
Senato della repubblica

DISEGNO DI LEGGE n. S 1874

d'iniziativa dei senatori DIVINA, CONSIGLIO, CENTINAIO, ARRIGONI, CALDEROLI, CANDIANI, COMAROLI, CROSIO, STEFANI, STUCCHI, TOSATO e VOLPI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 14 APRILE 2015

Modifiche al codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209

ONOREVOLI SENATORI. -- I vari interventi legislativi che fino ad oggi il Governo ha messo in campo per la riduzione dei premi assicurativi in favore dei cittadini consumatori, non hanno prodotto effetti sull'aumento dell'efficienza e della competitività del settore assicurativo, creando solo uno squilibrio concorrenziale tra i diversi soggetti economici coinvolti, a tutto vantaggio delle compagnie di assicurazione, che notoriamente godono di una posizione di soggetto «forte» nel mercato assicurativo, con una grave limitazione della libertà di scelta per i consumatori. Si pensi, ad esempio, all'articolo 29 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 che in tema di risarcimento in forma specifica prevedeva la facoltà per le compagnie di assicurazione di offrire ai danneggiati di sostituire al pagamento dell'indennizzo, la riparazione della vettura a propria cura e spese in officine convenzionate senza possibilità di scelta da parte del sinistrato. A fronte del rifiuto di tale proposta il danneggiato sarebbe stato obbligato ad accettare un risarcimento per equivalente, cioè in denaro, decurtato del 30 per cento. Tale norma è stata soppressa nel corso dell'esame parlamentare. Da ultimo, l'articolo 8, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, sempre sul tema del risarcimento in forma specifica, attribuiva all'impresa di assicurazione la facoltà di risarcire il danno attraverso carrozzerie appositamente

RIVISTA GIURIDICA DELLA CIRCOLAZIONE E DEI TRASPORTI - AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA – 2015

convenzionate, revisionando il sistema della cessione del credito, attraverso l'introduzione del divieto di cessione dello stesso, con grave lesione alla libertà contrattuale del settore. Il suddetto articolo è stato stralciato durante l'iter di conversione del decreto-legge ed in seguito ripreso in un disegno di legge del Governo, assegnato alla Commissione Finanze (vedi atto Camera n. 2126).

Il Governo ha deciso di portare avanti, con ostinazione, tale linea di intervento, tanto che nel Consiglio dei ministri del 20 febbraio 2015 ha approvato un disegno di legge sulla concorrenza, i cui primi quattordici articoli, su un totale di trentadue, introducono modifiche al codice delle assicurazioni private, le quali appaiono contrarie al principio della libera concorrenza e lesive della libertà di impresa, andando, in particolare, a colpire un settore, quello delle officine di riparazione, da sempre ritenuto un importante punto di riferimento in termini di ricchezza e di occupazione.

Da un'analisi dei dati disponibili, nel settore della riparazione degli autoveicoli in Italia operano 119.070 imprese di cui il 63,5 per cento nel settore della manutenzione e riparazione degli autoveicoli (pari ad oltre 75.000 imprese). Il fatturato dell'autoriparazione vale 14.498 milioni di euro e nelle imprese del settore sono occupati 204.755 di cui 101.407 dipendenti (dimensione media per azienda di 2,7 addetti). Se consideriamo il solo settore della riparazione di carrozzerie di autoveicoli si registrano 21.138 imprese che impiegano 68.509 addetti, pari al 33,5 per cento degli addetti del settore dell'autoriparazione, con una dimensione media aziendale di 3,2 addetti. Tra il 2011 e il 2013 il fatturato della manutenzione e riparazione si è ridotto del 6,9 per cento, con un calo in valore assoluto pari a 1.002 milioni di euro. Nel frattempo i prezzi delle polizze assicurative hanno subito diversi rincari, facendo raggiungere all'Italia il primato, in Europa, dei Paesi con i più alti costi di assicurazione.

Gli alti costi dei premi assicurativi dipendono da un complesso di fattori strutturali, gestionali e funzionali del sistema della responsabilità civile che solo in parte sono riconducibili alle frodi assicurative, il cui contrasto, è dimostrato, ha effetti marginali sulla riduzione dei costi medesimi. Non ha

senso, dunque, ricorrere all'adozione di clausole assicurative di «risarcimento in forma specifica», da effettuare in base ad apposite convenzioni fra compagnie assicurative ed imprese di autoriparazione, in quanto le stesse clausole oltre a non avere alcuna incidenza sulla riduzione delle frodi assicurative, non portano neppure ad una effettiva riduzione dei costi assicurativi e dei relativi premi, creando soltanto un percorso privilegiato verso le imprese fiduciarie dell'assicuratore a danno dei carrozzieri, i quali verrebbero sottoposti al controllo diretto del sistema assicurativo con grave pregiudizio per gli assicurati.

Da qui la necessità di un intervento normativo che, partendo dalla centralità degli interessi dei cittadini consumatori e dalla tutela della loro libertà di scelta, contemperi le diverse esigenze con soluzioni eque ed equilibrate, perseguendo l'obiettivo della riduzione dei premi assicurativi senza compromettere il livello qualitativo delle riparazioni e la conseguente sicurezza della circolazione stradale.

Il presente disegno di legge è teso, quindi, ad introdurre norme che consentano di riequilibrare il sistema, partendo dall'affermazione del principio della libertà di scelta dell'assicurato di far riparare il proprio veicolo presso imprese di autoriparazione di fiducia, evitando imposizioni vessatorie da parte delle compagnie di assicurazione, e prevedendo, al contempo, l'obbligo della riparazione dei veicoli, danneggiati in conformità alle prescrizioni tecniche del fabbricante.

Lo stesso disegno di legge rafforza, inoltre, gli obblighi di informazione e trasparenza da parte delle compagnie di assicurazione, al fine di generare un contesto di maggiori tutele degli assicurati e garantisce, infine, la libertà contrattuale, bilanciando i rapporti tra le compagnie di assicurazione e gli assicurati e precludendo la facoltà per le compagnie stesse di pubblicizzare o proporre l'inserimento di clausole vessatorie, quali il divieto di cessione del credito, e il risarcimento in forma specifica tramite autoriparatori convenzionati. Il testo si compone di cinque articoli.

L'articolo 1, inserisce disposizioni volte ad integrare il codice delle assicurazioni (articoli da 142-quater a 142-novies), con specifico riguardo

alla materia dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore.

In particolare l'articolo 142-quater mira a tutelare la libertà di concorrenza nel mercato dell'autoriparazione evitando forme di abuso di posizione dominante da parte delle imprese di assicurazione ed assicurando in via di principio a favore del danneggiato la libertà di scelta delle imprese di autoriparazione di fiducia abilitate, ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, la quale risulta espressamente diretta a raggiungere un più elevato grado di sicurezza nella circolazione stradale ed a qualificare i servizi resi dalle imprese di autoriparazione.

In tal senso, il suddetto principio deve essere espressamente menzionato all'atto della stipulazione di nuovi contratti ed in occasione di ogni rinnovo. La sua citazione esplicita deve inoltre essere riportata nella nota informativa che le compagnie di assicurazione sono tenute a consegnare al contraente prima della conclusione del contratto ed unitamente alle condizioni di assicurazione, ai sensi dell'articolo 185 del citato codice.

La proposta stabilisce che le clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato si presumono vessatorie e sono pertanto nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del codice del consumo di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, in quanto tali clausole sarebbero dirette a determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto a carico degli utenti.

A tal proposito, si ricorda che anche in Francia il 17 marzo 2015 è stata approvata una legge relativa alla riforma del codice del consumo (cosiddetta «legge Hamon») in cui è stato inserito uno specifico articolo che prevede che i contratti di assicurazione devono prevedere espressamente la facoltà dell'assicurato, in caso di danno garantito dal contratto di assicurazione, di scegliere l'impresa di autoriparazione alla quale ricorrere per la riparazione del danno.

L'articolo 142-quinquies, sancisce il principio che il danneggiato sia tenuto ad effettuare la riparazione del veicolo nei casi in cui questo abbia riportato danni ad elementi strutturali ed a sistemi, organi, impianti, dispositivi,

equipaggiamenti e componenti, meccanici, elettrici ed elettronici, i quali possono pregiudicare la sicurezza degli altri utenti della strada o avere ripercussioni sull'ambiente.

La norma dispone che entro sessanta giorni dalla riparazione avvenuta, il danneggiato è tenuto a far effettuare la revisione singola del veicolo al fine di accertare la sussistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti dalle disposizioni vigenti e che lo stesso debba fornire all'impresa di assicurazione copia della certificazione di esito favorevole dell'avvenuta revisione.

L'impresa di assicurazione, laddove il danneggiato non fornisca la certificazione di avvenuta revisione con esito favorevole, è tenuta a segnalare la mancata revisione al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i relativi provvedimenti di competenza a carico dell'interessato inadempiente.

In ogni caso, sempre al fine di salvaguardare la libertà di scelta dei consumatori, la disposizione proposta prevede una facoltà di opzione in capo al soggetto danneggiato, il quale può riservarsi di comunicare all'impresa di assicurazione la propria volontà di non effettuare la riparazione, procedendo esso stesso alla sua demolizione e fornendo alla medesima compagnia di assicurazione copia del certificato di avvenuta demolizione.

La norma disciplina anche l'eventuale ipotesi in cui il soggetto interessato non provveda a far effettuare la riparazione e ceda a terzi (a titolo oneroso o, anche, gratuito) il veicolo danneggiato; in tal caso, al fine di precludere la possibilità di continuare ad utilizzare un veicolo incidentato e non revisionato o, peggio, di far effettuare una riparazione provvisoria o inadeguata, si prevede che, a seguito di trasferimento di proprietà del veicolo danneggiato, l'obbligo di riparazione e di conseguente revisione singola del veicolo si trasferisca in capo al nuovo proprietario.

L'articolo 142-sexies stabilisce in primo luogo che la riparazione del veicolo deve essere eseguita da parte delle imprese di autoriparazione abilitate, ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, secondo conformità alle

prescrizioni tecniche fornite al costruttore, in modo da realizzare le condizioni standard di un servizio di riparazione conforme a requisiti di funzionalità e di sicurezza, e al contempo stabilisce che in ordine agli interventi effettuati ed alla relativa qualità devono essere prestate da parte delle stesse imprese di autoriparazione le apposite garanzie previste dall'articolo 11 della stessa legge n. 122 del 1992.

L'articolo 142-septies disciplina il diritto del danneggiato a conseguire la reintegrazione del danno in forma specifica da parte dell'impresa di assicurazione la quale provvede al risarcimento mediante pagamento dell'indennità dovuta, necessaria per la riparazione del veicolo danneggiato, mantenendo ferma la facoltà di scelta del danneggiato di rivolgersi ad imprese di autoriparazione di propria fiducia. La somma corrisposta dall'impresa di assicurazione a titolo di risarcimento è versata direttamente all'impresa che ha svolto l'attività di autoriparazione, in base alla cessione del relativo credito da parte del danneggiato in capo all'autoriparatore, ai sensi dell'articolo 1260 del codice civile con contestuale presentazione da parte della stessa impresa di autoriparazione della copia della documentazione fiscale già rilasciata al danneggiato per la prestazione svolta.

Per quanto concerne la cessione del credito, il disegno di legge stabilisce che le eventuali clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la facoltà di cessione del credito da parte dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi del codice del consumo, in quanto dirette ad imporre ingiustificate restrizioni alla libertà contrattuale nei rapporti con i terzi.

La previsione risulta necessaria a fronte del comportamento seguito da diverse imprese di assicurazione le quali inseriscono nei contratti apposite clausole che limitano la facoltà dell'assicurato danneggiato di cedere il proprio credito relativo al risarcimento del danno in capo ad imprese di autoriparazione di propria scelta. Nel caso in cui il danneggiato effettui la riparazione del veicolo sinistrato avvalendosi direttamente di imprese di autoriparazione di propria fiducia senza ricorrere alla cessione del credito, la

norma prevede che l'indennità da corrispondere a titolo di risarcimento deve essere versata direttamente al medesimo danneggiato, previa presentazione della copia della documentazione fiscale rilasciata dalla stessa impresa di autoriparazione.

L'articolo 142-octies è diretto a regolare i casi in cui le imprese di assicurazione sottopongono al contraente specifiche clausole contrattuali che riservano alle stesse la possibilità di provvedere al risarcimento in forma specifica mediante apposite convenzioni con imprese di autoriparazione, a fronte di una riduzione del premio relativo alla garanzia di responsabilità civile.

La norma prevede che tali clausole possano essere considerate lecite, e quindi non vessatorie, esclusivamente a condizione che siano state oggetto di trattativa individuale con il contraente ai sensi del citato codice del consumo. Rimane, in ogni caso, ferma la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione non convenzionate di propria fiducia per la riparazione del veicolo, senza che tale scelta comporti conseguenze pregiudizievoli a suo carico.

La soluzione proposta si rende necessaria a fronte del comportamento adottato da diverse imprese di assicurazione le quali inseriscono nei contratti apposite clausole che limitano la facoltà dell'assicurato danneggiato di rivolgersi ad imprese di autoriparazione di propria scelta, incidendo indirettamente sulla formazione dei prezzi delle riparazioni. Alle carrozzerie «fiduciarie» in convenzione è infatti imposta la definizione di tariffe orarie relative al costo del lavoro e di appositi tempi di lavorazione per le singole tipologie di interventi, nonché la determinazione di sconti sui costi dei ricambi e dei materiali di consumo. Simili limitazioni possono comportare a carico delle imprese di autoriparazione convenzionate non solo la violazione di disposizioni previste dai contratti di lavoro sul trattamento economico dei lavoratori, ma possono anche compromettere la sicurezza sul lavoro e la tutela dell'ambiente. A questo proposito il disegno di legge introduce alcune puntuali condizioni per la stesura delle clausole da inserire nelle convenzioni fra imprese di assicurazione ed imprese di autoriparazione per rendere più efficienti i livelli delle prestazioni,

introducendo poi un regime di corresponsabilità fra impresa di assicurazione e impresa di autoriparazione nei casi in cui si verificano vizi, guasti, difetti di funzionamento o, addirittura, danni derivanti da interventi di riparazione che siano stati effettuati in condizioni precarie a causa dei vincoli restrittivi indebitamente previsti nelle clausole inserite nelle convenzioni.

Infine, contro le imprese di assicurazione che nell'offerta, nella pubblicità e nell'informazione dei propri servizi assicurativi raccomandano l'utilizzo di condizioni generali di contratto aventi ad oggetto il risarcimento in forma specifica mediante specifiche convenzioni con imprese di autoriparazione, viene ammessa l'azione inibitoria prevista dal più volte citato codice del consumo da parte delle associazioni rappresentative dei consumatori e delle imprese del settore dell'autoriparazione.

L'articolo 142-novies stabilisce che nel caso di risarcimento in forma specifica il danneggiato mantiene il diritto al risarcimento «integrale» dei danni subiti, nel senso che i medesimi danni sono da intendersi come comprensivi non solo del danno materiale sul veicolo, ma anche degli eventuali oneri e costi relativi al soccorso stradale, al noleggio di veicoli sostitutivi ed al «fermo tecnico» del veicolo, nonché agli eventuali adempimenti stragiudiziali derivanti, oltre che alle spese dovute nel caso di demolizione e reimmatricolazione del veicolo.

L'articolo 2, è diretto ad abrogare le varie disposizioni vigenti che regolano la procedura di risarcimento diretto. Le ragioni risiedono nella constatazione delle gravi conseguenze che sono derivate dalla citata procedura, la quale non ha risolto la questione relativa all'abbassamento dei costi di gestione delle pratiche d'indennizzo a carico delle compagnie, nonché alla conseguente riduzione del costo delle polizze responsabilità civile autoveicoli, soprattutto a causa dei meccanismi farraginosi di compensazione fra le compagnie, i quali hanno innescato nella pratica una pressione al rialzo sui premi.

La procedura di risarcimento diretto ha aggravato le condizioni relative al contenzioso giudiziario e stragiudiziale in materia assicurativa. Infatti, va ricordato che per superare il contenzioso seguito alla disciplina del

risarcimento diretto è intervenuta la sentenza della Corte costituzionale n. 180 del 19 giugno 2009, con la quale è stato definitivamente chiarito che la procedura del cosiddetto «indennizzo diretto» costituisce una «ulteriore modalità di tutela» del danneggiato, accanto alla quale è comunque ammessa «l'esperibilità dell'azione diretta contro l'assicuratore del responsabile civile».

Nonostante l'indirizzo interpretativo dettato dalla Corte, diverse compagnie di assicurazione hanno continuato a seguire l'orientamento interpretativo in base al quale il sistema del cosiddetto «indennizzo diretto» comporterebbe la perdita del diritto di azione risarcitoria rivolta nei confronti della compagnia del civile responsabile anche in sede stragiudiziale, frapponendo pretestuosi ostacoli alle richieste stragiudiziali dei danneggiati, precludendo anche il rimborso delle spese sostenute per assistenza legale o consulenza professionale e provocando l'insorgere di un diffuso e costoso contenzioso, con pesanti oneri a carico dei cittadini.

Occorre, in particolare, evidenziare che la disciplina del risarcimento diretto, secondo quanto previsto dall'articolo 14 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 luglio 2006, n. 254, che mira a definire i benefici derivanti agli assicurati in base alla procedura di risarcimento diretto, nel fare riferimento a determinati elementi come «l'ottimizzazione della gestione, il controllo dei costi e l'innovazione dei contratti», ha precisato, tuttavia, che tali elementi possono anche «contemplare l'impiego di clausole che prevedano il risarcimento del danno in forma specifica» specificando che in tal caso «nel contratto deve essere espressamente indicata la percentuale di sconto applicata».

Il sistema del risarcimento diretto ha quindi rafforzato la legittimazione delle compagnie di assicurazione a stipulare convenzioni con imprese di autoriparazione con l'impiego di clausole che prevedono il risarcimento del danno in forma specifica con contestuale riduzione del premio per l'assicurato, imponendo vincoli e limiti restrittivi che pregiudicano la parità di condizioni di concorrenza e compromettono in capo al danneggiato la libertà di scelta delle imprese di autoriparazione di fiducia.

L'articolo 3, è diretto a consentire, in un quadro di trasparenza, oltre che ai contraenti ed ai danneggiati, anche al riparatore direttamente interessato per aver riparato il mezzo, munito di delega o cessione di credito del soggetto danneggiato, di accedere agli atti istruttori a conclusione dei procedimenti di valutazione, constatazione e liquidazione dei danni che li riguardano per verificare le perizie svolte dall'assicuratore e per acquisire elementi di informazione circa le motivazioni che possano determinare un eventuale diniego al risarcimento o una sospensione della procedura liquidativa.

L'articolo 4, è finalizzato ad introdurre alcune modifiche ed integrazioni all'articolo 148 del codice delle assicurazioni private, attinente alla procedura di risarcimento.

In primo luogo, la norma stabilisce che il diritto dell'assicurato al risarcimento rimanga fermo nei soli casi in cui non sia obbligatorio procedere alla riparazione obbligatoria, come disciplinata dall'articolo 2 del presente disegno di legge. La proposta prevede poi che la compagnia di assicurazione sia comunque tenuta a richiedere le informazioni relative all'incidente ai competenti organi di polizia, nel pieno rispetto dei termini della procedura, ed al contempo che gli organi di polizia siano tenuti a trasmettere tempestivamente le informazioni acquisite all'impresa di assicurazione al fine di consentire il rispetto dei termini prescritti.

La norma introduce una riformulazione del comma 5, dell'articolo 148 del codice delle assicurazioni private, al fine di consentire al danneggiato che abbia presentato richiesta di risarcimento di non veder bloccata la procedura stessa da parte dell'impresa di assicurazione nel caso in cui la richiesta fosse priva degli elementi indispensabili per formulare un'offerta. In questo caso, e sempre che tali elementi non siano conoscibili in altro modo, la compagnia assicurativa sarà obbligata a richiedere al danneggiato di integrare la richiesta.

In base alla proposta di modifica, la stessa stabilisce che la richiesta di integrazione, anziché interrompere i termini di decorrenza previsti dai commi 1 e 2 dell'articolo 148 del codice per la procedura di risarcimento,

determina la sospensione dalla data del ricevimento da parte dell'assicurato della richiesta di integrazione a quella del ricevimento dei dati o dei documenti integrativi da parte dell'impresa di assicurazione; in tale ottica la modifica tende a ridurre la durata complessiva della procedura in quanto, contrariamente alla interruzione dei termini attualmente prevista, che comporta una nuova decorrenza dei relativi termini dalla data di ricevimento dei dati o dei documenti integrativi, la sospensione comporta che i termini riprendano a decorrere dalla medesima data di ricevimento facendo salvo il periodo già decorso. Da ultimo, la norma interviene sulla procedura di risarcimento, nella quale viene prevista l'ispezione del veicolo incidentato al fine di accertare l'entità del danno, ritenendo necessario estendere l'attività di ispezione anche nei confronti del veicolo del responsabile civile in modo da poter accertare in modo circostanziato la relazione causale e la compatibilità rispetto ai danni per i quali è stata presentata richiesta di risarcimento. Peraltro, al fine di evitare che l'impresa di assicurazione possa ritardare l'attività istruttoria a causa di eventuali difficoltà che si frappongano all'attività di ispezione sul veicolo del responsabile civile, la norma stabilisce che l'impresa di assicurazione è tenuta a mantenere fermi i termini complessivi della procedura di risarcimento. Al fine di integrare i dati da trasmettere alla banca dati sinistri istituita presso l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS), si introduce l'obbligo a carico dell'impresa di assicurazione di comunicare alla medesima banca dati anche i dati relativi ai danni accertati sul veicolo del responsabile civile.

L'articolo 5 è diretto a confermare il ruolo del perito automobilistico prevedendo che l'accertamento dei danni da parte delle imprese di assicurazione avvenga esclusivamente attraverso l'attività peritale svolta da periti iscritti nel ruolo professionale già istituito ai sensi dell'articolo 157 del codice delle assicurazioni private; in tal senso si preclude alle compagnie di assicurazione la facoltà di effettuare liberamente e direttamente l'accertamento e la stima dei danni, come desumibile dalla formulazione «aperta» dell'attuale comma 2, dell'articolo 156. La norma, in particolare, data la necessità di ridurre il condizionamento da parte delle compagnie di assicurazione sullo svolgimento dell'attività di accertamento e stima del

danno, prevede che i periti nello svolgimento del loro incarico debbano comportarsi non solo «con diligenza, correttezza e trasparenza», come attualmente previsto, ma anche in modo autonomo ed indipendente ed in condizioni di terzietà, cosicché il loro giudizio non sia condizionato da conflitti di interesse, compresi quelli di natura economica o personale, derivanti dai loro accordi, del tutto intuibili ed evidenti, con le rispettive compagnie di assicurazione. Al danneggiato viene comunque riconosciuta l'esplicita facoltà di designare un perito di propria fiducia, iscritto nel relativo ruolo, al fine di far effettuare l'accertamento e la stima dei danni subiti in eventuale contraddittorio e confronto con il perito assicurativo, prevedendo l'obbligo di allegare ai documenti da fornire all'impresa di assicurazione la documentazione relativa al compenso professionale per l'opera svolta.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Libertà di scelta dell'assicurato e obbligo informativo. Clausole assicurative vessatorie)

1. Dopo l'articolo 142-ter, del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, sono inseriti i seguenti:

«Art. 142-quater. -- (Libertà di scelta dell'assicurato e obbligo informativo. Clausole assicurative vessatorie). -- 1. Tutti i contratti di assicurazione devono prevedere espressamente la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione di propria fiducia, abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, per la riparazione del danno. Tale indicazione deve essere riportata all'atto della stipulazione di nuovi contratti, nonché in occasione di ogni rinnovo contrattuale, e viene inserita esplicitamente nella nota informativa prevista dall'articolo 185.

2. Le clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del codice del consumo di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni, in quanto dirette a

determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto.

Art. 142-quinquies. -- (Tracciabilità della riparazione, riparazione in sicurezza e revisione del veicolo). -- 1. Al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale e la tutela ambientale il danneggiato per sinistro causato dalla circolazione di un veicolo, per il quale vi è l'obbligo di assicurazione, è tenuto ad effettuare la riparazione nei casi in cui lo stesso veicolo abbia riportato danni ad elementi strutturali ed a sistemi, organi, impianti, dispositivi, equipaggiamenti e componenti, meccanici, elettrici ed elettronici, che sono sottoposti alle operazioni di revisione periodica di cui all'articolo 80 del nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2. Il danneggiato, entro i termini prescritti dall'articolo 148, nei quali l'impresa di assicurazione deve proporre congrua e motivata offerta per il risarcimento, ovvero comunicare specificatamente i motivi per i quali non ritiene di formulare offerta, ha facoltà di comunicare all'impresa la propria volontà di non effettuare la riparazione. In tal caso, il danneggiato mantiene il diritto al risarcimento da parte dell'impresa di assicurazione previa presentazione della copia del certificato di avvenuta demolizione del veicolo.

3. Entro sessanta giorni dalla riparazione avvenuta ai sensi del comma 1, il danneggiato è tenuto a far effettuare la revisione singola del veicolo al fine di accertare la sussistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti, fornendo all'impresa di assicurazione copia della certificazione di esito favorevole. In mancanza della suddetta certificazione, l'impresa di assicurazione è tenuta a segnalare la mancata revisione al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari regionali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i provvedimenti di competenza.

4. In caso di trasferimento di proprietà del veicolo danneggiato, gli obblighi previsti dai commi 1 e 3 si trasferiscono in capo al nuovo proprietario.

Art. 142-sexies. -- (Riparazione in conformità alle prescrizioni tecniche del costruttore. Garanzie). -- 1. La riparazione deve essere eseguita secondo conformità alle prescrizioni tecniche fornite dal costruttore, fermo restando

l'obbligo di prestare le garanzie di cui all'articolo 11 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, da parte delle imprese esercenti l'attività di autoriparazione in ordine agli interventi effettuati ed alla relativa qualità. A tal fine, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti vengono definite le garanzie di cui al citato articolo 11 della legge n. 122 del 1992.

Art. 142-septies. -- (Risarcimento del danno e liquidazione dell'indennità dovuta. Documentazione fiscale. Cessione del credito e clausole vessatorie).

-- 1. Il danneggiato ha diritto a conseguire la reintegrazione in forma specifica da parte dell'impresa di assicurazione che provvede al risarcimento mediante liquidazione dell'indennità dovuta per la riparazione del veicolo danneggiato.

2. La somma corrisposta dall'impresa di assicurazione a titolo di risarcimento è versata direttamente all'impresa che ha svolto l'attività di autoriparazione in base alla cessione del relativo credito da parte del danneggiato ai sensi dell'articolo 1260 del codice civile, con contestuale presentazione della copia della documentazione fiscale rilasciata al danneggiato.

3. Le clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la facoltà di cessione del credito da parte dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del citato codice di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni, in quanto dirette ad imporre ingiustificate restrizioni alla libertà contrattuale nei rapporti con i terzi.

4. La somma viene liquidata direttamente al danneggiato laddove questi effettui la riparazione del veicolo danneggiato avvalendosi di imprese di autoriparazione di propria fiducia senza ricorrere alla cessione del credito di cui al comma 2, previa presentazione della copia della documentazione fiscale rilasciata dalla medesima impresa di autoriparazione.

5. La documentazione fiscale rilasciata ai sensi dei commi 2 e 4 riporta in modo analitico il contenuto degli interventi riparativi effettuati dall'impresa di autoriparazione. Copia di tale documentazione è inviata in formato

elettronico da parte dell'impresa di assicurazione alla banca dati dei sinistri istituita presso l'IVASS ai sensi dell'articolo 135.

Art. 142-octies. -- (Convenzioni tra imprese di assicurazione e imprese di autoriparazione: limiti e condizioni). -- 1. Le clausole contrattuali che prevedono la facoltà da parte dell'impresa di assicurazione di provvedere al risarcimento in forma specifica mediante apposite convenzioni con imprese di autoriparazione, a fronte di una riduzione del premio relativo alla garanzia di responsabilità civile, non si considerano vessatorie a condizione che siano state oggetto di trattativa individuale con il contraente, ai sensi dell'articolo 34 del codice di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206. Resta comunque ferma la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione non convenzionate di propria fiducia, abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, e successive modificazioni, per la riparazione del veicolo ai sensi del presente capo.

2. In ogni caso le clausole previste nelle convenzioni fra imprese di assicurazione ed imprese di autoriparazione non possono prevedere condizioni restrittive che risultino difformi rispetto alle disposizioni della contrattazione collettiva e della regolamentazione contrattuale di settore, né stabilire tempi di lavorazione tali da rendere ingiustificatamente onerosa la conformità delle riparazioni alle prescrizioni tecniche fornite dai fabbricanti. Risultano precluse limitazioni che possano aggravare le condizioni a carico delle imprese di autoriparazione in materia di sicurezza sul lavoro e di tutela dell'ambiente, nonché le ulteriori condizioni che non risultino compatibili con gli elementi ed i parametri definiti dagli studi di settore.

3. Nei casi di vizi, guasti o danni derivanti da interventi di riparazione effettuati in condizioni precarie a causa dei vincoli restrittivi previsti nelle clausole inserite nelle convenzioni, l'impresa di assicurazione è corresponsabile con l'impresa di autoriparazione convenzionata, ferma restando la preventiva richiesta di risarcimento della parte danneggiata all'impresa di autoriparazione e la preventiva escussione del patrimonio della medesima impresa.

4. È ammessa l'azione inibitoria di cui all'articolo 37, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni, contro le imprese di

assicurazione che nell'offerta, nella pubblicità e nell'informazione dei propri servizi assicurativi raccomandano l'utilizzo di condizioni generali di contratto aventi ad oggetto il risarcimento in forma specifica mediante specifiche convenzioni con imprese di autoriparazione. Si applica l'articolo 37-bis del citato decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206.

Art. 142-novies. -- (Risarcimento integrale dei danni subiti). -- 1. Resta comunque fermo il diritto del danneggiato all'integrale risarcimento dei danni subiti a seguito di incidente, ivi compresi gli oneri ed i costi conseguenti relativi al soccorso stradale, al "fermo tecnico" del veicolo, al noleggio di veicoli sostitutivi, all'assistenza tecnica, peritale e legale in sede stragiudiziale, nonché all'eventuale demolizione e reimmatricolazione del veicolo».

Art. 2.

(Abrogazione della disciplina del risarcimento diretto)

1. Al codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) il comma 2 dell'articolo 145, l'articolo 149 e l'articolo 150 sono abrogati;
- b) all'articolo 315, commi 1, 2 e 3, le parole: «dagli articoli 148, 149 e 150» sono sostituite dalle seguenti: «dall'articolo 148»;
- c) all'articolo 326, comma 1, secondo periodo, le parole «di cui agli articoli 148 e 149» sono sostituite dalle seguenti: «di cui all'articolo 148»;

2. Il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 luglio 2006, n. 254, è abrogato.

Art. 3.

(Estensione alle imprese di autoriparazione del diritto di accesso agli atti)

1. All'articolo 146, del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Fermo restando quanto previsto per l'accesso ai singoli dati personali dal codice in materia di protezione dei dati personali, le imprese di assicurazione esercenti l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti sono tenute a

consentire ai contraenti ed ai danneggiati, nonché ai titolari delle imprese che provvedono alla riparazione dei veicoli coinvolti nel sinistro muniti di delega o cessione di credito, il diritto di accesso agli atti a conclusione dei procedimenti di valutazione, constatazione e liquidazione dei danni che li riguardano».

Art. 4.

(Modifiche alla procedura di risarcimento. Termini e adempimenti. Ispezione e perizia del veicolo del responsabile civile)

1. All'articolo 148 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) l'ultimo periodo del comma 1 è soppresso;

b) il comma 4 è sostituito dal seguente:

«4. L'impresa di assicurazione è tenuta a richiedere le informazioni relative alle modalità dell'incidente, alla residenza e al domicilio delle parti ed alla targa di immatricolazione o ad altro analogo segno distintivo, ai competenti organi di polizia, fermi restando i termini stabiliti dai commi 1 e 2 anche in caso di sinistro che abbia determinato sia danni a cose che lesioni personali o il decesso. Gli organi di polizia trasmettono tempestivamente le informazioni acquisite all'impresa di assicurazione al fine di consentire il rispetto dei termini prescritti»;

c) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. In caso di richiesta incompleta l'impresa di assicurazione richiede al danneggiato, entro trenta giorni dalla ricezione della stessa, le necessarie integrazioni; in tal caso i termini di cui ai commi 1 e 2 rimangono sospesi dalla data di ricevimento della richiesta di integrazione a quella del ricevimento dei dati o dei documenti integrativi».

d) dopo il comma 11 è aggiunto il seguente:

«11-bis. Fermi restando i termini previsti dal presente articolo, l'ispezione diretta ad accertare l'entità del danno di cui al comma 1 viene effettuata anche nei confronti del veicolo del responsabile civile al fine di accertare la relazione causale rispetto ai danni per i quali è stata presentata richiesta di

risarcimento. I relativi dati sono comunicati alla banca dati sinistri istituita presso l'IVASS di cui all'articolo 135».

Art. 5.

(Attività peritale)

1. L'articolo 156, del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è sostituito dal seguente:

«Art. 156. --- (Attività peritale). -- 1. L'attività professionale di perito automobilistico per l'accertamento e la stima dei danni alle cose derivanti dalla circolazione, dal furto e dall'incendio dei veicoli a motore e dei natanti soggetti alla disciplina del presente titolo non può essere esercitata da chi non sia iscritto nel ruolo di cui all'articolo 157.

2. Le imprese di assicurazione possono effettuare l'accertamento e la stima dei danni alle cose derivanti dalla circolazione, dal furto e dall'incendio dei veicoli a motore e dei natanti esclusivamente mediante l'attività professionale di periti iscritti nel ruolo di cui all'articolo 157.

3. Nell'esecuzione dell'incarico i periti devono comportarsi con diligenza, correttezza e trasparenza e devono agire in condizioni di terzietà e di autonomia, in modo che il loro giudizio non sia condizionato da conflitti di interesse, compresi quelli di natura economica o personale,

4. Resta ferma la facoltà da parte del danneggiato di designare un perito di propria fiducia iscritto nel ruolo di cui all'articolo 157 al fine di effettuare l'accertamento e la stima dei danni subiti, con l'obbligo di allegare ai documenti da fornire all'impresa di assicurazione la documentazione relativa al compenso professionale per l'opera svolta.

5. La perizia, eseguita in remoto o in loco, deve mantenere il suo carattere contraddittorio in tutte le operazioni necessarie alla riparazione dei veicoli.

6. In ottemperanza alle disposizioni contenute nel comma 5, ciascuna perizia è costituita dalla valutazione dettagliata del tempo richiesto per ciascuna operazione, firmata dal perito automobilistico e dall'autoriparatore. Nell'ipotesi in cui la perizia sia effettuata in presenza del solo proprietario del veicolo, la firma del verbale peritale non pregiudica il diritto dell'autoriparatore ad avere la perizia in contraddittorio. In questo caso il

perito presenta il suo calcolo all'autoriparatore designato dal proprietario del veicolo per avviare la discussione in contraddittorio.

7. In caso di controversia tra il perito automobilistico e l'autoriparatore si applica la normativa vigente in materia».