



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 7 marzo 2008 (26.03)
(OR. fr)**

7395/08

**Fascicolo interistituzionale:
2008/0037(COD)**

**CODIF 28
CODEC 335
SURE 9**

PROPOSTA

Origine: Commissione europea

Data: 27 febbraio 2008

Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità
(Versione codificata)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante.

Conformemente al metodo di lavoro convenuto il 10 giugno 2003, le delegazioni sono invitate a trasmettere le loro osservazioni sulla proposta di codificazione anteriormente all'8 aprile 2008.

All.: COM(2008) 98 defn



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 27.2.2008
COM(2008) 98 definitivo

2008/0049 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità

(Versione codificata)

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1. Nel contesto dell'Europa dei cittadini, la Commissione attribuisce grande importanza alla semplificazione e alla chiara formulazione della normativa comunitaria, affinché diventi più comprensibile e accessibile al cittadino comune, offrendo al medesimo nuove possibilità di far valere i diritti che la normativa sancisce.

Questo obiettivo non può essere realizzato fintanto che le innumerevoli disposizioni, modificate a più riprese e spesso in modo sostanziale, rimangono sparse, costringendo chi le voglia consultare a ricercarle sia nell'atto originario sia negli atti di modifica. L'individuazione delle norme vigenti richiede pertanto un notevole impegno di ricerca e di comparazione dei diversi atti.

Per tale motivo è indispensabile codificare le disposizioni che hanno subito frequenti modifiche, se si vuole che la normativa comunitaria sia chiara e trasparente.

2. Il 1° aprile 1987 la Commissione ha pertanto deciso¹ di dare istruzione ai propri servizi di procedere alla codificazione di tutti gli atti legislativi dopo non oltre dieci modifiche, sottolineando che si tratta di un requisito minimo e che i vari servizi dovrebbero sforzarsi di codificare i testi di loro competenza anche a intervalli più brevi, al fine di garantire la chiarezza e la comprensione immediata delle disposizioni comunitarie.
3. Le conclusioni della presidenza del Consiglio europeo di Edimburgo (dicembre 1992) hanno ribadito questa necessità², sottolineando l'importanza della codificazione, poiché offre la certezza del diritto applicabile a una determinata materia in un preciso momento.

La codificazione va effettuata nel pieno rispetto del normale iter legislativo comunitario.

Dal momento che in sede di codificazione nessuna modificazione di carattere sostanziale può essere apportata agli atti che ne fanno oggetto, il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno concluso un accordo interistituzionale, del 20 dicembre 1994, per un metodo di lavoro accelerato che consenta la rapida adozione degli atti di codificazione.

4. Lo scopo della presente proposta è quello di avviare la codificazione della direttiva 72/166/CEE 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, della seconda direttiva del Consiglio 84/5/CEE, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, della terza direttiva del Consiglio 90/232/CEE, del 4 maggio 1990, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli,

¹ COM(87) 868 PV.

² V. allegato 3, parte A, delle conclusioni.

della direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 maggio 2000, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (quarta direttiva assicurazione autoveicoli) e della direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli³. La nuova direttiva sostituisce i vari atti che essa incorpora⁴, preserva in pieno la sostanza degli atti oggetto di codificazione e pertanto non fa altro che riunirli apportando unicamente le modifiche formali necessarie ai fini dell'opera di codificazione.

5. La proposta di codificazione è stata elaborata sulla base del consolidamento preliminare, in tutte le lingue ufficiali, delle direttive 72/166/CEE, 84/5/CEE, 90/232/CEE, 2000/26/CE e 2005/14/CE e degli strumenti di modifica della stessa, effettuato dall'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, attraverso un sistema di elaborazione dati. Nei casi in cui è stata assegnata una nuova numerazione agli articoli, la concordanza tra la vecchia e la nuova numerazione è esposta in una tavola che figura all'allegato II delle direttive codificate.

³ Eseguita ai sensi della comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio - Codificazione della normativa comunitaria, COM(2001) 645 definitivo.

⁴ Allegato I, parte A, della presente proposta.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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 che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95 ,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato²,

considerando quanto segue:



- (1) La direttiva 72/166/CEE 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 responsabilità³, la seconda direttiva del Consiglio 84/5/CEE, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli⁴, la terza direttiva del Consiglio 90/232/CEE, del 4 maggio 1990, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli⁵, la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 maggio 2000, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU L 103 del 2.5.1972, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 14).

⁴ GU L 8 dell'11.1.1984, pag. 17. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2005/14/CE.

⁵ GU L 129 del 19.5.1990, pag. 33. Direttiva modificata dalla direttiva 2005/14/CE.

autoveicoli (quarta direttiva assicurazione autoveicoli)⁶ sono state modificate in modo sostanziale e a più riprese⁷. A fini di razionalità e chiarezza occorre provvedere alla codificazione di tali quattro direttive, così come della direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE e della direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli⁸.

↓ 2005/14/CE considerando (1)
(adattato)

- (2) L'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli (assicurazione autoveicoli) riveste una particolare importanza per i cittadini europei, sia in quanto contraenti sia come parti lese di un sinistro. Essa è anche di fondamentale importanza per le compagnie di assicurazione, in quanto rappresenta una parte consistente dell'attività assicurativa, ramo non vita, nella Comunità, oltre ad avere un impatto sulla libera circolazione di persone e veicoli. Il rafforzamento e il consolidamento del mercato interno dell' assicurazione degli autoveicoli dovrebbe quindi costituire un obiettivo fondamentale dell'azione comunitaria nel settore dei servizi finanziari.
-

↓ 84/5/CE considerando (2)
(adattato)

- (3) Ciascuno Stato membro dovrebbe adottare tutte le misure necessarie affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente sul suo territorio sia coperta da un'assicurazione. I danni coperti nonché le modalità di detta assicurazione sono determinati nel quadro di tali misure.
-

↓ 2005/14/CE considerando (4)

- (4) Allo scopo di escludere qualsiasi errore di interpretazione delle disposizioni della presente direttiva e facilitare l'ottenimento di una copertura assicurativa per i veicoli con targhe temporanee, la definizione del territorio nel quale il veicolo staziona abitualmente dovrebbe fare riferimento al territorio dello Stato di cui il veicolo reca una targa di immatricolazione, indipendentemente dal fatto che si tratti di una targa definitiva o di una targa temporanea.
-

↓ 2005/14/CE considerando (5)
(adattato)

- (5) Fermo restando il criterio generale della targa di immatricolazione che determina il territorio in cui il veicolo staziona abitualmente, occorrerebbe prevedere una regola speciale in caso di sinistro provocato da un veicolo privo di targa di immatricolazione o con una targa che non corrisponde, o cessa di corrispondere, al

⁶ GU L 181 del 20.7.2000, pag. 65. Direttiva modificata dalla direttiva 2005/14/CE.

⁷ V. allegato I, parte A.

⁸ GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 14.

veicolo stesso. In questo caso e al solo fine di liquidare il sinistro, il territorio in cui il veicolo staziona abitualmente dovrebbe essere considerato il territorio in cui si è verificato l'incidente.

↓ 2005/14/CE considerando (6)
(adattato)

- (6) Un divieto di controlli sistematici dell'assicurazione sugli autoveicoli dovrebbe valere per i veicoli abitualmente stazionanti nel territorio di un altro Stato membro, nonché per i veicoli abitualmente stazionanti nel territorio di un paese terzo e provenienti dal territorio di un altro Stato membro. Possono essere consentiti solo dei controlli non sistematici e non aventi carattere discriminatorio, effettuati nell'ambito di un controllo non diretto esclusivamente a verificare l'assicurazione.
-

↓ 72/166/CEE considerando (7)
(adattato)

- (7) La soppressione del controllo della «carta verde», per i veicoli stazionanti abitualmente in uno Stato membro e che entrano nel territorio di un altro Stato membro, può essere realizzata in base a un accordo tra uffici nazionali d'assicurazione, secondo cui ogni ufficio nazionale garantirebbe, alle condizioni previste dalla legislazione nazionale, l'indennizzo dei danni che comportano diritto a riparazione, causati sul suo territorio da uno di tali veicoli, anche se non assicurato.
-

↓ 72/166/CEE considerando (8)
(adattato)

- (8) Il suddetto accordo di garanzia si basa sulla presunzione che tutti gli autoveicoli comunitari che circolano nel territorio della Comunità sono coperti da un'assicurazione, ed è quindi opportuno prevedere in ogni legislazione nazionale degli Stati membri l'obbligo di assicurazione della responsabilità civile risultante da tali veicoli con una copertura valida per il complesso del territorio comunitario.
-

↓ 72/166/CEE considerando (9)
(adattato)

- (9) Il regime previsto dalla presente direttiva potrebbe essere esteso ai veicoli stazionanti abitualmente nel territorio di un paese terzo per il quale gli uffici nazionali degli Stati membri abbiano concluso un accordo analogo.
-

↓ 2005/14/CE considerando (7)
(adattato)

- (10) Ciascuno Stato membro dovrebbe poter agire in deroga all'obbligo generale di stipulare l'assicurazione obbligatoria per quanto riguarda i veicoli appartenenti a talune persone fisiche o giuridiche, pubbliche o private. In caso di incidenti causati da tali veicoli, lo Stato membro che prevede la deroga deve designare l'autorità o l'ente incaricato di indennizzare le vittime degli incidenti causati in un altro Stato membro. Bisognerebbe assicurare che non soltanto le vittime degli incidenti causati da tali

veicoli all'estero siano debitamente indennizzate, ma anche le vittime degli incidenti verificatisi nello Stato membro in cui il veicolo è abitualmente stazionante, siano residenti o meno nel suo territorio. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero assicurare che l'elenco delle persone dispensate dall'assicurazione obbligatoria, nonché le autorità o organismi responsabili dell'indennizzo delle vittime per i danni causati da tali veicoli sia comunicato alla Commissione per la pubblicazione.

↓ 2005/14/CE considerando (8)
(adattato)

- (11) ☒ Ciascuno ☒ Stato membro ☒ dovrebbe poter ☒ agire in deroga all'obbligo generale di stipulare l'assicurazione obbligatoria per quanto riguarda determinati tipi di veicoli o determinati veicoli con targa speciale. In tal caso, gli altri Stati membri sono autorizzati a richiedere, al momento dell'ingresso sul loro territorio, una carta verde valida o un contratto di assicurazione frontiera per assicurare l'indennizzo dei danni alle vittime di qualsiasi incidente che può essere causato da tali veicoli sui loro territori. Tuttavia, poiché la soppressione dei controlli alle frontiere all'interno della Comunità comporta l'impossibilità di garantire che i veicoli che attraversano la frontiera siano assicurati, l'indennizzo per le vittime di incidenti causati all'estero non può essere garantito. Dovrebbe essere assicurato che l'indennizzo dovuto sia concesso non soltanto alle vittime degli incidenti causati da tali veicoli all'estero, ma anche alle vittime degli incidenti verificatisi nello Stato membro in cui il veicolo è abitualmente stazionante. A tal fine, gli Stati membri dovrebbero trattare le vittime di incidenti causati da tali veicoli nello stesso modo in cui sono trattate le vittime di incidenti causati da veicoli non assicurati. Effettivamente, l'indennizzo per i danni alle vittime di incidenti causati da veicoli non assicurati dovrebbe essere pagato dall'organismo responsabile per l'indennizzo dello Stato membro in cui si è verificato l'incidente. Nel caso di pagamento alle vittime di incidenti causati da veicoli soggetti alla deroga, l'organismo responsabile per l'indennizzo dovrebbe poter agire nei confronti dell'organismo dello Stato membro in cui il veicolo è abitualmente stazionante. Dopo ☒ un certo periodo dall'☒ attuazione e ☒ dall'☒ applicazione della suddetta ☒ possibilità di ☒ deroga, ☒ e tenuto conto dell'esperienza acquisita, la Commissione dovrebbe, se del caso, ☒ presentare proposte volte a sostituire o abrogare quest'ultima.
-

↓ 2005/14/CE considerando (10)
(adattato)

- (12) Un elemento fondamentale che assicura la protezione delle vittime è costituito dall'obbligo degli Stati membri di garantire la copertura assicurativa almeno per determinati importi minimi. L'importo minimo di copertura per i danni alle persone dovrebbe essere calcolato in modo tale da indennizzare totalmente ed equamente tutte le vittime che hanno riportato danni molto gravi, tenendo conto della bassa frequenza di incidenti che coinvolgono più vittime e dell'esiguo numero di casi in cui più vittime subiscono danni molto gravi nel corso di un unico incidente. ☒ Dovrebbe essere previsto ☒ un importo minimo di copertura per vittima o per sinistro. Per facilitare l'introduzione di tali importi minimi, si dovrebbe stabilire un periodo transitorio. ☒ Tuttavia, dovrebbe essere previsto un termine più breve di tale periodo transitorio, entro il quale ☒ gli Stati membri dovrebbero aumentare gli importi ad almeno la metà dei livelli previsti.

↓ 2005/14/CE considerando (11)
(adattato)

- (13) Al fine di garantire che l'importo minimo di copertura non venga eroso nel tempo, è opportuno che sia prevista una clausola di revisione periodica che abbia come punto di riferimento l'Indice europeo dei prezzi al consumo (IEPC) pubblicato da Eurostat, come previsto dal regolamento (CE) n. 2494/95 del Consiglio, del 23 ottobre 1995, relativo agli indici dei prezzi al consumo armonizzati⁹. Occorre che siano anche previste talune regole sullo svolgimento di tale revisione.
-

↓ 84/5/CEE considerando (6)
(adattato)

- (14) È necessario prevedere che un organismo garantisca che la vittima non resti senza indennizzo se il veicolo che ha provocato il sinistro non è assicurato o non viene identificato. Occorre prevedere che la vittima di un siffatto sinistro possa rivolgersi direttamente a questo organismo quale primo punto di contatto; è tuttavia opportuno dare agli Stati membri la possibilità di applicare talune esclusioni limitate per quanto riguarda l'intervento di questo organismo e di prevedere nel caso dei danni alle cose provocati da un veicolo non identificato, dati i rischi di frode, che l'indennizzo dei danni possa essere limitato o escluso.
-

↓ 84/5/CEE considerando (7)

- (15) È interesse delle vittime che gli effetti di talune clausole di esclusione siano limitati alle relazioni tra l'assicuratore e il responsabile del sinistro. Tuttavia, in caso di veicoli rubati o ottenuti con la violenza, gli Stati membri possono prevedere che il citato organismo intervenga per indennizzare la vittima.
-

↓ 84/5/CEE considerando (8)

- (16) Per alleggerire l'onere finanziario a carico di tale organismo gli Stati membri possono prevedere l'applicazione di talune franchigie in caso di intervento per l'indennizzo dei danni alle cose causati da veicoli non assicurati o, eventualmente, rubati o ottenuti con la violenza.
-

↓ 2005/14/CE considerando (12)
(adattato)

- (17) La facoltà di limitare o escludere un legittimo indennizzo delle vittime per il fatto che il veicolo non è identificato non dovrebbe valere quando l'organismo è intervenuto per gravi danni alle persone del medesimo incidente a seguito del quale sono stati causati danni alle cose. Gli Stati membri possono prevedere una franchigia a concorrenza del limite stabilito nella presente direttiva che può essere imputata alla vittima che ha subito i danni alle cose. I danni alle persone sarebbero qualificati
-

⁹ GU L 257 del 27.10.1995, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

come gravi conformemente alla legislazione o alle disposizioni amministrative dello Stato membro in cui è avvenuto l'incidente. A tale riguardo, gli Stati membri possono tenere conto, tra l'altro, della necessità o meno di cure ospedaliere.

↓ 90/232/CEE considerando (9)
(adattato)

- (18) Nell'ipotesi di un sinistro causato da un veicolo non assicurato, in alcuni Stati membri la vittima è tenuta a dimostrare che il responsabile del sinistro non è in grado o rifiuta di pagare l'indennizzo, prima di poterlo chiedere all'organismo che indennizza le vittime di sinistri causati da veicoli non assicurati o non identificati . L'organismo si trova tuttavia in una posizione migliore di quella della vittima per agire contro il responsabile del sinistro. Pertanto occorre evitare che questo organismo possa esigere, per risarcire la vittima, che quest'ultima dimostri che il responsabile non è in grado o rifiuta di pagare.
-

↓ 90/232/CEE considerando (10)

- (19) Nel caso di controversia tra l'organismo in questione e un assicuratore della responsabilità civile su chi debba indennizzare la vittima di un sinistro, è necessario che gli Stati membri, per evitare ritardi nel pagamento dell'indennizzo alla vittima, assicurino la designazione della parte che è tenuta al pagamento iniziale dell'indennizzo in attesa della soluzione della controversia.
-

↓ 90/232/CEE considerando (4)

- (20) Occorre garantire che le vittime di sinistri della circolazione automobilistica ricevano un trattamento comparabile indipendentemente dal luogo della Comunità ove il sinistro è avvenuto.
-

↓ 84/5/CEE considerando (9)

- (21) È necessario accordare ai membri della famiglia dell'assicurato, del conducente o di qualsiasi altro responsabile una protezione analoga a quella degli altri terzi vittime, almeno per quanto riguarda i danni alle persone.
-

↓ 2005/14/CE considerando (16)

- (22) I danni alle persone e alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada che costituiscono di solito la parte più debole in un sinistro dovrebbero essere coperti dall'assicurazione obbligatoria del veicolo coinvolto nel sinistro, se hanno diritto alla riparazione del danno conformemente alla legislazione civile nazionale. Tale disposizione fa salva la responsabilità civile o il livello del risarcimento per danni in uno specifico incidente, secondo la pertinente legislazione nazionale.

↓ 2005/14/CE considerando (15)

- (23) L'inclusione dei passeggeri del veicolo nella copertura assicurativa costituisce un risultato importante della normativa attuale. Esso verrebbe posto a repentaglio se la legislazione nazionale o qualsiasi clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione escludesse dalla copertura assicurativa i passeggeri che erano a conoscenza, o avrebbero dovuto essere a conoscenza, del fatto che il conducente del veicolo era sotto gli effetti dell'alcol o di altre sostanze eccitanti al momento dell'incidente. Un passeggero non è solitamente in grado di valutare in modo adeguato il livello d'intossicazione del conducente. L'obiettivo di dissuadere i conducenti dall'agire sotto gli effetti di sostanze eccitanti non si raggiunge riducendo la copertura assicurativa dei passeggeri vittime di incidenti automobilistici. La copertura di questi passeggeri nell'ambito dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli fa salva la loro responsabilità secondo la pertinente normativa nazionale, nonché il livello dell'eventuale risarcimento per danni in un incidente specifico.
-

↓ 2005/14/CE considerando (17)

- (24) Alcune compagnie inseriscono nelle loro polizze clausole che prevedono l'annullamento del contratto qualora il veicolo resti al di fuori dello Stato membro di immatricolazione per un periodo più lungo di quello specificato nel contratto. Tale pratica è contraria al principio stabilito nella presente direttiva secondo il quale l'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli dovrebbe coprire, sulla base di un unico premio, l'intero territorio della Comunità. È opportuno quindi precisare che la copertura assicurativa dovrebbe mantenere la sua validità per tutta la durata del contratto, indipendentemente dalla circostanza che il veicolo stazioni in un altro Stato membro per un determinato periodo, salvi gli obblighi stabiliti dalla legislazione degli Stati membri sull'immatricolazione dei veicoli.
-

↓ 90/232/CEE considerando (6)
(adattato)

- (25) Tutte le polizze di assicurazione obbligatoria degli autoveicoli devono coprire l'intero territorio della Comunità.
-

↓ 90/232/CEE considerando (7)
(adattato)

- (26) Nell'interesse dell'assicurato, è opportuno che ciascuna polizza di assicurazione garantisca in ciascuno Stato membro e con un unico premio la copertura imposta dalla sua legislazione o quella imposta dalla legislazione dello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente, qualora quest'ultima sia superiore.
-

↓ 2005/14/CE considerando (18)

- (27) Dovrebbero essere intraprese iniziative affinché divenga più agevole ottenere una copertura assicurativa per i veicoli importati da uno Stato membro in un altro, anche se il veicolo non è ancora immatricolato nello Stato membro di destinazione. È opportuno accordare una deroga temporanea alla regola generale per la determinazione dello Stato

membro ove il rischio è situato. Per un periodo di trenta giorni a decorrere dalla data in cui il veicolo è consegnato, reso disponibile o spedito all'acquirente, dovrebbe essere considerato Stato membro dove è situato il rischio, lo Stato membro di destinazione.

↓ 2005/14/CE considerando (19)

- (28) La persona che intende stipulare un nuovo contratto di assicurazione con un altro assicuratore dovrebbe essere in grado di presentare un quadro dei sinistri subiti e causati in vigenza del precedente contratto. Il contraente dovrebbe avere il diritto di esigere in qualunque momento un'attestazione relativa ai sinistri provocati o all'assenza di sinistri, per quanto riguarda il veicolo o i veicoli coperti da tale contratto, almeno durante gli ultimi cinque anni del rapporto contrattuale. L'impresa assicurativa, o un organismo eventualmente designato da uno Stato membro al fine di fornire l'assicurazione obbligatoria ovvero la suddetta attestazione, dovrebbe rilasciare l'attestazione al contraente entro quindici giorni dalla richiesta.
-

↓ 2005/14/CE considerando (20)

- (29) Allo scopo di assicurare la dovuta protezione alle vittime di incidenti automobilistici, gli Stati membri non dovrebbero permettere alle imprese assicurative di opporre franchigie alla parte lesa.
-

↓ 2005/14/CE considerando (21)
(adattato)

- (30) Il diritto di invocare il contratto di assicurazione e agire direttamente nei confronti della compagnia assicuratrice è estremamente importante per la protezione delle vittime di incidenti automobilistici. Per agevolare la liquidazione rapida ed efficace dei sinistri ed evitare per quanto possibile costosi procedimenti giudiziari, un diritto d'azione diretta contro la compagnia d'assicurazione che copre la responsabilità civile della persona responsabile dovrebbe essere previsto per tutte le vittime d'incidenti automobilistici.
-

↓ 2005/14/CE considerando (22)
(adattato)

- (31) Al fine di offrire una protezione sufficiente alle vittime di incidenti automobilistici, è opportuno estendere una procedura dell'“offerta motivata” a tutti i tipi di incidenti automobilistici. La stessa procedura dovrebbe essere altresì applicata, *mutatis mutandis*, se gli incidenti sono definiti mediante il sistema degli uffici nazionali d'assicurazione.
-

↓ 2005/14/CE considerando (24) e
2000/26/CE considerando (16) bis
(adattato)

- (32) Ai sensi del combinato disposto dell'articolo 11, paragrafo 2, e dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e

l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale¹⁰, la parte lesa può citare in giudizio l'assicuratore della responsabilità civile nello Stato membro in cui è domiciliata.

↓ 2000/26/CE considerando (5)

- (33) Con il sistema degli Uffici Carta verde è garantita una rapida liquidazione dei sinistri avvenuti nel paese di residenza della parte lesa anche qualora l'altra parte coinvolta nell'incidente provenga da un altro paese europeo.
-

↓ 2000/26/CE considerando (11) e (12) (adattato)

- (34) Una persona lesa in un incidente automobilistico rientrante nell'ambito di applicazione della presente direttiva avvenuto in uno Stato diverso dal suo paese di residenza ☒ dovrebbe poter ☒ richiedere nel proprio Stato membro di residenza un risarcimento al mandatario per la liquidazione dei sinistri designato per tale paese dall'impresa di assicurazione del responsabile. Tale soluzione farebbe sì che un sinistro verificatosi al di fuori dello Stato membro di residenza della persona lesa venga trattato secondo modalità ad essa familiari.
-

↓ 2000/26/CE considerando (13)

- (35) Un sistema di questo tipo, basato su un mandatario incaricato della liquidazione di sinistri nel paese di residenza della persona lesa, non modifica il diritto materiale applicabile alla fattispecie né ha effetti sulla competenza giurisdizionale.
-

↓ 2000/26/CE considerando (14)

- (36) La possibilità per la persona lesa di un'azione diretta nei confronti dell'impresa di assicurazione costituisce un logico complemento all'istituzione di tali mandatarie e migliora la situazione giuridica delle persone lese in incidenti stradali avvenuti al di fuori del loro Stato membro di residenza.
-

↓ 2000/26/CE considerando (15) (adattato)

- (37) È opportuno prevedere che lo Stato membro nel quale l'impresa di assicurazione è autorizzata esiga che l'impresa designi dei mandatarie per la liquidazione di sinistri, residenti o stabiliti negli altri Stati membri, incaricati di raccogliere tutte le informazioni necessarie in relazione alle richieste d'indennizzo risultanti da tali incidenti e di adottare le misure appropriate per la liquidazione del sinistro in nome e per conto dell'impresa di assicurazione, compreso il pagamento degli indennizzi. Il mandatario per la liquidazione dei sinistri dovrebbe essere dotato di poteri sufficienti per rappresentare l'impresa di assicurazione nei confronti delle persone che hanno subito un danno in seguito a tali incidenti e per rappresentarla dinanzi alle autorità nazionali e, se

¹⁰ GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1791/2006 (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 1).

necessario, dinanzi ai tribunali, compatibilmente con le norme di diritto internazionale privato sull'attribuzione della giurisdizione.

↓ 2000/26/CE considerando (16)

- (38) L'attività del mandatario per la liquidazione di sinistri non è sufficiente a determinare la competenza giurisdizionale dei tribunali dello Stato membro di residenza della parte lesa se ciò non è previsto dalle norme di diritto internazionale privato in materia.
-

↓ 2000/26/CE considerando (17)
(adattato)

- (39) La designazione dei mandatarî incaricati della liquidazione dei sinistri dovrebbe essere una delle condizioni d'accesso all'attività assicurativa di cui al ramo 10 del punto A dell'allegato della prima direttiva 73/239/CEE del Consiglio, del 24 luglio 1973, recante coordinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in materia di accesso e di esercizio dell'assicurazione diretta diversa dall'assicurazione sulla vita¹¹, eccezion fatta per la responsabilità del vettore, e di esercizio della medesima. Di conseguenza, tale condizione dovrebbe essere coperta dall'autorizzazione amministrativa unica, rilasciata dalle autorità dello Stato membro in cui l'impresa di assicurazione ha la sede sociale, come definita al titolo II della direttiva 92/49/CEE del Consiglio, del 18 giugno 1992, che coordina le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative riguardanti l'assicurazione diretta diversa dall'assicurazione sulla vita e che modifica le direttive 73/239/CEE e 88/357/CEE (terza direttiva "assicurazione non vita")¹². Tale condizione dovrebbe valere anche per le imprese di assicurazione aventi la sede sociale fuori della Comunità e che hanno ottenuto un'autorizzazione per accedere all'attività assicurativa sul territorio di uno Stato membro.
-

↓ 2000/26/CE considerando (18)

- (40) Oltre al fatto di garantire la presenza di un interlocutore che rappresenta l'impresa di assicurazione nel paese di residenza della persona lesa, è opportuno garantire il contenuto stesso del diritto della vittima, vale a dire la pronta liquidazione del sinistro. Di conseguenza, le normative nazionali devono prevedere sanzioni pecuniarie appropriate, efficaci e sistematiche o sanzioni amministrative equivalenti, quali provvedimenti urgenti che prevedano sanzioni amministrative pecuniarie, relazioni periodiche alle autorità di vigilanza, controlli in loco, pubblicazioni nella Gazzetta ufficiale nazionale e nella stampa, sospensione delle attività della società (divieto di concludere nuovi contratti per un certo periodo di tempo), designazione di un rappresentante speciale delle autorità di vigilanza incaricato di verificare se le attività siano svolte conformemente alla normativa sulle assicurazioni, revoca dell'autorizzazione per il ramo di attività in questione, sanzioni agli amministratori e ai dirigenti da applicare all'impresa di assicurazione nel caso in cui detto assicuratore o il suo mandatario non adempia all'obbligo di presentare un'offerta d'indennizzo entro un

¹¹ GU L 228 del 16.8.1973, pag. 3. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/101/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 238).

¹² GU L 228 dell'11.8.1992, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 247 del 21.9.2007, pag. 1).

lasso di tempo ragionevole. Ciò dovrebbe lasciare impregiudicata l'applicazione di qualsiasi altra misura considerata appropriata, specialmente in virtù della legislazione in materia di controllo. Tuttavia la responsabilità ed il danno subito non dovrebbero essere contestati, affinché l'impresa di assicurazione possa presentare un'offerta motivata entro i termini stabiliti. L'offerta di indennizzo motivata dovrebbe intendersi come un'offerta scritta che contenga la motivazione in base alla quale sono stati valutati i profili di responsabilità e gli elementi di quantificazione del danno.

↓ 2000/26/CE considerando (19)

- (41) Oltre a tali sanzioni, è opportuno prevedere che l'importo dell'indennizzo offerto dall'impresa di assicurazione o riconosciuto dal giudice alla persona lesa produca interessi qualora l'offerta non sia stata presentata entro i detti termini stabiliti. Qualora la normativa nazionale degli Stati membri contempra la possibilità di esigere interessi di mora, tale disposizione può essere attuata facendo riferimento a detta normativa.
-

↓ 2000/26/CE considerando (20) e
2005/14/CE considerando (23)
(adattato)

- (42) Le persone lese da incidenti stradali a volte hanno difficoltà ad accertare l'identità dell'impresa di assicurazione che copre la responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli coinvolti in un incidente. Allo scopo di agevolare le richieste di indennizzo ☒ di queste persone ☒, ☒ dei ☒ centri di informazione istituiti ☒ a tal fine ☒ dovrebbero ☒ poter ☒ fornire le informazioni relative ☒ a ☒ qualsiasi incidente automobilistico.
-

↓ 2000/26/CE considerando (21)

- (43) Nell'interesse di tali persone lese occorre che gli Stati membri istituiscano centri d'informazione per garantire che tale informazione sia prontamente disponibile. Tali centri d'informazione dovrebbero anche rendere accessibile alle persone lese l'informazione concernente i mandatari incaricati per la liquidazione dei sinistri. È necessario che questi centri cooperino tra loro e reagiscano rapidamente alle richieste d'informazioni in merito ai mandatari inviate da altri centri d'informazione in altri Stati membri. Pare opportuno raccogliere informazioni sulla cessazione effettiva della copertura assicurativa ma non sulla scadenza originaria della polizza qualora il contratto sia stato tacitamente rinnovato.
-

↓ 2000/26/CE considerando (22)

- (44) Occorrerebbe prevedere disposizioni specifiche con riferimento ai veicoli (ad esempio, governativi o militari) che sono esonerati dall'obbligo di assicurazione della responsabilità civile.

↓ 2000/26/CE considerando (23)

- (45) La persona lesa può avere un interesse giuridicamente tutelato a essere informata dell'identità del proprietario o del conducente abituale o della persona che risulta detenere il veicolo, ad esempio, se essa può ottenere un indennizzo soltanto da dette persone perché il veicolo non è debitamente assicurato o il danno è superiore al massimale, e quindi dovrebbe essere fornita anche tale informazione.
-

↓ 2000/26/CE considerando (24)

- (46) Alcune informazioni fornite - quali nome e indirizzo del proprietario o del conducente abituale del veicolo, numero della polizza di assicurazione o numero di immatricolazione del veicolo - costituiscono dati personali ai sensi della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati¹³. Il trattamento di tali dati richiesto ai fini della presente direttiva deve quindi essere conforme alle norme nazionali adottate in virtù della direttiva 95/46/CE. Il nome e l'indirizzo del conducente abituale dovrebbero essere comunicati soltanto se la legislazione nazionale lo prevede.
-

↓ 2000/26/CE considerando (25)

- (47) È necessario prevedere un organismo di indennizzo, al quale la persona lesa possa rivolgersi qualora l'impresa di assicurazione abbia omesso di designare un mandatario o abbia un comportamento manifestamente dilatorio nella liquidazione del sinistro o qualora l'impresa di assicurazione non possa essere identificata, per garantire che la persona lesa non resti priva dell'indennizzo ad essa spettante. L'intervento dell'organismo di indennizzo andrebbe limitato ai rari casi singoli in cui l'impresa di assicurazione non ottempera ai suoi obblighi nonostante l'effetto dissuasivo delle sanzioni minacciate.
-

↓ 2000/26/CE considerando (26)

- (48) Il ruolo dell'organismo d'indennizzo è procedere alla liquidazione del danno a cose o a persone subito dalla persona lesa soltanto nei casi oggettivamente determinabili e pertanto l'organismo di indennizzo si deve limitare a verificare l'esistenza di un'offerta di indennizzo secondo i tempi e le modalità stabilite senza valutarne il merito.
-

↓ 2000/26/CE considerando (27)

- (49) Le persone giuridiche surrogate per legge alla persona lesa nei confronti del responsabile del sinistro o dell'impresa di assicurazione (come per esempio altre imprese di assicurazione o enti previdenziali) non dovrebbero avere facoltà di presentare le proprie richieste all'organismo di indennizzo.

¹³ GUL 281 del 23.11.1995, pag. 31. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 1882/2003.

↓ 2000/26/CE considerando (28)
(adattato)

- (50) ☒ È opportuno che ☒ l'organismo di indennizzo ☒ possa godere di ☒ un diritto di surrogazione qualora esso abbia indennizzato la persona lesa. Per facilitare l'azione dell'organismo di indennizzo nei confronti dell'impresa di assicurazione, qualora questa abbia omesso di designare un mandatario o abbia un comportamento manifestamente dilatorio, l'organismo d'indennizzo nel paese della persona lesa gode ☒ anche ☒ di un diritto di automatico rimborso da parte dell'organismo omologo del paese in cui l'impresa di assicurazione è stabilita, con diritto, per quest'ultima, di surrogazione nei diritti della persona lesa. ☒ Tale ☒ organismo omologo è in posizione migliore per avviare un'azione di regresso contro l'impresa di assicurazione.
-

↓ 2000/26/CE considerando (29)
(adattato)

- (51) Benché gli Stati membri possano conferire carattere sussidiario alla richiesta nei confronti dell'organismo d'indennizzo, la persona lesa non dovrebbe essere obbligata a presentare la propria richiesta di indennizzo alla persona responsabile dell'incidente prima di presentarla all'organismo d'indennizzo. In questo caso la posizione della persona lesa dovrebbe essere almeno uguale a quella del caso di una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia.
-

↓ 2000/26/CE considerando (30)

- (52) Il sistema può essere attuato attraverso un accordo tra gli organismi d'indennizzo istituiti o approvati dagli Stati membri che definisce le loro funzioni, i loro obblighi e le modalità di rimborso.
-

↓ 2000/26/CE considerando (31)
(adattato)

- (53) Qualora l'impresa di assicurazione del veicolo non abbia potuto essere identificata, dovrebbe essere previsto che il debitore finale della somma versata alla persona lesa sia il fondo di garanzia ☒ previsto a tal fine ☒ situato nello Stato membro in cui staziona abitualmente il veicolo non assicurato il cui uso ha provocato l'incidente. Qualora sia impossibile individuare il veicolo, deve essere disposto che il debitore finale sia il fondo di garanzia ☒ previsto a tal fine ☒ situato nello Stato membro dell'incidente.
-

↓

- (54) La presente direttiva deve far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione e di applicazione indicati nell'allegato I, parte B,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Capo 1

⊗ Disposizioni generali ⊗

Articolo 1

⊗ Definizioni ⊗

Ai sensi della presente direttiva, s'intende per:

- 1) “veicolo”: qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato a una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati;
- 2) “persona lesa”: ogni persona avente diritto alla riparazione del danno causato da veicoli;
- 3) “ufficio nazionale d'assicurazione”: organizzazione professionale che è costituita, conformemente alla raccomandazione n. 5 adottata il 25 gennaio 1949 dal sottocomitato dei trasporti stradali del comitato dei trasporti interni della commissione economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, e che raggruppa imprese di assicurazione che hanno ottenuto in uno Stato l'autorizzazione ad esercitare il ramo «responsabilità civile autoveicoli»;
- 4) “territorio in cui il veicolo staziona abitualmente”:

↓ 2005/14/CE art. 1, punto 1, lett. a)

- a) il territorio dello Stato di cui il veicolo reca una targa di immatricolazione, sia che si tratti di una targa definitiva o di una targa temporanea; o

↓ 72/166/CEE

- b) qualora non sia prevista l'immatricolazione per un tipo di veicolo, ma questi rechi una targa assicurativa o un segno distintivo analogo alla targa d'immatricolazione, il territorio dello Stato in cui è stata rilasciata tale targa o segno; ovvero
- c) qualora non sia prevista immatricolazione, targa assicurativa o segno distintivo per taluni tipi di veicoli, il territorio dello Stato di domicilio del detentore; ovvero

↓ 2005/14/CE art. 1, punto 1, lett. b)

- d) qualora i veicoli siano privi di targa di immatricolazione o rechino una targa che non corrisponde o non corrisponde più allo stesso veicolo e siano rimasti coinvolti in un incidente, il territorio dello Stato in cui si è verificato l'incidente, ai fini della definizione del sinistro, come previsto dall'articolo 2, lettera a) o dall'articolo 10;

↓ 72/166/CEE

- 5) “carta verde”: certificato internazionale d'assicurazione rilasciato da un ufficio nazionale secondo la raccomandazione n. 5 adottata il 25 gennaio 1949 dal sottocomitato dei trasporti stradali del comitato dei trasporti interni della commissione economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite;

↓ 2000/26/CE (adattato)

- 6) “impresa di assicurazione”: un'impresa che abbia ricevuto l'autorizzazione amministrativa conformemente all'articolo 6 o all'articolo 23, paragrafo 2, della direttiva 73/239/CEE;
- 7) “stabilimento”: la sede sociale, l'agenzia o la succursale di un'impresa di assicurazione, quale definita nell'articolo 2, lettera c), della direttiva 88/357/CEE del Consiglio¹⁴.

↓ 72/166/CEE (adattato)
→₁ 72/430/CEE art. 1
→₂ Rettifica 72/430/CEE
(GU L 75 del 23.3.1973 pag. 30)

Articolo 2

⊗ Campo d'applicazione ⊗

Le disposizioni ⊗ degli ⊗ articoli ⊗ 4, 6, 7 e 8 si applicano ai veicoli stazionanti abitualmente nel territorio di uno degli Stati membri ⊗:

- a) →₁ dopo che sia stato concluso un accordo →₂ tra ⊗ gli ⊗ uffici ← nazionali di assicurazione ai sensi del quale ogni ufficio nazionale si rende garante, alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria, per la definizione dei sinistri sopravvenuti nel suo territorio e provocati dalla circolazione dei veicoli stazionanti abitualmente nel territorio di un altro Stato membro, indipendentemente dal fatto che siano assicurati o non; ←
- b) a decorrere dalla data fissata dalla Commissione, dopo che essa avrà constatato, in stretta collaborazione con gli Stati membri, l'esistenza del suddetto accordo;

¹⁴ GU L 172 del 4.7.1988, pag. 1

- c) per la durata dell'accordo.

Articolo 3

⊗ Obbligo d'assicurazione dei veicoli ⊗

Ogni Stato membro adotta tutte le misure ⊗ appropriate ⊗, fatta salva l'applicazione dell'articolo 5, affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione.

I danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito ⊗ delle ⊗ misure ⊗ di cui al primo comma ⊗.

Ogni Stato membro adotta inoltre tutte le misure ⊗ appropriate ⊗ affinché il contratto d'assicurazione copra anche:

- a) i danni causati nel territorio degli altri Stati membri, secondo la legislazione in vigore in questi Stati,
- b) i danni di cui possono essere vittime i cittadini degli Stati membri nel percorso che collega direttamente due territori in cui si applica il trattato allorché non esista alcun ufficio nazionale di assicurazione per il territorio percorso: in tal caso, i danni verranno indennizzati nei limiti previsti dalla legislazione nazionale sull'assicurazione obbligatoria vigente nello Stato membro nel cui territorio il veicolo staziona abitualmente.

↓ 2005/14/CE art. 2

L'assicurazione di cui al primo comma copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone.

↓ 2005/14/CE art. 1, punto 2
(adattato)

Articolo 4

⊗ Controlli dell'assicurazione ⊗

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 e quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo ed entrano nel loro territorio provenendo dal territorio di un altro Stato membro. Gli Stati membri possono tuttavia effettuare controlli non sistematici dell'assicurazione, a condizione che tali controlli non abbiano un carattere discriminatorio e avvengano nell'ambito di un controllo non esclusivamente finalizzato al controllo dell'assicurazione.

↓ 72/166/CEE (adattato)

Articolo 5

⊗ Deroga all'obbligo d'assicurazione dei veicoli ⊗

1. Ogni Stato membro può derogare al disposto dell'articolo 3 per quanto concerne talune persone fisiche o giuridiche, pubbliche o private, il cui elenco è determinato da tale Stato e notificato agli altri Stati membri e alla Commissione.

↓ 2005/14/CE art. 1, punto 3, lett. a) i)

Uno Stato membro che prevede la deroga adotta le misure idonee al fine di assicurare l'indennizzo dei danni causati nel proprio territorio e nel territorio degli altri Stati membri da veicoli appartenenti alle suddette persone.

↓ 72/166/CEE (adattato)

Esso designa in particolare l'autorità o l'ente nel paese in cui si è verificato il sinistro, incaricato di indennizzare le persone lese, alle condizioni previste dalla legislazione di tale Stato, nel caso in cui non sia applicabile l'articolo 2, lettera a).

↓ 2005/14/CE art. 1, punto 3, lett. a) ii)

Esso notifica alla Commissione l'elenco delle persone dispensate dall'assicurazione obbligatoria nonché le autorità o gli organismi responsabili dell'indennizzo.

La Commissione pubblica l'elenco.

↓ 72/166/CEE (adattato)

2. ⊗ Ogni Stato membro può derogare alle disposizioni dell'articolo 3, ⊗ per quanto riguarda determinati tipi di veicoli o determinati veicoli con targa speciale, il cui elenco è stabilito da questo Stato e notificato agli altri Stati membri e alla Commissione.

↓ 2005/14/CE art. 1, punto 3, lett. b) (adattato)

In tal caso, gli Stati membri provvedono affinché ai veicoli di cui al primo comma sia riservato lo stesso trattamento dei veicoli per i quali non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3.

L'organismo di indennizzo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, dello Stato membro in cui si è verificato l'incidente può allora presentare una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia di cui all'articolo 10, paragrafo 1, nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.

⊗ A partire dall'11 giugno 2010, ⊗ gli Stati membri riferiscono alla Commissione in merito all'attuazione e all'applicazione pratica del presente paragrafo.

La Commissione, dopo aver esaminato tali relazioni, presenta, se del caso, proposte relative alla sostituzione o all'abrogazione di detta deroga.

↓ 72/166/CEE (adattato)

Articolo 6

⊗ Ufficio nazionale d'assicurazione ⊗

Ogni Stato membro provvede a che l'ufficio nazionale di assicurazione, fatto salvo l'impegno previsto nell'articolo 2, lettera a), in occasione di un incidente provocato nel proprio territorio da un veicolo che staziona abitualmente nel territorio di un altro Stato membro, si informi circa:

- a) il territorio su cui detto veicolo staziona abitualmente, nonché sul suo numero d'immatricolazione, se ne possiede uno,
- b) nella misura del possibile, le indicazioni relative all'assicurazione del veicolo, quali figurano normalmente nella carta verde e che sono in possesso del detentore del veicolo, qualora tali indicazioni siano richieste dallo Stato membro nel cui territorio il veicolo staziona abitualmente.

⊗ Ogni ⊗ Stato membro provvede inoltre a che detto ufficio comunichi ⊗ le ⊗ informazioni ⊗ di cui alle lettere a) e b) ⊗ all'ufficio nazionale di assicurazione dello Stato nel cui territorio ⊗ il ⊗ veicolo ⊗ di cui al primo comma ⊗ staziona abitualmente.

Capo 2

⊗ Disposizioni riguardanti i veicoli che stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo ⊗

Articolo 7

⊗ Misure nazionali riguardanti i veicoli che stazionano abitualmente sul territorio di un paese terzo ⊗

Ogni Stato membro adotta tutte le misure ⊗ appropriate ⊗ affinché ogni veicolo che staziona abitualmente nel territorio di un paese terzo e che entra nel territorio in cui si applica il trattato possa essere ammesso alla circolazione nel proprio territorio soltanto se i danni suscettibili di essere causati dalla circolazione di tale veicolo sono coperti per tutto il territorio in cui si applica il trattato alle condizioni fissate da ciascuna delle legislazioni nazionali relative all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli.

Articolo 8

⊗ Documentazione riguardante i veicoli stazionanti abitualmente nel territorio di un paese terzo ⊗

1. Ogni veicolo che staziona abitualmente nel territorio di un paese terzo, prima di entrare nel territorio in cui si applica il trattato deve essere munito di una carta verde valida o di un certificato d'assicurazione «frontiera», come prova dell'esistenza di un'assicurazione conforme all'articolo 7.

Tuttavia, i veicoli che stazionano abitualmente in un paese terzo sono considerati come veicoli stazionanti abitualmente nella Comunità se gli uffici nazionali di tutti gli Stati membri si rendono garanti individualmente - ciascuno alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria - per la definizione dei sinistri sopravvenuti nel loro territorio e provocati dalla circolazione di tali veicoli.

2. Dopo aver constatato, in stretta collaborazione con gli Stati membri, gli impegni previsti dal paragrafo 1, secondo comma, la Commissione stabilisce a partire da quale data e per quali tipi di veicoli gli Stati membri non esigono più la presentazione dei documenti di cui al paragrafo 1, primo comma.

↓ 2005/14/CE art. 2 (adattato)

Capo 3

⊗ Importi minimi coperti dall'assicurazione obbligatoria ⊗

Articolo 9

⊗ Importi minimi ⊗

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 almeno per gli importi seguenti:

- a) nel caso di danni alle persone, un importo minimo di copertura pari a 1 000 000 EUR per vittima o a 5 000 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;
- b) nel caso di danni alle cose, 1 000 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime.

Ove opportuno, gli Stati membri possono stabilire un periodo transitorio ⊗ che arriva al massimo fino al 10 giugno 2012 ⊗ entro il quale adeguare i propri importi minimi di copertura agli importi di cui al primo comma.

Gli Stati membri che stabiliscono il suddetto periodo transitorio ne informano la Commissione e indicano la durata del periodo transitorio.

⊗ Tuttavia, al massimo entro il 10 dicembre 2008 ⊗, gli Stati membri devono aumentare gli importi di garanzia ad almeno la metà dei livelli previsti al primo comma.

2. Ogni cinque anni ⊗ dall'11 giugno 2005 ⊗ oppure dal termine dell'eventuale periodo transitorio di cui al paragrafo 1, secondo comma, gli importi previsti in tale paragrafo sono oggetto di revisione, in linea con l'indice europeo dei prezzi al consumo (IPCE) previsto dal regolamento (CE) n. 2494/95 del Consiglio¹⁵.

Gli importi sono adeguati automaticamente. Essi sono aumentati della variazione percentuale indicata dall'IPCE per il periodo pertinente, vale a dire il quinquennio immediatamente precedente la revisione ⊗ di cui al primo comma ⊗ e sono arrotondati al multiplo di 10 000 EUR direttamente superiore.

La Commissione comunica al Parlamento europeo e al Consiglio gli importi adeguati e provvede alla loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Capo 4

⊗ **Risarcimento dei danni causati da un veicolo non identificato o un veicolo per il quale non vi è stato adempimento dell'obbligo d'assicurazione di cui all'articolo 3** ⊗

Articolo 10

⊗ **Organismo incaricato del risarcimento** ⊗

1. Ogni Stato membro istituisce o autorizza un organismo incaricato di risarcire, almeno entro i limiti dell'obbligo di assicurazione, i danni alle cose o alle persone causati da un veicolo non identificato o per il quale non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma dell'articolo 3.

Il primo comma fa salvo il diritto degli Stati membri di conferire o no all'intervento dell'organismo un carattere sussidiario, nonché quello di disciplinare la soluzione di controversie fra l'organismo e il responsabile o i responsabili del sinistro e altre imprese di assicurazione o istituti di sicurezza sociale che siano tenuti a indennizzare la vittima per lo stesso sinistro. Tuttavia, gli Stati membri non possono autorizzare l'organismo a subordinare il pagamento dell'indennizzo alla condizione che la vittima dimostri in qualsiasi modo che il responsabile del sinistro non è in grado o rifiuta di pagare.

2. La vittima può in ogni caso rivolgersi direttamente all'organismo che, in base ad informazioni da essa fornitegli su sua richiesta, è tenuto a darle una risposta motivata circa il pagamento dell'indennizzo.

Gli Stati membri possono tuttavia escludere il pagamento dell'indennizzo da parte di tale organismo per le persone che per loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha

¹⁵ GU L 257 del 27.10.1995, pag. 1.

causato il danno, se l'organismo può dimostrare che esse erano al corrente del fatto che il veicolo non era assicurato.

3. Gli Stati membri possono limitare o escludere il pagamento dell'indennizzo da parte dell'organismo in caso di danni alle cose causati da un veicolo non identificato.

Tuttavia, quando l'organismo è intervenuto per gravi danni alle persone del medesimo incidente a seguito del quale sono stati causati danni alle cose da un veicolo non identificato, gli Stati membri non escludono l'indennizzo per danni alle cose in ragione del fatto che il veicolo non è identificato. Tuttavia, gli Stati membri possono prevedere una franchigia non superiore a 500 EUR che può essere imputata alla vittima che ha subito i danni alle cose.

I danni alle persone sono qualificati come gravi conformemente alla legislazione o alle disposizioni amministrative dello Stato membro in cui è avvenuto l'incidente. A tale riguardo, gli Stati membri possono tenere conto, tra l'altro, della necessità o meno di cure ospedaliere.

4. Gli Stati membri applicano al pagamento dell'indennizzo da parte dell'organismo le proprie disposizioni legislative, regolamentari e amministrative, fatta salva qualsiasi altra pratica più favorevole alle vittime.

↓ 90/232/CEE (adattato)

Articolo 11

⊗ **Controversie** ⊗

In caso di controversia tra l'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1 e l'assicuratore della responsabilità civile su chi debba indennizzare la vittima, gli Stati membri prendono le misure adeguate affinché sia designata la parte tenuta a pagare senza indugio l'indennizzo in un primo tempo.

Qualora si decida che obbligata, in tutto o in parte, al pagamento dell'indennizzo è l'altra parte, quest'ultima rimborsa di conseguenza la parte che ha effettuato il pagamento.

Capitolo 5

⊗ **Categorie specifiche di vittime, clausole di esclusione, premio unico, veicoli spediti da uno Stato membro all'altro** ⊗

Articolo 12

⊗ **Categorie specifiche di vittime** ⊗

1. Fatto salvo l'articolo 13, paragrafo 1, secondo comma, l'assicurazione di cui all'articolo 3 copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo.

↓ 84/5/CE

2. I membri della famiglia dell'assicurato, del conducente o di qualsiasi altra persona la cui responsabilità civile sia sorta a causa di un sinistro e sia coperta dall'assicurazione di cui all'articolo 3, non possono essere esclusi, a motivo del legame di parentela, dal beneficio dell'assicurazione per quanto riguarda i danni alle persone.

↓ 2005/14/CE art. 4, punto 2

3. L'assicurazione di cui all'articolo 3 copre i danni alle persone e i danni alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada che, in conseguenza di un incidente nel quale sia stato coinvolto un veicolo, hanno diritto alla riparazione del danno conformemente alla legislazione civile nazionale.

Il presente articolo lascia impregiudicata sia la responsabilità civile sia l'importo dei danni.

↓ 84/5/CE (adattato)

Articolo 13

⊗ **Clausole d'esclusione** ⊗

1. Ciascuno Stato membro prende ⊗ tutte ⊗ le misure ⊗ appropriate ⊗ affinché ⊗ ai fini dell'applicazione dell'articolo 3 ⊗ sia reputata senza effetto, per quanto riguarda il ricorso dei terzi vittime di un sinistro, qualsiasi disposizione legale o clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione rilasciato conformemente all'articolo 3 ⊗ e ⊗ che escluda dall'assicurazione l'utilizzo o la guida di autoveicoli da parte:

- a) di persone non aventi l'autorizzazione esplicita o implicita,
- b) di persone non titolari di una patente di guida che consenta loro di guidare l'autoveicolo in questione,

- c) di persone che non si sono conformate agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza del veicolo in questione;

Tuttavia, la clausola di cui al primo comma, lettera a) può essere opposta alle persone che di loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno se l'assicuratore può provare che esse erano a conoscenza del fatto che il veicolo era rubato.

Gli Stati membri hanno la facoltà - per i sinistri avvenuti nel loro territorio - di non applicare la disposizione del primo comma se e nella misura in cui la vittima può ottenere il risarcimento del danno da un istituto di sicurezza sociale.

2. Nel caso di veicoli rubati o ottenuti con la violenza, gli Stati membri possono prevedere che l'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, intervenga in luogo e vece dell'assicuratore, alle condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo; qualora il veicolo stazioni abitualmente in un altro Stato membro, detto organismo non avrà la possibilità di agire contro alcun organismo in detto Stato membro.

Gli Stati membri che, per il caso di veicoli rubati od ottenuti con la violenza, prevedono l'intervento dell'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, possono fissare per i danni alle cose una franchigia non superiore a 250 EUR, opponibile alla vittima.

↓ 2005/14/CE art. 4, punto 1

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché qualsiasi disposizione di legge o clausola contrattuale contenuta in una polizza di assicurazione che escluda un passeggero dalla copertura assicurativa in base alla circostanza che sapeva o avrebbe dovuto sapere che il conducente del veicolo era sotto gli effetti dell'alcol o di altre sostanze eccitanti al momento del sinistro sia considerata senza effetto per quanto riguarda l'azione di tale passeggero.

↓ 90/232/CEE (adattato)

Articolo 14

⊠ **Unico premio** ⊠

Gli Stati membri prendono le misure necessarie affinché tutti i contratti di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli:

↓ 2005/14/CE art. 4, punto 3

a) coprano, sulla base di un unico premio e per tutta la durata del contratto, l'intero territorio della Comunità, incluso l'eventuale stazionamento del veicolo in un altro Stato membro durante il periodo di validità del contratto, e

↓ 90/232/CEE

b) garantiscano, in base al medesimo unico premio, in ciascuno Stato membro la copertura richiesta dalla sua legislazione o la copertura richiesta dalla legislazione

dello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente, quando quest'ultima è superiore.

↓ 2005/14/CE art. 4, punto 4
(adattato)

Articolo 15

⊗ Veicoli spediti da uno Stato membro all'altro ⊗

1. In deroga all'articolo 2, lettera d), secondo trattino, della direttiva 88/357/CEE, quando un veicolo viene spedito da uno Stato membro in un altro, si considera Stato membro nel quale è situato il rischio lo Stato membro di destinazione, a decorrere dall'accettazione della consegna da parte dell'acquirente e per un periodo di trenta giorni, anche se il veicolo non è stato formalmente immatricolato nello Stato membro di destinazione.

2. Nel caso in cui il veicolo risulti coinvolto in un sinistro durante il periodo di cui al paragrafo 1 del presente articolo e sia privo di assicurazione, l'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, nello Stato membro di destinazione è responsabile dell'indennizzo previsto all'articolo 9.

Capo 6

⊗ Attestazione, franchigie, azione diretta ⊗

Articolo 16

⊗ Attestazione dello stato di rischio della garanzia ⊗

Gli Stati membri provvedono affinché il contraente possa esigere in qualunque momento un'attestazione dello stato di rischio della garanzia di responsabilità civile concernente il veicolo o i veicoli coperti da tale contratto almeno durante gli ultimi cinque anni del rapporto contrattuale, oppure dell'assenza di sinistri.

L'impresa assicurativa, o un organismo eventualmente designato da uno Stato membro al fine di fornire l'assicurazione obbligatoria ovvero la suddetta attestazione, rilascia l'attestazione al contraente entro quindici giorni dalla richiesta.

Articolo 17

⊗ Franchigie ⊗

Le imprese assicurative non oppongono franchigie alla persona lesa a seguito di un sinistro per quanto riguarda la copertura assicurativa di cui all'articolo 3.

Articolo 18

⊗ Diritto d'azione diretta ⊗

Gli Stati membri provvedono affinché le persone lese a seguito di un sinistro, causato da un veicolo assicurato ai sensi dell'articolo 3, possano avvalersi di un diritto di azione diretta nei confronti dell'impresa che assicura contro la responsabilità civile la persona responsabile del sinistro.

Capo 7

⊗ Risarcimento per sinistri che derivano da incidenti causati da un veicolo coperto dall'assicurazione di cui all'articolo 3 ⊗

Articolo 19

Gli Stati membri istituiscono la procedura ⊗ di cui ⊗ all'articolo 22, per la definizione dei sinistri provocati da un veicolo assicurato ai sensi dell'articolo 3.

In caso di incidenti che possono essere definiti mediante il sistema degli uffici nazionali d'assicurazione di cui all'articolo 2, gli Stati membri stabiliscono la stessa procedura di cui all'articolo 22.

Ai fini dell'applicazione di detta procedura, ogni riferimento all'impresa assicurativa si intende come un riferimento agli uffici nazionali d'assicurazione.

↓ 2000/26/CE (adattato)

Articolo 20

⊗ Disposizioni particolari riguardanti il risarcimento delle persone lese in seguito a un sinistro avvenuto in uno Stato membro diverso da quello di residenza ⊗

1. ⊗ Gli articoli da 20 a 26 stabiliscono ⊗ disposizioni specifiche relative a persone lese aventi diritto a risarcimento per danni a cose o a persone derivanti da sinistri avvenuti in uno Stato membro diverso da quello di residenza della persona lesa e provocati dall'uso di veicoli che sono assicurati e stazionano abitualmente in uno Stato membro.

Fatti salvi la legislazione di paesi terzi in materia di responsabilità civile e il diritto internazionale privato, ⊗ tali ⊗ disposizioni si applicano anche alle persone lese residenti in uno Stato membro aventi diritto a risarcimento per danni a cose o a persone derivanti da sinistri avvenuti in paesi terzi i cui uffici nazionali d'assicurazione hanno aderito al sistema della carta verde ogniqualvolta tali sinistri siano provocati dall'uso di veicoli che sono assicurati e stazionano abitualmente in uno Stato membro.

2. Gli articoli 21 e 24 si applicano soltanto nel caso di incidenti causati dalla circolazione di un veicolo

- a) assicurato tramite uno stabilimento situato in uno Stato membro diverso da quello di residenza della persona lesa; e
- b) stazionante abitualmente in uno Stato membro diverso da quello di residenza della persona lesa.

Articolo 21

Mandatario per la liquidazione dei sinistri

1. Ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie affinché ogni impresa di assicurazione che copre i rischi classificati nel ramo 10 del punto A dell'allegato della direttiva 73/239/CEE, esclusa la responsabilità civile del vettore, designi un mandatario per la liquidazione dei sinistri in ogni Stato membro diverso da quello in cui ha ricevuto l'autorizzazione amministrativa.

Il mandatario è incaricato della gestione e della liquidazione dei sinistri dovuti a incidenti nei casi di cui all'articolo 20, paragrafo 1.

Il mandatario per la liquidazione dei sinistri risiede o è stabilito nello Stato membro per il quale è designato.

2. La scelta del mandatario per la liquidazione dei sinistri è a discrezione dell'impresa di assicurazione.

Gli Stati membri non possono limitare tale scelta.

3. Il mandatario per la liquidazione dei sinistri può operare per conto di una o più imprese di assicurazione.

4. Il mandatario per la liquidazione dei sinistri raccoglie tutte le informazioni necessarie in merito alla liquidazione dei sinistri stessi e prende le misure necessarie per negoziarne la liquidazione.

L'obbligo di designare un mandatario non esclude il ricorso diretto della persona lesa o della sua impresa di assicurazione contro la persona che ha causato il sinistro o la sua impresa di assicurazione.

5. Il mandatario per la liquidazione dei sinistri è dotato di poteri sufficienti a rappresentare l'impresa di assicurazione nei confronti delle persone lese nei casi di cui all'articolo 20, paragrafo 1, e a soddisfare interamente le loro richieste di indennizzo.

Egli deve essere in grado di esaminare il caso nella o nelle lingue ufficiali dello Stato membro di residenza della persona lesa.

↓ 2005/14/CE art. 5, punto 2
(adattato)

6. La nomina del mandatario per la liquidazione dei sinistri non costituisce di per sé l'apertura di una succursale ai sensi dell'articolo 1, lettera b), della direttiva 92/49/CEE e il predetto mandatario non è considerato uno stabilimento ai sensi dell'articolo 2, lettera c), della direttiva 88/357/CEE né uno stabilimento ai sensi del regolamento (CE) n. 44/2001.

↓ 2000/26/CE (adattato)

Articolo 22

⊗ **Procedura di indennizzo** ⊗

Gli Stati membri prevedono degli obblighi, sotto pena di sanzioni pecuniarie appropriate, efficaci e sistematiche o sanzioni amministrative equivalenti, affinché, entro tre mesi a decorrere dalla data alla quale la persona lesa ha presentato la sua richiesta d'indennizzo direttamente all'impresa di assicurazione del responsabile del sinistro o al mandatario per la liquidazione dei sinistri,

- a) l'impresa di assicurazione del responsabile del sinistro o il suo mandatario presenti un'offerta d'indennizzo motivata nel caso in cui la responsabilità non sia contestata e il danno sia quantificato, o
- b) l'impresa di assicurazione cui è stata indirizzata la richiesta d'indennizzo o il suo mandatario fornisca una risposta motivata sugli elementi dedotti nella domanda, qualora la responsabilità sia negata o non sia stata chiaramente accertata o il danno non sia stato interamente quantificato.

Gli Stati membri adottano norme al fine di assicurare che, qualora l'offerta non sia stata presentata entro il termine di tre mesi, l'importo dell'indennizzo offerto dall'impresa di assicurazione o riconosciuto dal giudice alla persona lesa produca interessi.

↓ 2000/26/CE

Articolo 23

Centri d'informazione

1. Per consentire alla persona lesa di chiedere un indennizzo, ciascuno Stato membro istituisce o riconosce un centro informazioni incaricato,

- a) di tenere un registro contenente le seguenti informazioni:
 - i) il numero di immatricolazione di ogni autoveicolo che staziona abitualmente nel territorio dello Stato considerato;

- ii) i numeri delle polizze di assicurazione che coprono la circolazione di detti veicoli per i rischi del ramo 10 del punto A dell'allegato alla direttiva 73/239/CEE diversi dalla responsabilità del vettore e, se la polizza è scaduta, anche la data di cessazione della copertura assicurativa;
- iii) le imprese di assicurazione della responsabilità civile che coprono la responsabilità civile derivante dalla circolazione di tali autoveicoli per i rischi del ramo 10 del punto A dell'allegato alla direttiva 73/239/CEE, diversi dalla responsabilità del vettore, e i mandatari per la liquidazione dei sinistri designati da tali imprese di assicurazione conformemente all'articolo 21 della presente direttiva e notificati ai centri di informazione conformemente al paragrafo 2 del presente articolo;
- iv) l'elenco dei veicoli che, in ciascuno Stato membro, beneficiano della deroga dall'obbligo di copertura mediante un'assicurazione per la responsabilità civile ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2;
- v) riguardo ai veicoli di cui al punto iv):
 - il nome dell'autorità o organismo designato a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, terzo comma come responsabile dell'indennizzo delle persone lese nei casi in cui non sia applicabile la procedura di cui alla lettera a) dell'articolo 2, paragrafo 2, qualora il veicolo goda della deroga di cui all'articolo 5, paragrafo 1, primo comma;
 - il nome dell'organismo che copre il veicolo nello Stato membro in cui esso staziona abitualmente, se esso gode della deroga di cui all'articolo 5, paragrafo 2;
- b) o di coordinare la compilazione e la diffusione di dette informazioni;
- c) e di assistere gli aventi diritto nell'ottenere le informazioni di cui alla lettera a), punti da i) a v).

Le informazioni di cui alla lettera a), punti i), ii) e iii) devono essere conservate per un periodo di sette anni dopo la cessazione dell'immatricolazione del veicolo o la scadenza del contratto di assicurazione.

2. Le imprese di assicurazione di cui al paragrafo 1, lettera a), punto iii) notificano ai centri d'informazione di tutti gli Stati membri il nome e l'indirizzo del mandatario per la liquidazione dei sinistri designato in ciascuno Stato membro conformemente all'articolo 21.

3. Gli Stati membri provvedono a che la persona lesa abbia diritto, per sette anni dall'incidente, di ottenere senza indugio le seguenti informazioni dal centro di informazione dello Stato in cui risiede o dello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente o è avvenuto l'incidente:

- a) nome e indirizzo dell'impresa di assicurazione;
- b) numero della polizza d'assicurazione; e

- c) nome e indirizzo del mandatario per la liquidazione dei sinistri dell'impresa di assicurazione nel paese di residenza della persona lesa.

I centri di informazione cooperano tra loro.

4. Il centro di informazione comunica alla persona lesa nome e indirizzo del proprietario o del conducente abituale o del detentore del veicolo se la persona lesa ha un interesse giuridicamente tutelato a ottenere queste informazioni. Per poter fornire tali informazioni, il centro stesso si rivolge in particolare:

- a) all'impresa di assicurazione; o
b) all'ente di immatricolazione del veicolo.

Se il veicolo beneficia della deroga di cui all'articolo 5, paragrafo 1, primo comma, il centro di informazione comunica alla persona lesa il nome dell'autorità o dell'organismo designato conformemente all'articolo 5, paragrafo 1, terzo comma, incaricato di indennizzare le persone lese, qualora non sia d'applicazione la procedura prevista all'articolo 2, lettera a).

Se il veicolo beneficia della deroga di cui all'articolo 5, paragrafo 2, il centro d'informazione comunica alla persona lesa il nome dell'organismo da cui dipende il veicolo nel suo paese d'immatricolazione.

↓ 2005/14/CE art. 4, punto 5
(adattato)

5. Gli Stati membri provvedono affinché, fatti salvi gli obblighi loro derivanti dai paragrafi da 1 a 4 , i centri di informazione forniscano le informazioni a tutte le persone coinvolte in un incidente stradale causato da un veicolo assicurato ai sensi dell'articolo 3.

↓ 2000/26/CE (adattato)

6. Al trattamento dei dati personali risultanti dai paragrafi da 1 a 5 si deve procedere nel rispetto delle norme nazionali adottate in virtù della direttiva 95/46/CE.

Articolo 24

Organismo d'indennizzo

1. Ciascuno Stato membro costituisce o riconosce un organismo d'indennizzo incaricato di risarcire le persone lese nei casi di cui all'articolo 20, paragrafo 1.

Dette persone lese possono presentare all'organismo d'indennizzo del loro Stato membro di residenza una richiesta d'indennizzo:

- a) nel caso in cui l'impresa di assicurazione o il suo mandatario per la liquidazione dei sinistri non abbiano dato una risposta motivata sugli elementi dedotti nella richiesta d'indennizzo entro tre mesi dalla data in cui la persona lesa ha presentato la sua richiesta di indennizzo all'impresa di assicurazione del veicolo il cui uso ha provocato il sinistro o al mandatario per la liquidazione dei sinistri o

- b) nel caso in cui l'impresa di assicurazione non abbia designato un mandatario per la liquidazione dei sinistri nello Stato membro di residenza della persona lesa conformemente all'articolo 20, paragrafo 1; in questo caso le persone lese non possono presentare all'organismo d'indennizzo una richiesta d'indennizzo se hanno presentato una richiesta del genere direttamente all'impresa di assicurazione del veicolo il cui uso ha provocato l'incidente e hanno ricevuto una risposta motivata entro tre mesi dalla presentazione della richiesta.

Le persone lese non possono tuttavia presentare all'organismo d'indennizzo una richiesta d'indennizzo se hanno intrapreso un'azione legale direttamente contro l'impresa di assicurazione.

L'organismo di indennizzo interviene entro due mesi dalla data alla quale la persona lesa notifica ad esso la sua richiesta d'indennizzo ma pone fine al suo intervento in caso di successiva risposta motivata dell'impresa di assicurazione, o il mandatario per la liquidazione dei sinistri, alla richiesta.

L'organismo di indennizzo informa immediatamente:

- a) l'impresa di assicurazione del veicolo che ha causato il sinistro o il mandatario per la liquidazione dei sinistri;
- b) l'organismo di indennizzo nello Stato membro dello stabilimento dell'impresa di assicurazione che ha stipulato il contratto;
- c) la persona che ha causato il sinistro, se nota;

del fatto che ha ricevuto una richiesta d'indennizzo dalla persona lesa e che interverrà entro due mesi a decorrere dalla presentazione di detta domanda.

Questa disposizione non osta al diritto degli Stati membri di considerare l'indennizzo ad opera di tale organismo come sussidiario o meno, e al loro diritto di disciplinare la soluzione di controversie tra detto organismo e la persona o le persone che hanno causato il sinistro e altre imprese di assicurazione o organismi previdenziali tenuti a risarcire la vittima per lo stesso sinistro. Tuttavia gli Stati membri non possono consentire che l'organismo subordini il pagamento dell'indennizzo a condizioni diverse da quelle stabilite dalla presente direttiva, in particolare che la vittima dimostri in qualsiasi modo che il responsabile del sinistro è insolvente o rifiuta di pagare.

2. L'organismo d'indennizzo che ha indennizzato la persona lesa nel suo Stato membro di residenza acquisisce un credito nei confronti dell'organismo d'indennizzo dello Stato membro dello stabilimento dell'impresa di assicurazione che ha stipulato il contratto, per la somma pagata a titolo di indennizzo.

Quest'ultimo organismo è surrogato nei diritti della persona lesa nei confronti della persona che ha causato il sinistro o della sua impresa di assicurazione, nella misura in cui l'organismo di indennizzo dello Stato membro di residenza della persona lesa ha indennizzato quest'ultima per il danno subito.

Ciascuno Stato membro è tenuto a riconoscere la surrogazione disposta da ogni altro Stato membro.

3. Il presente articolo è efficace:

- a) dopo che sia stato concluso un accordo fra gli organismi di indennizzo, istituiti o approvati dagli Stati membri, per quanto riguarda le loro funzioni, i loro obblighi e le modalità di rimborso;
- b) a decorrere dalla data fissata dalla Commissione al momento in cui accerta, in stretta cooperazione con gli Stati membri, che il suddetto accordo è stato concluso.

Articolo 25

⊗ **Indennizzo** ⊗

1. Qualora risulti impossibile identificare il veicolo ovvero risulti impossibile identificare, entro due mesi dal sinistro, l'impresa di assicurazione, la persona lesa può richiedere l'indennizzo all'organismo di indennizzo dello Stato membro in cui risiede. Essa è indennizzata conformemente agli articoli 9 e 10. L'organismo di indennizzo acquisisce allora un credito, alle condizioni indicate nell'articolo 24, paragrafo 2, nei confronti:

- a) del fondo di garanzia previsto dall'articolo 10, paragrafo 1, nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente, nel caso in cui non possa essere identificata l'impresa di assicurazione;
- b) del fondo di garanzia previsto dall'articolo 10, paragrafo 1, dello Stato membro del sinistro, in caso di veicolo non identificato;
- c) del fondo di garanzia previsto dall'articolo 10, paragrafo 1, dello Stato membro del sinistro, nel caso di veicoli di paesi terzi.

↓ 2000/26/CE art. 1 (adattato)

2. Il presente articolo si applica agli incidenti provocati da veicoli di paesi terzi che rientrano negli articoli 7 e 8.

↓ 2005/14/CE art. 5 punto 4

Articolo 26

Organismo centrale

Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per agevolare la fornitura, in tempo utile, alle vittime, ai loro assicuratori o ai loro rappresentanti legali, dei dati di base necessari per la liquidazione dei danni.

Tali dati di base sono, all'occorrenza, messi a disposizione in forma elettronica in un deposito centrale in ciascuno Stato membro e sono accessibili alle parti interessate su loro esplicita richiesta.

Articolo 27

Sanzioni

Gli Stati membri determinano il regime delle sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva, prendendo i provvedimenti necessari per garantirne l'applicazione. Le sanzioni così previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano quanto prima alla Commissione ogni modifica ☒ relativa alle disposizioni adottate a norma del presente articolo ☒.

Capo 8

☒ **Disposizioni finali** ☒

Articolo 28

☒ **Disposizioni nazionali** ☒

1. Gli Stati membri possono, conformemente al trattato, mantenere o mettere in vigore disposizioni più favorevoli alla persona lesa di quelle necessarie a conformarsi alla presente direttiva.
2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.



Articolo 29

Abrogazioni

Le direttive 72/166/CEE, 84/5/CEE, 90/232/CEE, 2000/26/CE e 2005/14/CE, modificate dalle direttive di cui all'allegato I, parte A, sono abrogate, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione e di applicazione delle direttive indicate all'allegato I, parte B.

I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza riportata all'allegato II.

Articolo 30

Entrata in vigore

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

Articolo 31

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Parlamento europeo
Il Presidente
[...]

Per il Consiglio
Il Presidente
[...]



ALLEGATO

Parte A

Direttive abrogate ed elenco delle loro modificazioni successive (di cui all'articolo 29)

Direttiva 72/166/CEE del Consiglio
(GU L 103 del 2.5.1972, pag. 1)

Direttiva 72/430/CEE del Consiglio
(GU L 291 del 28.12.1972, pag. 162)

Direttiva 84/5/CEE del Consiglio
(GU L 8 dell'11.1.1984, pag. 17)

limitatamente all'articolo 4

Direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo
e del Consiglio
(GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 14)

limitatamente all'articolo 1

Direttiva 84/5/CEE del Consiglio
(GU L 8 dell'11.1.1984, pag. 17)

Allegato I, punto IX.F dell'atto di adesione del 1985
(GU L 302 del 15.11.1985, pag. 218)

Direttiva 90/232/CEE del Consiglio
(GU L 129 del 19.5.1990, pag. 33)

limitatamente all'articolo 4

Direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo
e del Consiglio
(GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 14)

limitatamente all'articolo 2

Direttiva 90/232/CEE del Consiglio
(GU L 129 del 19.5.1990, pag. 33)

Direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo
e del Consiglio
(GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 14)

limitatamente all'articolo 4

Direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo
e del Consiglio
(GU L 181 del 20.7.2000, pag. 65)

Direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo
e del Consiglio
(GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 14)

limitatamente all'articolo 5

Direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo
e del Consiglio
(GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 14)

Parte B

Elenco dei termini di attuazione e di applicazione in diritto nazionale (di cui all'articolo 29)

Direttiva	Termine di attuazione	Data di applicazione
72/166/CEE	31 dicembre 1973	—
72/430/CEE	—	1° gennaio 1973
84/5/CEE	31 dicembre 1987	31 dicembre 1988
90/232/CEE	31 dicembre 1992	—
2000/26/CE	19 luglio 2002	19 gennaio 2003
2005/14/CE	11 giugno 2007	—

ALLEGATO II

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 72/166/CEE	Direttiva 84/5/CEE	Direttiva 90/232/CEE	Direttiva 2000/26/CE	Presente direttiva
Articolo 1, punti da 1 a 3				Articolo 1, punti da 1) a 3)
Articolo 1, punto 4, primo trattino				Articolo 1, punto 4), lettera a)
Articolo 1, punto 4, secondo trattino				Articolo 1, punto 4), lettera b)
Articolo 1, punto 4, terzo trattino				Articolo 1, punto 4), lettera c)
Articolo 1, punto 4, quarto trattino				Articolo 1, punto 4), lettera d)
Articolo 1, punto 5				Articolo 1, punto 5)
Articolo 2, paragrafo 1				Articolo 4
Articolo 2, paragrafo 2, alinea				Articolo 2, alinea
Articolo 2, paragrafo 2, primo trattino				Articolo 2, lettera a)
Articolo 2, paragrafo 2, secondo trattino				Articolo 2, lettera b)
Articolo 2, paragrafo 2, terzo trattino				Articolo 2, lettera c)
Articolo 3, paragrafo 1, primo capoverso				Articolo 3, primo comma
Articolo 3, paragrafo 1, secondo capoverso				Articolo 3, secondo comma
Articolo 3, paragrafo 2, alinea				Articolo 3, terzo comma, alinea

Articolo 3,
paragrafo 2, primo
trattino

Articolo 3,
paragrafo 2,
secondo trattino

Articolo 4, alinea

Articolo 4, lettera a),
primo comma

Articolo 4, lettera a),
secondo comma,
primo capoverso

Articolo 4, lettera a),
secondo comma,
secondo capoverso

Articolo 4, lettera a),
secondo comma,
terzo capoverso

Articolo 4, lettera a),
secondo comma,
quarto capoverso

Articolo 4,
lettera b), primo
comma

Articolo 4,
lettera b), secondo
comma, primo
capoverso

Articolo 4,
lettera b), secondo
comma, secondo
capoverso

Articolo 4,
lettera b), terzo
comma, primo
capoverso

Articolo 3, terzo
comma, lettera a)

Articolo 3, terzo
comma, lettera b)

Articolo 5,
paragrafo 1, primo
comma

Articolo 5,
paragrafo 1, primo
comma

Articolo 5,
paragrafo 1,
secondo comma

Articolo 5,
paragrafo 1, terzo
comma

Articolo 5,
paragrafo 1, quarto
comma

Articolo 5,
paragrafo 1, quinto
comma

Articolo 5,
paragrafo 2, primo
comma

Articolo 5,
paragrafo 2,
secondo comma

Articolo 5,
paragrafo 2, terzo
comma

Articolo 5,
paragrafo 2, quarto
comma

Articolo 4,
lettera b), terzo
comma, secondo
capoverso

Articolo 5, alinea

Articolo 5, primo
trattino

Articolo 5, secondo
trattino

Articolo 5, parole
finali

Articolo 6

Articolo 7,
paragrafo 1

Articolo 7,
paragrafo 2

Articolo 7,
paragrafo 3

Articolo 8

Articolo 1,
paragrafo 1

Articolo 1,
paragrafo 2

Articolo 1,
paragrafo 3

Articolo 1,
paragrafo 4

Articolo 1,
paragrafo 5

Articolo 1,
paragrafo 6

Articolo 1,
paragrafo 7

Articolo 5,
paragrafo 2, quinto
comma

Articolo 6,
paragrafo 1, alinea

Articolo 6, primo
comma, lettera a)

Articolo 6, primo
comma, lettera b)

Articolo 6,
secondo comma

Articolo 7

Articolo 8,
paragrafo 1, primo
comma

Articolo 8,
paragrafo 1,
secondo comma

Articolo 8,
paragrafo 2

-

Articolo 3, quarto
comma

Articolo 9,
paragrafo 1

Articolo 9,
paragrafo 2

Articolo 10,
paragrafo 1

Articolo 10,
paragrafo 2

Articolo 10,
paragrafo 3

Articolo 10,
paragrafo 4

Articolo 2, paragrafo 1, primo comma, alinea		Articolo 13, paragrafo 1, primo comma, alinea
Articolo 2, paragrafo 1, primo trattino		Articolo 13, paragrafo 1, primo comma, lettera a)
Articolo 2, paragrafo 1, secondo trattino		Articolo 13, paragrafo 1, primo comma, lettera b)
Articolo 2, paragrafo 1, terzo trattino		Articolo 13, paragrafo 1, primo comma, lettera c)
Articolo 2, paragrafo 1, primo comma, parole finali		Articolo 13, paragrafo 1, primo comma, alinea
Articolo 2, paragrafo 1, secondo e terzo comma		Articolo 13, paragrafo 1, secondo e terzo comma
Articolo 2, paragrafo 2		Articolo 13, paragrafo 2
Articolo 3		Articolo 12, paragrafo 2
Articolo 4		-
Articolo 5		-
Articolo 6		-
	Articolo 1, primo comma	Articolo 12, paragrafo 1
	Articolo 1, secondo comma	Articolo 13, paragrafo 3
	Articolo 1, terzo comma	-
	Articolo 1 bis, primo capoverso	Articolo 12, paragrafo 3, primo comma
	Articolo 1 bis, secondo capoverso	Articolo 12, paragrafo 3, secondo comma

Articolo 2, alinea		Articolo 14, alinea
Articolo 2, primo trattino		Articolo 14, lettera a)
Articolo 2, secondo trattino		Articolo 14, lettera b)
Articolo 3		-
Articolo 4		Articolo 11
Articolo 4 bis		Articolo 15
Articolo 4 ter, primo capoverso		Articolo 16, primo comma
Articolo 4 ter, secondo capoverso		Articolo 16, secondo comma
Articolo 4 quater		Articolo 17
Articolo 4 quinquies	Articolo 3	Articolo 18
Articolo 4 sexies, primo comma		Articolo 19, primo comma
Articolo 4 sexies, secondo comma, primo capoverso		Articolo 19, secondo comma
Articolo 4 sexies, secondo comma, secondo capoverso		Articolo 19, terzo comma
Articolo 5, paragrafo 1		Articolo 23, paragrafo 5
Articolo 5, paragrafo 2		-
Articolo 6		-
	Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 20, paragrafo 1
	Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 20, paragrafo 2
	Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 25, paragrafo 2

Articolo 2, alinea	-
Articolo 2, lettera a)	Articolo 1, punto 6)
Articolo 2, lettera b)	Articolo 1, punto 7)
Articolo 2, lettere c), d) ed e)	-
Articolo 4, paragrafo 1, primo capoverso	Articolo 21, paragrafo 1, primo comma
Articolo 4, paragrafo 1, secondo capoverso	Articolo 21, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 4, paragrafo 1, terzo capoverso	Articolo 21, paragrafo 1, terzo comma
Articolo 4, paragrafo 2, primo capoverso	Articolo 21, paragrafo 2, primo comma
Articolo 4, paragrafo 2, secondo capoverso	Articolo 21, paragrafo 2, secondo comma
Articolo 4, paragrafo 3	Articolo 21, paragrafo 3
Articolo 4, paragrafo 4, primo capoverso	Articolo 21, paragrafo 4, primo comma
Articolo 4, paragrafo 4, secondo capoverso	Articolo 21, paragrafo 4, secondo comma
Articolo 4, paragrafo 5, primo capoverso	Articolo 21, paragrafo 5, primo comma
Articolo 4, paragrafo 5, secondo capoverso	Articolo 21, paragrafo 5, secondo comma

Articolo 4, paragrafo 6	Articolo 22
Articolo 4, paragrafo 7	-
Articolo 4, paragrafo 8	Articolo 21, paragrafo 6
Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, alinea	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, alinea
Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), alinea	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), alinea
Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto 1)	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto i)
Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto 2)	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto ii)
Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto 3)	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto iii)
Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto 4)	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto iv)
Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto 5), alinea	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto v), alinea
Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto 5) i)	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto v), primo trattino

	Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto 5) ii)	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto v), secondo trattino
	Articolo 5, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 23, paragrafo 1, secondo comma
	Articolo 5, paragrafi 2, 3 e 4	Articolo 23, paragrafi 2, 3 e 4
	Articolo 5, paragrafo 5	Articolo 23, paragrafo 6
	Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 24, paragrafo 1
	Articolo 6, paragrafo 2, primo comma	Articolo 24, paragrafo 2, primo comma
	Articolo 6, paragrafo 2, secondo comma, primo capoverso	Articolo 24, paragrafo 2, secondo comma
	Articolo 6, paragrafo 2, secondo comma, secondo capoverso	Articolo 24, paragrafo 2, terzo comma
	Articolo 6, paragrafo 3, primo comma	Articolo 24, paragrafo 3
	Articolo 6, paragrafo 3, secondo comma	-
	Articolo 6 bis	Articolo 26
	Articolo 7, primo, secondo, terzo capoverso e alinea	Articolo 25, paragrafo 1, alinea

Articolo 9

Articolo 7

Articolo 7

Articolo 7,
lettera a)

Articolo 25,
paragrafo 1,
lettera a)

Articolo 7,
lettera b)

Articolo 25,
paragrafo 1,
lettera b)

Articolo 7,
lettera c)

Articolo 25,
paragrafo 1,
lettera c)

Articolo 8

-

Articolo 9

-

Articolo 10,
paragrafi da 1 a
3

-

Articolo 10,
paragrafo 4

Articolo 28,
paragrafo 1

Articolo 10,
paragrafo 5

Articolo 28,
paragrafo 2

Articolo 29

Articolo 11

Articolo 30

Articolo 12

Articolo 27

Articolo 13

Articolo 31

Allegato I

Allegato II