

**DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE N. 5/2017**

**SCHEMA DI REGOLAMENTO IVASS RECANTE I CRITERI E LE MODALITA' PER LA DETERMINAZIONE DA PARTE DELLE IMPRESE DI ASSICURAZIONE DEGLI SCONTI OBBLIGATORI DI CUI ALL'ARTICOLO 132-TER, COMMI 2 E 4, DEL DECRETO LEGISLATIVO 7 SETTEMBRE 2005, N. 209 – CODICE DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE – MODIFICATO DAL DECRETO LEGISLATIVO 12 MAGGIO 2015, N. 74 E DALLA LEGGE 4 AGOSTO 2017, N. 124 - NELL'AMBITO DELL'ASSICURAZIONE DELLA RESPONSABILITA' CIVILE DERIVANTE DALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE**

**LISTA DELLE PROVINCE A MAGGIORE TASSO DI SINISTROSITA' DI CUI ALL'ART. 132-TER, COMMI 3 E 8 DEL DECRETO LEGISLATIVO 7 SETTEMBRE 2005, N. 209 – CODICE DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE – MODIFICATO DAL DECRETO LEGISLATIVO 12 MAGGIO 2015, N. 74 E DALLA LEGGE 4 AGOSTO 2017, N. 124**

**Legenda**

**Nella riga "Commentatore" i singoli soggetti dovranno inserire la loro denominazione (anche in forma abbreviata).**

**Nella riga "Osservazioni generali" i singoli soggetti potranno inserire commenti di carattere generale.**

**Nelle colonne "Articolo" e "Comma" andranno inseriti, rispettivamente, l'articolo e il comma cui si riferisce l'osservazione e la proposta di modifica.**

**Nella colonna "Osservazioni e proposte" andranno inserite le osservazioni specifiche e le proposte di modifica.**

**Commentatore**

**Avv. Salvatore Iannitti – Norton Rose Fulbright Studio Legale**

<b>Osservazioni generali</b>		<b>N/A</b>
Articolo	Comma	Osservazioni e proposte
<b>3</b>	<i>1</i>	<p>Si chiede di inserire un'esclusione relativa alle compagnie la cui licenza sia limitata alla circolazione di flotte di veicoli a motore e natanti, per le seguenti ragioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sia il Documento di consultazione, sia l'art. 132 ter CAP fanno riferimento alla stipula di un contratto assicurativo, così evidenziando un ambito di applicazione ristretto ai soli contratti individuali. Coerentemente, il Documento di consultazione non fornisce indicazioni in merito alla costruzione della tariffa relativa alle flotte di auto, che sarebbero state altrimenti necessarie;</li> <li>- la legge 4 agosto 2017 n. 124 individua tra le proprie finalità la tutela del consumatore, alla luce della quale sono da interpretarsi gli articoli attuati dal Documento di consultazione. L'esclusione delle compagnie la cui licenza sia limitata alle flotte è dunque coerente con le finalità della legge;</li> <li>- nell'ambito delle flotte (si pensi agli autobus ad uso pubblico), i veicoli sono solitamente nella disponibilità di conducenti diversi, sicché i meccanismi elettronici (es. alocl lock) non sarebbero in grado di esplicare un'effettiva funzione di controllo della condotta dello specifico conducente del veicolo, tale da giustificare uno sconto sul</li> </ul>

		<p>singolo veicolo;</p> <p>- dovendo la scelta essere effettuata dal contraente, su proposta della compagnia, per ciascun singolo veicolo, si potrebbero verificare casi di flotte per le quali solo alcuni veicoli usufruiscano dei presupposti di applicazione degli sconti obbligatori. Ciò con conseguente difficoltà per la compagnia di individuare (nell'ambito del risultato unitario di ciascuna flotta) i dati relativi alle due diverse categorie di veicoli, anche in ragione delle considerazioni di cui al punto precedente.</p>
<b>6</b>	1	<p>Si suggerisce di considerare un orizzonte temporale "fino a 5 anni", sia perché vi potrebbero essere compagnie che dispongano già di quelle serie storiche, sia perché il dato è coerente con la previsione di cui all'art. 35 CAP ed a regime potrebbe dunque risultare più preciso.</p>
<b>6</b>	3	<p>L'Autorità ha prescelto di commisurare la percentuale di sconto alla diminuzione percentuale media dei premi puri registrata negli ultimi tre anni, tra coloro che hanno stipulato contratti senza e con i meccanismi elettronici.</p> <p>Si pongono le seguenti osservazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la lettera della norma andrebbe modificata al fine di chiarire che si presuppone l'elaborazione di premi puri per le due diverse categorie di contraenti, da mettere poi a confronto tra loro;</li> <li>- nella relazione l'Autorità riferisce che "detta riduzione (del rischio n.d.r.) è stata valutata, sulla base dei dati acquisiti dalle imprese e, laddove significativa da un punto di vista statistico, a prità di altro macro-condizioni oggettive (es. province) e soggettive (es. Classe Universale – CU – e classe di età). Pertanto la variabile utilizzata ai fini dell'analisi è stata il premio puro medio". Alla luce di tale considerazione, si chiede di confermare che la variazione del premio puro vada considerata dall'impresa su base nazionale e non con riferimento alle singole aree territoriali. In questo secondo caso si avrebbe difatti una sovrapposizione con il meccanismo di cui all'art. 132 ter comma 4, oltre che un eccessivo appesantimento degli oneri a carico dell'impresa.</li> </ul> <p>Si prega infine di confermare – sebbene non sia strettamente oggetto del provvedimento - che laddove i premi puri tra coloro i quali hanno stipulato i contratti con i dispositivi elettronici siano più elevati di quelli relativi a coloro i quali non abbiano installato tali dispositivi (come potrebbe essere possibile considerato che i soggetti più propensi a cagionare sinistri possono essere quelli più interessati agli sconti tariffari), si possano stabilire corrispondenti aumenti tariffari (che siano statisticamente e tecnicamente giustificabili).</p>
<b>6</b>	4	<p>L'art. 132 ter comma 2 del CAP fa riferimento all'applicazione di "uno" sconto al ricorrere di almeno una delle condizioni di cui al primo comma del medesimo articolo. Lo stesso art. 4 del Documento di consultazione fa coerentemente riferimento all'applicazione "dello sconto obbligatorio" (al singolare). Si chiede pertanto di chiarire</p>

		le ragioni per la previsione del comma 4, di cui si propone l'eliminazione.
<b>7</b>	1	<p>Si chiede di precisare per quale ragione si sia utilizzato il riferimento della provincia di residenza del proprietario del veicolo, in luogo di quella del contraente (cui si riferisce l'attestato di rischio, presuppone di applicazione della norma).</p> <p>Si chiede di precisare che lo sconto di cui al comma 4 costituisce comunque una specificazione dello sconto di cui all'art. 132 ter comma del CAP, per cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lo sconto presuppone la proposta della compagnia di installare un dispositivo elettronico, essendo altrimenti le disposizioni tra loro logicamente confliggenti;</li> <li>- lo sconto di cui al comma 4 dovrà essere concesso solo nella misura in cui a livello provinciale si evidenzino comportamenti più virtuosi di quelli osservati a livello nazionale (vedi anche commento successivo).</li> </ul>
<b>7</b>	4	<p>In presenza dello sconto obbligatorio di cui all'art. 132 ter comma 2 let. b) e dell'applicazione di uno sconto che già riflette il differenziale di rischio in presenza o meno del dispositivo elettronico, si prega di confermare che lo sconto di cui al comma 4 dovrà essere concesso solo nella misura in cui a livello provinciale si evidenzino comportamenti più virtuosi di quelli osservati a livello nazionale.</p>
<b>12</b>		<p>Si chiede di chiarire come coordinare il regime di trasparenza previsto dal presente Documento in consultazione, con gli obblighi più generali previsti dal comma 34 art. 1 della legge 4 agosto 2017, n. 124. Si prega altresì di confermare che le imprese comunitarie sono in ogni caso esentate dagli obblighi di pubblicazione sul sito, in linea con quanto previsto dal Regolamento ISVAP 23/2008 ed in generale le disposizioni in materia di trasparenza che prevedano la pubblicazione sul sito web.</p> <p>L'onere di pubblicazione appare in ogni caso inapplicabile alle compagnie la cui licenza sia limitata alla circolazione di flotte di veicoli a motore e natanti, in conseguenza di quanto illustrato con riferimento all'art. 3 comma 1.</p>