

**PROVVEDIMENTO N. 2590 DELL'8 FEBBRAIO 2008 RECANTE MODIFICHE ED INTEGRAZIONI AL REGOLAMENTO N. 4 DEL 9 AGOSTO 2006 CONCERNENTE GLI OBBLIGHI INFORMATIVI A CARICO DELLE IMPRESE IN OCCASIONE DI CIASCUNA SCADENZA ANNUALE DEI CONTRATTI R.C. AUTO DI CUI ALL'ART. 191, COMMA 1, LETTERA B, NONCHE' LA DISCIPLINA RELATIVA ALL'ATTESTAZIONE SULLO STATO DEL RISCHIO DI CUI ALL'ART.134 DEL DECRETO LEGISLATIVO 7 SETTEMBRE 2005, N. 209 - CODICE DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE.**

### **Esiti della pubblica consultazione**

**Roma, 8 febbraio 2008**

Si è conclusa la procedura di pubblica consultazione relativa allo schema di Provvedimento recante modifiche ed integrazioni al regolamento n. 4 del 9 agosto 2006 concernente gli obblighi informativi a carico delle imprese in occasione di ciascuna scadenza annuale dei contratti r.c. auto di cui all'art. 191, comma 1, lettera b), nonché la disciplina relativa all'attestazione sullo stato del rischio di cui all'art. 134, del Codice delle Assicurazioni Private (di seguito "Codice").

Nel termine indicato dall'Autorità sono pervenute osservazioni e proposte da parte di:

- [Associazione Nazionale fra le Imprese assicuratrici \(ANIA\);](#)
- [Sindacato Nazionale Agenti di Assicurazione \(SNA\);](#)
- [Associazione indipendente di consumatori Altroconsumo;](#)
- [impresa di assicurazione Direct Line Insurance S.p.A.;](#)
- [impresa di assicurazione Genialloyd S.p.A.;](#)
- [sig. Sauro Borgioli, agente di assicurazioni;](#)
- [sig. Davide Primosi, privato cittadino.](#)

I contributi ricevuti, integralmente disponibili sul sito internet dell'Autorità, sono riassunti nel seguito, riportando per ciascuno di essi le valutazioni e le conseguenti determinazioni dell'Autorità.

Contestualmente viene pubblicato il testo definitivo del Provvedimento n. 2590 dell'8 febbraio 2008, integrato con le modifiche conseguenti alle osservazioni formulate, laddove condivise.

### **OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE**

Vengono in primo luogo esaminate alcune osservazioni e proposte di carattere generale, non riferite in modo specifico a singoli articoli della bozza di provvedimento posta in pubblica consultazione.

Altroconsumo, nel rilevare che la bozza di provvedimento chiarisce l'applicazione della legge 2 aprile 2007, n. 40, chiede di specificare la circostanza che il diritto al mantenimento della medesima classe di merito da parte del medesimo proprietario del veicolo o di un familiare convivente, di cui all'articolo 5, comma 2 della citata legge, sussiste sia nel caso in cui il secondo veicolo sia assicurato con la stessa compagnia del primo sia con un'altra compagnia.

In proposito si chiarisce che la disposizione di cui all'art. 134, comma 4-*bis*, del Codice, introdotta dall'art. 5, comma 2, della legge n. 40/2007, si applica sia nel caso in cui l'ulteriore veicolo venga assicurato presso l'impresa che assicura il primo veicolo, sia nel caso in cui il contratto r.c.auto venga stipulato con altro assicuratore. In tal senso il provvedimento, all'articolo 1, comma 4, reca una espressa precisazione.

Genialloyd ritiene necessario, per uniformità di regole di comportamento delle compagnie ed univocità d'interpretazione dell'attestato di rischio, che il provvedimento venga integrato con il nuovo modello di attestato di rischio da adottarsi obbligatoriamente da parte di tutte le imprese, corredandolo con le istruzioni sulle nuove modalità di compilazione dell'attestato stesso. In particolare dovrebbe essere disciplinato come indicare la sinistralità pregressa, come indicare la percentuale di responsabilità e se la stessa sia prevalente o meno.

Si ritiene che le indicazioni contenute nel Regolamento n. 4 del 9 agosto 2006, integrate e modificate dal presente provvedimento, siano idonee a consentire alle imprese la compilazione dell'attestazione sullo stato del rischio in linea con le disposizioni normative in vigore.

Si osserva del resto che l'introduzione *ex novo* di un modello obbligatorio di attestato, mai previsto sino ad ora, potrebbe rappresentare un irrigidimento ed un aggravio non adeguatamente compensati da vantaggi di chiarezza, già perseguiti attraverso le indicazioni del Regolamento.

L'ANIA osserva che, a fini di raccordo fra vecchie e nuove disposizioni, l'attestato di rischio deve naturalmente continuare a prevedere, per gli anni precedenti al primo anno disciplinato dalle nuove regole, l'indicazione obbligatoria dei sinistri pagati e riservati secondo le precedenti modalità. Ciò per consentire la progressiva e completa migrazione dei dati sulla sinistrosità pregressa e, quindi, garantire il corretto assolvimento della funzione informativa assegnata all'attestato di rischio.

Le osservazioni dell'ANIA trovano fondamento nel disposto dell'art. 134, comma 1 *bis*, in base al quale l'attestato deve contenere l'indicazione dei sinistri relativi agli ultimi cinque anni. Non si rende peraltro necessario apportare modifiche al Provvedimento in quanto il Regolamento n. 4/2006 prevede già che nell'attestato siano indicati i sinistri verificatisi negli ultimi cinque esercizi.

## OSSERVAZIONI SU SPECIFICI ARTICOLI

### Articolo 1 (Modifiche al Regolamento ISVAP n. 4 del 9 agosto 2006).

#### Comma 3, lettera a).

L'ANIA osserva che dalla lettura del nuovo testo dell'articolo 6, comma 1, lettera h), del Regolamento n. 4, come sostituito dal comma 3 in esame, sembra dedursi che nell'attestato di rischio non dovrebbero essere inseriti i sinistri per i quali non è stato effettuato ancora un pagamento, anche a titolo parziale: quindi i sinistri riservati (sia a persona che a cose) non figurerebbero nell'attestato.

In proposito, l'ANIA ritiene che, ferma la non variazione di classe *bonus/malus*, il sinistro non ancora pagato possa continuare ad essere evidenziato nell'attestato, in quanto l'informativa

relativa alla sinistrosità pregressa – inclusi i sinistri riservati – è elemento essenziale per l'assunzione dei rischi r.c. auto ed esprime le caratteristiche del rischio.

In sostanza l'ANIA, fermo restando che l'assicurato non potrebbe essere penalizzato a seguito di un sinistro esclusivamente riservato, ritiene che l'attestato dovrebbe conservare l'informazione in questione, che potrebbe essere valutata nel caso di passaggio del rischio da un assicuratore all'altro.

A giudizio dell'ANIA la conservazione della traccia dei sinistri riservati consentirebbe altresì di recuperare correttamente le situazioni che inizialmente non hanno potuto dar luogo alla penalizzazione *bonus/malus*.

L'ANIA propone pertanto di inserire all'articolo 6 del Regolamento n. 4/2006 una disposizione che, ferma l'impossibilità di procedere alla variazione peggiorativa della classe di merito, preveda la registrazione dei sinistri riservati nell'attestato di rischio.

La proposta non è accolta, poiché in contrasto con la previsione della legge n. 40/2007.

### **Comma 3, lettera b).**

L'ANIA rileva una contraddizione fra quanto stabilito dal comma 1, lettera h, dell'articolo 6 - che prevede l'obbligo di esporre nell'attestato sia i sinistri pagati con responsabilità principale sia i sinistri pagati per i quali non sia stata accertata la responsabilità principale - e la disposizione in esame, che menziona fra i sinistri con responsabilità non principale da registrarsi ai fini del "cumulo" delle percentuali di responsabilità solo quelli in concorso "paritario" di colpa, ma non quelli in concorso di colpa "minore" (ovviamente nel caso di sinistri con più di due veicoli).

ANIA rileva che in tal caso i responsabili minori godrebbero di un trattamento più favorevole dei responsabili in concorso paritario; propone una modifica al testo, prevedendo che l'annotazione della quota minoritaria di responsabilità, ai fini di un eventuale successivo "cumulo", valga anche nel caso in cui sia stata accertata una responsabilità principale.

Sul punto anche SNA osserva che si realizzerebbero disparità di trattamento tra chi risultasse coinvolto in due sinistri con responsabilità paritaria (che si vedrebbe applicato il *malus*) e chi invece risultasse coinvolto in "tanti" sinistri con responsabilità c.d. "minoritaria", che continuerebbe a vedersi applicato ogni anno il *bonus*.

Lo SNA suggerisce pertanto una semplificazione del provvedimento che produca come effetto l'applicazione del *malus* esclusivamente nel caso di responsabilità principale.

Le proposte non sono accolte poiché non in linea con la disciplina della legge n. 40/2007.

Il comma 4-*ter* dell'articolo 134 del Codice, inserito dall'art. 5, comma 2, della legge citata, dopo aver disposto che le imprese non possono applicare alcuna variazione di classe di merito prima di aver accertato l'effettiva responsabilità del contraente, individuata nel responsabile principale del sinistro, precisa che ove non sia possibile accertare la responsabilità principale, la stessa si computa pro quota in relazione al numero dei sinistri coinvolti, ai fini della eventuale variazione di classe a seguito di più sinistri.

Il tenore della disposizione:

- esclude la possibilità per le imprese di computare pro quota la responsabilità ai fini di future penalizzazioni nei casi in cui sia individuabile un responsabile principale;
- consente di valorizzare le percentuali di responsabilità e di "cumularle" per applicare eventuali future penalizzazioni contrattuali nei soli casi in cui non sia possibile accertare un responsabile principale, e quindi ove vi sia corresponsabilità paritaria.

Sempre con riguardo al comma 3, lettera b), l'ANIA rileva che rispetto alla norma primaria, secondo cui le imprese, nel caso in cui a nessuno dei conducenti sia attribuita una responsabilità principale, "non possono applicare alcuna variazione della classe di merito", il

provvedimento appare ancora più esplicito prevedendo che “nessuno di essi subirà l'applicazione del malus”.

In proposito l'ANIA osserva che in realtà la classe risultante dalla precedente annualità dovrebbe rimanere “ferma” senza evolvere né in un senso né in un altro e chiede un chiarimento sul punto.

Lo SNA propone il congelamento della classe di merito per un anno (cioè non applicazione del *bonus*) in tutti i casi di concorso di colpa paritario o minoritario. Anche Genialloyd suggerisce di adottare il concetto di congelamento della classe di merito da applicarsi nel caso di sinistri pagati con responsabilità non principale o prevalente.

Le proposte non sono accolte sulla base delle seguenti considerazioni.

Il disposto del comma 4-*ter* dell'articolo 134 del Codice, secondo il quale “conseguentemente al verificarsi di un sinistro le imprese non possono applicare alcuna variazione di classe di merito” prima di aver individuato il responsabile principale del sinistro, va interpretato nel senso che le imprese, nei casi considerati dalla norma, non possono applicare variazioni peggiorative della classe di merito. Infatti il riferimento esplicito al “verificarsi di un sinistro” allude chiaramente alla fattispecie del *malus*, cioè al peggioramento di classe di merito a seguito del verificarsi di un sinistro addebitabile.

Del resto l'art. 133 del Codice non consente la mancata applicazione del *bonus* in assenza di sinistri.

L'ANIA rileva che nel testo in esame la responsabilità del sinistro è naturalmente riferita al conducente del veicolo coinvolto nel sinistro stesso e che pertanto gli effetti di detta responsabilità del conducente rispetto alla clausola *bonus/malus* si producono sulla classe di merito del contratto r.c. auto, che assicura il veicolo coinvolto nel sinistro, e non sul conducente di quel veicolo.

L'osservazione è condivisibile. Il testo viene pertanto modificato.

L'ANIA chiede altresì che, qualora non fossero accolte le proprie osservazioni circa la possibilità di valorizzare tutte le responsabilità concorsuali minori ai fini del successivo, eventuale “cumulo”, tali sinistri con responsabilità minoritaria possano in ogni caso figurare nell'attestato di rischio, pur senza contribuire alla penalizzazione della classe di merito.

La richiesta di mera annotazione nell'attestato di rischio di tutti i sinistri con responsabilità concorsuale, e non solo dei sinistri con responsabilità paritaria, è fondata sulle stesse argomentazioni logiche e sulle stesse ragioni operative precedentemente esposte a proposito della necessità di continuare ad annotare anche i sinistri riservati.

La proposta non è accolta.

Valgono al riguardo le stesse considerazioni svolte a proposito della possibilità di registrare nell'attestato di rischio le informazioni relative ai sinistri posti a riserva.

Direct Line propone, in caso di sinistro rientrante nella procedura di risarcimento diretto con concorso di colpa, di applicare ad entrambi i conducenti la penalizzazione di una sola classe di merito, al fine di semplificare il processo.

La proposta non è accolta poiché non in linea con la legge n. 40/2007.

Inoltre si rileva che, sotto il profilo della sinistralità rilevante ai fini delle penalizzazioni contrattuali, il fatto che il sinistro rientri nella procedura di risarcimento diretto non riveste alcuna rilevanza specifica.

#### **Comma 4.**

Direct Line propone di specificare nel provvedimento che l'annotazione della stipula del contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 134 comma 4 *bis* della legge n. 40/2007 (relativa all'acquisto di ulteriore veicolo ai fini dell'attribuzione della classe di merito) sia riportata anche nelle attestazioni dello stato del rischio rilasciate per i rinnovi successivi al primo contratto.

Genialloyd chiede di chiarire come indicare nell'attestato la suddetta annotazione e di renderla obbligatoria per almeno cinque anni, ovvero fino a che le annualità della tabella della sinistralità pregressa dell'attestato risultino completate. Chiede inoltre che vengano stabilite anche le regole sulla composizione della sinistralità pregressa di un attestato relativo alla fattispecie di cui sopra.

La proposta di mantenere l'indicazione della stipula ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 134, comma 4 *bis* anche negli attestati successivi al primo è accolta.

In proposito si chiarisce che tale indicazione assolve unicamente ad una funzione informativa in relazione alla particolare modalità assuntiva del rischio e pertanto non influisce in alcun modo con le regole di annotazione della sinistralità pregressa.

#### **Articolo 3 (Modifiche all'Allegato n. 2).**

L'ANIA rileva che la norma modifica i "Criteri di individuazione della classe di merito di conversione universale", eliminando i sinistri riservati dal novero di quelli che le imprese devono prendere in considerazione per il calcolo della classe CU da assegnare inizialmente ad un contratto r.c. auto. In tal modo, seppur indirettamente, si evince che le nuove disposizioni del Provvedimento si applicano anche alla classe di conversione universale.

L'ANIA chiede all'Autorità di confermare esplicitamente l'applicazione delle nuove regole anche alla classe CU.

Si conferma che le nuove disposizioni del provvedimento si applicano anche alla classe di merito di conversione universale.

#### **Articolo 5 (Entrata in vigore).**

L'ANIA ritiene che il 1° giugno 2008 rappresenti la data a decorrere dalla quale le imprese debbano iniziare a registrare i sinistri secondo le modalità necessarie per la loro inclusione negli attestati di rischio secondo le nuove regole dettate dal provvedimento in esame.

Dal punto di vista operativo, l'ANIA rileva che l'attuazione delle nuove disposizioni del Regolamento è legata ad interventi sui flussi organizzativi ed informatici di grande complessità, sia dal punto di vista dell'impostazione di nuovi e diversi criteri di gestione dei sinistri e dei contratti sia per l'impatto generale sul funzionamento di tutta la struttura aziendale r.c. auto. Nell'ipotesi in cui gli attestati di rischio debbano essere rilasciati sulla base delle nuove regole a partire dalla data di entrata in vigore del provvedimento, l'ANIA richiede che il termine sia posticipato ad un anno dalla pubblicazione del provvedimento stesso.

Direct Line richiede che l'entrata in vigore del nuovo Regolamento avvenga almeno cinque mesi dopo la sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale per dar modo alle imprese di implementare i propri sistemi informatici ed i processi operativi. Chiede conferma che l'applicazione dei nuovi criteri sia riferita ai sinistri che avverranno a partire dall'entrata in vigore del provvedimento e che conseguentemente l'adeguamento del documento dell'attestazione del rischio avvenga dieci mesi dopo (ossia al termine del periodo di osservazione).

Il Sig. Davide Primosi propone di anticipare l'entrata in vigore del provvedimento al primo marzo 2008, in modo da farne beneficiare i consumatori il prima possibile.

Tenuto conto dell'interesse dei consumatori all'entrata in vigore delle nuove disposizioni e in considerazione delle necessità delle imprese di adeguamento tecnico-informatico e amministrativo, si prevede l'entrata in vigore immediata delle disposizioni del provvedimento che non presuppongono adeguamenti. Per quanto riguarda le disposizioni relative al contenuto dell'attestato di rischio l'entrata in vigore è fissata al 31 luglio 2008. Si precisa che a partire da tale data le imprese rilasciano gli attestati di rischio in conformità alle nuove prescrizioni.