polizza di assicurazione. Per semplificare la verifica e l'autenticazione delle attestazioni di sinistralità passata, è importante che il contenuto e il formato dell'attestazione siano uguali in tutti gli Stati membri. Inoltre, le imprese di assicurazione che tengono conto delle attestazioni di sinistralità passata per determinare i premi assicurativi non dovrebbero discriminare sulla base della nazionalità o semplicemente sulla base del precedente Stato membro di residenza del contraente. Per consentire agli Stati membri di verificare in che modo le imprese di assicurazione trattino le attestazioni di sinistralità passata, le imprese di assicurazione dovrebbero rendere pubbliche le loro politiche per quanto riguarda l'uso della sinistralità passata nel calcolo dei premi.
- 9) Per garantire condizioni uniformi di attuazione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda il contenuto e la forma dell'attestazione di sinistralità passata. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰.
- 10) Al fine di garantire che gli importi minimi restino al passo con l'evoluzione della realtà economica (e non vengano erosi nel tempo), alla Commissione dovrebbe essere delegato il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda l'adattamento degli importi minimi di copertura dell'assicurazione responsabilità civile autoveicoli inteso a tener conto della realtà economica in continua evoluzione e la definizione dei compiti e degli obblighi procedurali degli organismi istituiti per liquidare gli indennizzi o incaricati di liquidare gli indennizzi a norma dell'articolo 10 bis per quanto riguarda il rimborso. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In

²⁰ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55, del 28.2.2011, pag. 13).

particolare, al fine di garantire parità di partecipazione nella preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

- 11) Nell'ambito della valutazione del funzionamento della direttiva, la Commissione europea dovrebbe controllare l'applicazione della direttiva, tenendo conto del numero di vittime, dell'importo dei sinistri pendenti a causa di ritardi nei pagamenti connessi a casi di insolvenza transfrontalieri, del livello degli importi minimi di copertura negli Stati membri, dell'importo dei sinistri dovuti alla circolazione transfrontaliera di veicoli non assicurati e del numero dei reclami riguardanti le attestazioni di sinistralità passata.
- 12) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, in particolare garantire la parità di tutela minima delle vittime di incidenti della circolazione stradale in tutta l'Unione e assicurare la protezione delle vittime in caso di insolvenza delle imprese di assicurazione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma possono, a motivo dei loro effetti, essere conseguiti meglio a livello di Unione, l'Unione può adottare misure in conformità al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- 13) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi²¹, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- 14) È opportuno pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2009/103/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 2009/103/CE è così modificata:

- 1) All'articolo 1, è inserito il punto 1 bis) seguente:
 - “1 bis) “uso del veicolo” ogni utilizzo del veicolo, destinato di norma a fungere da mezzo di trasporto, che sia conforme alla funzione abituale del veicolo stesso, a prescindere dalle sue caratteristiche, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento.”;
- 2) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

²¹ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

Controlli dell'assicurazione

1. Ogni Stato membro si astiene dall'effettuare il controllo dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di veicoli quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un altro Stato membro o quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo ed entrano nel suo territorio provenendo dal territorio di un altro Stato membro.

Gli Stati membri possono tuttavia effettuare tali controlli sull'assicurazione, a condizione che essi non siano discriminatori e siano necessari e proporzionati per raggiungere la finalità perseguita, e

a) siano effettuati nell'ambito di una verifica non esclusivamente finalizzata al controllo dell'assicurazione o

b) rientrino in un sistema generale di controlli svolti sul territorio nazionale e non richiedano che il veicolo si fermi.

2. In base alla legge dello Stato membro cui è soggetto l'autore del controllo, i dati personali possono essere trattati, ove necessario, al fine di impedire la circolazione di veicoli non assicurati in Stati membri diversi da quelli in cui stazionano abitualmente ai sensi dell'articolo 1. Tale legge deve essere conforme al regolamento (UE) 2016/679* e stabilisce altresì misure adeguate a salvaguardia dei diritti e delle libertà dell'interessato e dei suoi legittimi interessi.

* Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).”;

3) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

“1. Salvo importi maggiori di garanzia eventualmente prescritti dagli Stati membri, ciascuno Stato membro esige che l'assicurazione di cui all'articolo 3 sia obbligatoria per gli importi minimi seguenti:

(a) nel caso di danni alle persone: 6 070 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime, o 1 220 000 EUR per vittima;

(b) nel caso di danni alle cose, 1 220 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime.

Per gli Stati membri che non hanno adottato l'euro, gli importi minimi sono convertiti in moneta nazionale applicando il tasso di cambio al [Per l'Ufficio delle pubblicazioni: inserire la data dell'entrata in vigore della presente direttiva], pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

2. Ogni cinque anni a decorrere dalla [data di entrata in vigore della presente direttiva], la Commissione riesamina gli importi di cui al paragrafo 1, in linea con l'indice dei prezzi al consumo armonizzato (IPCA) stabilito a norma del regolamento (UE) 2016/792 del Parlamento europeo e del Consiglio**.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 28 ter riguardo all'adeguamento di tali importi all'IPCA entro sei mesi dopo la fine di ciascun periodo di cinque anni.

Per gli Stati membri che non hanno adottato l'euro, gli importi sono convertiti in moneta nazionale applicando il tasso di cambio della data del calcolo dei nuovi importi minimi, come pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.”

** Regolamento (UE) 2016/792 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativo agli indici dei prezzi al consumo armonizzati e all'indice dei prezzi delle abitazioni, e recante abrogazione del regolamento (CE) n. 2494/95 del Consiglio (GU L 135 del 24.5.2016, pag. 11).”;

(4) è inserito il seguente articolo 10 bis:

“Articolo 10 bis

Protezione delle persone lese in caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione o di mancanza di cooperazione di un'impresa di assicurazione

1. Ogni Stato membro crea o autorizza un organismo ad indennizzare le persone lese che risiedono abitualmente all'interno del suo territorio, almeno entro i limiti dell'assicurazione obbligatoria di cui all'articolo 9, paragrafo 1, per i danni alle persone o i danni alle cose causati da un veicolo assicurato da un'impresa di assicurazione in una delle seguenti situazioni:

- (a) l'impresa di assicurazione è soggetta ad una procedura fallimentare;
- (b) l'impresa di assicurazione è soggetta a una procedura di liquidazione ai sensi dell'articolo 268, lettera d), della direttiva 2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio***;
- (c) l'impresa di assicurazione o il suo mandatario per la liquidazione dei sinistri non ha fornito una risposta motivata sugli elementi invocati nella richiesta d'indennizzo entro tre mesi dalla data in cui la persona lesa ha presentato la sua richiesta a tale impresa di assicurazione.

2. Le persone lese non possono presentare una richiesta di indennizzo all'organismo di cui al paragrafo 1 se hanno già presentato una richiesta direttamente all'impresa di assicurazione o intrapreso un'azione legale direttamente contro l'impresa di assicurazione e tale richiesta o azione è ancora pendente.

3. L'organismo di cui al paragrafo 1 fornisce una risposta alla richiesta di indennizzo entro due mesi dalla data alla quale la persona lesa ha presentato la sua richiesta.

4. Nel caso in cui la parte lesa risieda in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa di assicurazione di cui al paragrafo 1, l'organismo di cui al paragrafo 1 che ha indennizzato la persona lesa nel suo Stato membro di residenza ha diritto di esigere il rimborso della somma versata a titolo di indennizzo dall'organismo di cui al paragrafo 1 nello Stato membro in cui è stabilita l'impresa di assicurazione che ha emesso la polizza della parte responsabile.

5. I paragrafi da 1 a 4 non pregiudicano:

- (a) il diritto degli Stati membri di considerare l'indennizzo versato dall'organismo di cui al paragrafo 1 come sussidiario o meno;

- (b) il diritto degli Stati membri di disciplinare la liquidazione dello stesso sinistro tra:
 - (i) l'organismo di cui al paragrafo 1;
 - (ii) la persona o le persone responsabili del sinistro;
 - (iii) altre imprese di assicurazione o altri organismi previdenziali tenuti ad indennizzare la persona lesa.

6. Gli Stati membri non consentono che l'organismo di cui al paragrafo 1 subordini il pagamento dell'indennizzo a condizioni diverse da quelle stabilite dalla presente direttiva, in particolare alla condizione che la persona lesa dimostri che il responsabile del sinistro non è in grado o rifiuta di pagare.

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente alla procedura di cui all'articolo 28 ter al fine di definire i compiti e gli obblighi procedurali degli organismi istituiti o autorizzati a norma dell'articolo 10 bis per quanto riguarda il rimborso.”

*** Direttiva 2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, in materia di accesso ed esercizio delle attività di assicurazione e di riassicurazione (solvibilità II) (GU L 335 del 17.12.2009, pag. 1).”;

(5) l'articolo 16 è così modificato:

(a) alla fine del secondo comma è aggiunta la frase seguente:

“Gli Stati membri utilizzano a tal fine il formulario dell'attestazione di sinistralità passata.”;

(b) sono aggiunti i seguenti commi:

“Gli Stati membri garantiscono che le imprese di assicurazione o gli organismi di cui al secondo comma, tenendo conto delle attestazioni di sinistralità passata emesse da altre imprese di assicurazione o altri organismi di cui al secondo comma, non trattino i contraenti in maniera discriminatoria né maggiorino i loro premi in ragione della loro nazionalità o semplicemente sulla base del loro precedente Stato membro di residenza.

Gli Stati membri garantiscono che le imprese di assicurazione pubblichino le loro politiche per quanto riguarda l'uso delle attestazioni di sinistralità passata nel calcolare i premi.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione conformemente all'articolo 28 bis, paragrafo 2, che specifichino il contenuto e la forma delle attestazioni di sinistralità passata di cui al secondo comma. L'attestazione contiene le seguenti informazioni:

- (a) l'identità dell'impresa di assicurazione che rilascia l'attestazione di sinistralità passata;
- (b) l'identità del contraente;
- (c) il veicolo assicurato;
- (d) il periodo di copertura del veicolo assicurato;
- (e) il numero e il valore dei sinistri comportanti responsabilità civile dichiarati nel periodo oggetto dell'attestazione di sinistralità passata.”;

(6) sono inseriti i seguenti articoli 28 bis, 28 ter e 28 quater:

“Articolo 28 bis

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato europeo delle assicurazioni e delle pensioni aziendali o professionali istituito con decisione 2004/9/CE della Commissione****. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio*****.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 28 ter

Esercizio dei poteri delegati

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9, paragrafo 2, e all'articolo 10 bis, paragrafo 7, è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato a decorrere dalla data di cui all'articolo 30.

3. La delega di potere di cui all'articolo 9, paragrafo 2, e all'articolo 10 bis, paragrafo 7, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, e dell'articolo 10 bis, paragrafo 7, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 28 quater

Valutazione

Non oltre sette anni dopo il suo recepimento, viene effettuata una valutazione della presente direttiva. La Commissione presenta le conclusioni della valutazione, accompagnate dalle sue osservazioni, al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo.

**** Decisione 2004/9/CE della Commissione, del 5 novembre 2003, che istituisce il comitato europeo delle assicurazioni e delle pensioni aziendali o professionali (GU L 3 del 7.1.2004, pag. 34).

***** Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).”.

Articolo 2

Recepimento

Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il [UP: inserire la data corrispondente a 12 mesi dopo la data di entrata in vigore] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal [UP: inserire la data corrispondente a 12 mesi dopo la data di entrata in vigore].

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente