

Roma, 3 aprile 2007

Spettabile ISVAP
Via del Quirinale, 21
ROMA

**c.a. del Presidente
Dr. Giancarlo Giannini**

**Conversione in legge del decreto legge n. 7/2007 –
Articolo 5 – Disposizioni in materia di assicurazione r.c. auto**

Facciamo riferimento all'articolo 5 del decreto legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito, con modificazioni, nella legge 2 aprile 2007, n. 40, per sottoporre allo spettabile Istituto di vigilanza le nostre prime considerazioni in merito ai profili applicativi concernenti le disposizioni in materia di assicurazione r.c. auto, recate dai commi 1-bis e 2 dell'articolo in questione.

In particolare, con la presente nota, che è stata circolarizzata anche alle imprese associate in considerazione della necessaria ed urgente attivazione dei processi aziendali idonei a recepire le novità legislative (v. allegato), chiediamo all'Istituto di valutare la nostra prima analisi interpretativa e di fornire alle imprese le istruzioni di vigilanza che si riterranno necessarie per il corretto rispetto delle nuove disposizioni.

Prima di passare all'esame delle singole disposizioni, rileviamo che, a seguito delle modifiche apportate all'articolo 5 in sede di conversione in legge del decreto, i profili applicativi più problematici riguardano il comma 2, capoverso 4-ter, in materia di valorizzazione della responsabilità ai fini dell'applicazione di variazioni della classe di merito *b/m* a seguito di sinistro.

L'articolazione del capoverso è tale, infatti, da suscitare problematiche interpretative estremamente rilevanti.

Come anticipato, a seguito della conversione in legge del decreto, le disposizioni dettate in materia di condizioni contrattuali nell'assicurazione r.c. auto risultano suddivise tra il comma 1-bis e il comma 2 dell'articolo 5. Nonostante tutte le norme in questione costituiscano una novella dell'articolo 134 del Codice delle assicurazioni, in considerazione della diversa natura precettiva e dei diversi ambiti applicativi delle disposizioni emanate, è opportuno esaminarle partitamente.

1. Periodo di validità dell'attestazione dello stato del rischio

Il comma 1-bis, introducendo un ulteriore periodo al comma 3 dell'articolo 134 del Codice delle assicurazioni (*Attestazione dello stato del rischio*), innova radicalmente il regime di durata temporale dell'attestato di rischio sia rispetto al Codice stesso sia rispetto al regolamento ISVAP n. 4/2006, che all'articolo 8, in funzione di fattispecie diverse, stabiliva termini di validità differenziati quanto a durata e a decorrenza dei medesimi.

In base alla nuova disposizione, infatti, l'ultimo attestato di rischio conseguito su un veicolo assicurato conserva la propria validità per cinque anni nei casi di cessazione del rischio assicurato e di sospensione o mancato rinnovo del contratto di assicurazione per mancato utilizzo del veicolo.

In sostanza, per i cinque anni successivi al suo rilascio l'attestato di rischio continuerà a conservare la propria validità ai fini della valorizzazione della pregressa sinistrosità in sede di stipulazione di un nuovo contratto riferito, a seconda dei casi, o al medesimo veicolo o ad un altro veicolo di nuova acquisizione da parte del medesimo assicurato.

In pratica il beneficio in questione sembra applicabile nei seguenti casi e secondo modalità analoghe a quelle già contemplate dal Regolamento ISVAP n. 4/2006:

- cessazione del rischio assicurato: ad esempio, a seguito di furto, demolizione, cessazione definitiva della circolazione, definitiva esportazione all'estero e vendita del veicolo, sempre che, naturalmente, dette fattispecie risultino documentabili e l'attestato stesso non sia stato già impiegato per l'assicurazione di un veicolo acquistato dall'assicurato in sostituzione del precedente;
- sospensione della garanzia senza riattivazione del contratto o mancato rinnovo del contratto per mancato utilizzo del veicolo: in questi casi, si ritiene che l'impresa possa subordinare la valorizzazione dell'ultimo attestato di rischio alla dichiarazione del contraente, ai sensi e per gli effetti degli articoli 1892 e 1893 c.c., di non aver circolato nel periodo successivo alla sospensione o alla scadenza del precedente contratto.

Le disposizioni in commento, non previste nella versione originaria del decreto legge, costituiscono modifiche apportate dalla legge di conversione e sono pertanto entrate in vigore a decorrere dal 3 aprile 2007.

Al riguardo, si rileva che, trattandosi di disposizioni imperative, le medesime risultano immediatamente applicabili.

2. Divieto di assegnazione di una classe di merito b/m più sfavorevole di quella maturata da un veicolo già assicurato, nel caso di stipulazione di un contratto relativo ad un ulteriore veicolo acquistato dal medesimo titolare della polizza o da un componente del suo nucleo familiare

Il capoverso 4-bis del comma 2 dell'articolo 5 (ora comma 4-bis dell'articolo 134 del Codice delle assicurazioni) è stato completamente riformulato rispetto alla versione originariamente recata dal decreto legge.

Esso dispone che «L'impresa di assicurazione in tutti i casi di stipulazione di un nuovo contratto relativo ad un ulteriore veicolo della medesima tipologia, acquistato dalla persona fisica già titolare di polizza assicurativa o di un componente stabile del suo nucleo familiare, non può assegnare al contratto una classe di merito più sfavorevole rispetto a quella risultante dall'ultimo attestato di rischio conseguito sul veicolo già assicurato».

Rispetto al testo precedente, la norma circoscrive in modo più preciso l'ambito di operatività della misura di favore imposta per legge circa l'assegnazione della classe *bonus/malus* (aziendale e CU) in caso di stipulazione di nuovo un contratto relativo ad un veicolo ulteriore rispetto a quello già assicurato.

Ed infatti, la prima formulazione del comma 4-bis prevedeva l'obbligo di riconoscere la medesima classe di merito *b/m* acquisita da un veicolo assicurato a tutte le possibili e potenzialmente infinite stipulazioni di nuovi contratti relativi a veicoli, anche di diversa tipologia e di proprietà di chiunque, da parte del "contraente" della polizza relativa al primo veicolo.

Ora la nuova formulazione stabilisce le precise condizioni in ordine alla spettanza del diritto a beneficiare della classe di merito più favorevole già acquisita su un altro veicolo, ferma restando naturalmente la facoltà per le imprese di stabilire anche condizioni di maggior favore.

In particolare, ai sensi della disposizione in commento, il beneficio deve essere concesso in tutti i casi di stipulazione di un nuovo contratto relativo ad un ulteriore veicolo:

- della medesima tipologia di quello già assicurato;
- acquistato *ex novo* (di prima immatricolazione o a seguito di voltura PRA): il beneficio non dovrebbe applicarsi quindi ai veicoli già di proprietà, del resto già

- autonomamente assicurati e muniti del relativo attestato di rischio¹;
- acquistato da persona fisica: il beneficio non si applica in caso di società, enti, etc.;
 - acquistato da soggetto già titolare di polizza assicurativa o da un componente stabilmente convivente del suo nucleo familiare.

In merito a tale ultima condizione, si ritiene:

- a) che l'espressione a-tecnica "*titolare di polizza assicurativa*" potrebbe riferirsi in teoria sia al *contraente* (mera parte formale del contratto) che all'*assicurato* (parte sostanziale), quale effettivo titolare dell'interesse assicurato: sulla base del criterio dell'interpretazione sistematica, peraltro, considerato che la norma in questione è inserita nell'articolo 134 del Codice, che al comma 3 stabilisce inequivocabilmente che la classe di merito indicata sull'attestato si riferisce al proprietario del veicolo, dovrebbe dedursi che il beneficio spetti al medesimo proprietario del veicolo già assicurato. Del resto, come è noto in r.c. auto il titolare primario dell'interesse assicurato (oltre a tutti i potenziali conducenti del veicolo) è appunto il proprietario di un veicolo a motore e non certo il contraente, che può essere chiunque. Anche sul piano dell'interpretazione logica, dunque, avrebbe senso avere riguardo alla classe di merito già maturata solo in relazione all'assicurato proprietario, quale effettivo portatore del rischio;
- b) che l'impresa di assicurazione, per verificare la spettanza del beneficio al componente stabilmente convivente del nucleo familiare del titolare della "prima" polizza, possa richiedere la dimostrazione del titolo giustificativo della misura di favore.

Su tali ultimi profili, si attendono peraltro le ulteriori precisazioni che vorrà indicare l'ISVAP, che in ogni caso dovrebbe procedere a modificare il Regolamento n.4/2006, soprattutto con riferimento alle regole di assegnazione della c.d. Classe di Conversione Universale -CU.

Da ultimo, si segnala che anche queste disposizioni, completamente innovative rispetto al testo dell'originario decreto legge, costituiscono modifiche apportate dalla legge di conversione e sono pertanto entrate in vigore a decorrere dal 3 aprile 2007.

Analogamente a quanto osservato sub punto 2.1., si ritiene che, trattandosi di disposizioni imperative, che concernono un criterio obbligatorio di assunzione di un nuovo rischio, le medesime risultino immediatamente applicabili.

¹ Risulta evidente che la *ratio* della disposizione è diretta a favorire nuove esigenze assicurative relative a veicoli che entrano nella disponibilità dell'assicurato o del suo nucleo familiare e non è certamente quella di ricondurre ad un'unica classe di merito tutti i veicoli che risultino già nella disponibilità di tali soggetti e che hanno già una storia assicurativa pregressa. In caso contrario la disposizione si presterebbe a facili speculazioni. In tal senso, la precisazione che deve trattarsi di un ulteriore veicolo **acquistato** da soggetto già titolare di una polizza o dai suoi familiari stabilmente conviventi è diretta ad evitare applicazioni improprie della disposizione.

3. Variazione della classe di merito b/m a seguito di sinistro

Il capoverso 4-ter del comma 2 dell'articolo 5 (ora comma 4-ter dell'articolo 134 del codice delle assicurazioni) in sede di conversione in legge del decreto ha subito solo una parziale modifica, che tra l'altro, anziché portare chiarezza, acuisce le difficoltà interpretative di una norma formulata in modo certamente criptico, oltre che foriera di effetti paradossali rispetto ai principi generali vigenti in tema di responsabilità civile.

Il testo modificato del comma 4-ter è il seguente (le modifiche inserite in sede di conversione sono indicate in grassetto): « *Conseguentemente al verificarsi di un sinistro, le imprese di assicurazione non possono applicare alcuna variazione di classe di merito prima di aver accertato l'effettiva responsabilità del contraente, che è individuata nel responsabile principale del sinistro, secondo la liquidazione effettuata in relazione al danno e fatto salvo un diverso accertamento in sede giudiziale. Ove non sia possibile accertare la responsabilità principale, ovvero, in via **provvisoria, salvo conguaglio, in caso di liquidazione parziale**, la responsabilità si computa pro quota in relazione al numero dei conducenti coinvolti, ai fini dell'eventuale variazione di classe a seguito di più sinistri* ».

In buona sostanza, a giudicare dal significato meramente letterale delle disposizioni, sembra che la norma:

- a) imponga alle imprese il divieto di applicazione di qualsiasi variazione della classe di merito b/m a seguito di un sinistro prima di averne accertato l'effettiva responsabilità;
- b) nell'accertamento della responsabilità, imponga di valorizzare esclusivamente la responsabilità principale, escludendo quindi dall'applicazione del *malus* sia i responsabili in concorso "minore" (es., in un sinistro con due veicoli, il responsabile al 40%) sia i corresponsabili del sinistro al 50%;
- c) nel caso di impossibile individuazione di un responsabile principale **o nel caso di liquidazione parziale**, imponga di ripartire pro quota la responsabilità tra tutti i conducenti coinvolti, ai fini dell'eventuale successiva variazione della classe di merito b/m a seguito di altri sinistri. Da questo punto di vista, sembra che la disposizione preveda un sistema di accumulazione nel tempo delle percentuali di responsabilità accertate in più sinistri fino al raggiungimento di una soglia di responsabilità "principale".

Ciò premesso sul tenore letterale del comma 4-ter, si osserva che la norma introduce una serie di nuovi concetti, senza precisarne i significati:

- ❑ responsabilità "principale";
- ❑ accertamento dell'effettiva responsabilità.. secondo la liquidazione effettuata in relazione al danno..;
- ❑ in caso di mancato accertamento della responsabilità "principale", computo delle responsabilità pro quota in relazione al numero dei conducenti coinvolti, ai fini dell'eventuale variazione di classe a seguito di più sinistri;

- liquidazione “parziale” messa in relazione con il computo pro quota di responsabilità concorrenti.

Al riguardo, si sottopongono all’Istituto di vigilanza i seguenti quesiti interpretativi:

- che cosa debba intendersi per responsabilità “principale”. Una possibile interpretazione è che la responsabilità principale sussista con riferimento alle seguenti fattispecie e relative quote di responsabilità reale: in caso di sinistro tra due veicoli, la responsabilità oltre il 50%; in caso di sinistro tra tre o più veicoli, la responsabilità con la quota più elevata (ma in caso di 40%+40%+20% , etc. ?);
- quale sia il momento determinante e che cosa debba intendersi per accertamento della responsabilità secondo la liquidazione effettuata:
 - a) nel caso in cui a seguito di denuncia o richiesta di risarcimento non sia ancora stata accertata la responsabilità del sinistro, l’impresa non potrebbe applicare all’assicurato alcuna variazione della classe di merito, vale a dire che la classe risultante dalla precedente annualità non dovrebbe evolvere né in un senso né in un altro ?
 - b) a seguito dell’accertamento di una responsabilità “principale”, quale è la situazione giuridica che consente l’applicazione della variazione di classe ? In base al primo periodo del comma 4-ter, sembrerebbe ammissibile un pagamento parziale del danno (es. provvisorio); sulla base del secondo periodo del comma 4-ter, che inserisce il concetto di liquidazione “parziale” equiparandolo al caso dell’impossibilità di accertare una responsabilità “principale” (con effetti peraltro privi di senso – v. *infra*), sembrerebbe che non sia sufficiente un pagamento parziale anche quando la responsabilità è accertata;
- nel caso di impossibile individuazione di un responsabile principale, le quote “fittizie” e provvisorie di responsabilità accantonate quando potrebbero essere valorizzate per l’applicazione della variazione di classe a seguito di ulteriori sinistri? Quando si raggiunge in totale una quota “principale” (superiore al 50%) o totale (100%) ? Trattandosi peraltro di sinistri tra loro diversi, non è chiaro come possa raggiungersi una quota unica di responsabilità come sommatoria delle diverse imputate. Oppure, sulla base di un’ulteriore interpretazione, la norma consente di recuperare le quote “fittizie” accantonate per una nuova classificazione che valorizzi sia il sinistro pregresso che quello nuovo ?
- Nel caso di accertamento di una responsabilità “principale”, le responsabilità “minoritarie” non potrebbero essere prese in considerazione neppure ai fini della sinistrosità successiva ? E’ evidente che in tal caso i responsabili minori (accertati) godrebbero di un trattamento inspiegabilmente più favorevole dei presunti responsabili (non accertati) in concorso.

A parte gli evidenti rilievi critici che possono muoversi all’impostazione seguita, che di fatto rischia di compromettere la conservazione degli assetti contrattuali dei sistemi *bonus/malus*, anche rispetto alla funzione di prevenzione dei sinistri assolta tradizionalmente da detti sistemi, al fine di poter disporre di un quadro di riferimento certo

si ritiene assolutamente necessario ottenere dall'Istituto di vigilanza precise linee guida interpretative.

In particolare, la questione che appare più problematica riguarda, come anticipato, la previsione recata dal secondo periodo del comma 4-ter, che, in caso di "liquidazione parziale" del sinistro, dispone che la responsabilità venga computata pro quota in relazione al numero dei conducenti coinvolti, equiparando quindi detta fattispecie al caso dell'impossibilità di accertare la responsabilità "principale" del sinistro.

E' evidente, al riguardo, che la "conclusione" (ripartizione pro quota della responsabilità) può funzionare solo con riferimento alla prima "premessa" (impossibilità di accertare una responsabilità principale) e non rispetto alla seconda "premessa" (liquidazione parziale in cui la responsabilità principale sia stata già accertata): in sostanza, il sillogismo è imperfetto.

Se ne dovrebbe dedurre che, in "*parte qua*", la disposizione risulterebbe in contrasto con il principio di ragionevolezza di cui all'articolo 3 Cost..

Stante il carattere oscuro ed illogico della previsione dal punto di vista letterale, l'unico modo per attribuirle un senso compiuto, sulla base del criterio dell'interpretazione logica, sarebbe quello di riferire il termine "liquidazione parziale" ad una liquidazione relativa ad una "responsabilità parziale". Seguendo questa linea interpretativa, la disposizione riacquisterebbe quantomeno una compatibilità di sistema.

Infine, dal punto di vista dell'efficacia temporale delle disposizioni in commento, considerato:

- che il comma 4-ter ha subito modifiche apportate in sede di conversione in legge del decreto,
- che, pertanto, le norme modificate non possono che entrare in vigore dal giorno successivo a quello della pubblicazione della legge di conversione,
- che il comma 5 dell'articolo 5 prevede che gli operatori hanno facoltà di adeguare le clausole vigenti (in contrasto con le previsioni dello stesso articolo) entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto (**sul punto, peraltro, modificato in sede di conversione**),
- che, in questo caso, si tratta di modificare integralmente le clausole delle condizioni contrattuali speciali bonus/malus,

si chiede all'Istituto di vigilanza di precisare se le imprese potranno adempiere alle prescrizioni del comma 4-ter in occasione dei contratti in scadenza 60 giorni dopo l'entrata in vigore della legge di conversione, sempre che, naturalmente, si disponga di un quadro interpretativo più chiaro rispetto agli adempimenti da realizzare.

4. Obbligo di comunicazione tempestiva delle variazioni peggiorative apportate alla classe di merito

Il capoverso 4-quater del comma 2 dell'articolo 5 (ora comma 4-quater dell'articolo 134 del codice delle assicurazioni) prevede in capo alle imprese l'obbligo di comunicare tempestivamente al contraente le variazioni peggiorative apportate alla classe di merito.

La norma non ha subito modificazioni nel corso dell'iter di conversione in legge del decreto.

Al riguardo, si chiede all'Istituto di vigilanza se la trasmissione al contraente dell'attestato di rischio almeno 30 giorni prima della scadenza del contratto, ai sensi del citato Regolamento ISVAP n. 4/2006 (articolo 4), possa soddisfare l'obbligo di comunicazione tempestiva disposto dalla norma in commento.

Con i migliori saluti.


IL DIRETTORE GENERALE
(Giampaolo Galli)

Allegato

Circolare ANIA su conversione in legge decreto n. 7/2007