

I

(Atti legislativi)

DIRETTIVE

DIRETTIVA (UE) 2021/2118 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 24 novembre 2021

recante modifica della direttiva 2009/103/CE 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 sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) L'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli («assicurazione autoveicoli») riveste una particolare importanza per i cittadini europei, sia in quanto contraenti sia come potenziali persone lese a seguito di un sinistro. Essa è anche di fondamentale importanza per le imprese di assicurazione, in quanto rappresenta un segmento consistente del mercato di assicurazione del ramo non vita nell'Unione. Inoltre, l'assicurazione autoveicoli ha un impatto significativo sulla libera circolazione di persone, beni e veicoli e, di conseguenza, sul mercato interno. Il rafforzamento e il consolidamento del mercato interno per l'assicurazione autoveicoli dovrebbero quindi costituire un obiettivo fondamentale dell'azione dell'Unione nel settore dei servizi finanziari.
- (2) Nel 2017 la Commissione ha effettuato una valutazione del funzionamento della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾, anche sotto il profilo dell'efficienza, dell'efficacia e della coerenza con altre politiche dell'Unione. La conclusione cui è giunta è che la direttiva 2009/103/CE funziona bene nel complesso e non richiede modifiche per la maggior parte dei suoi aspetti. Sono stati tuttavia individuati quattro ambiti in cui sarebbero opportune modifiche mirate: indennizzo delle persone lese a seguito di sinistri nel caso in cui l'impresa assicurativa interessata sia insolvente, importi minimi di copertura assicurativa obbligatoria, controlli dell'assicurazione dei veicoli da parte degli Stati membri e uso delle attestazioni di sinistralità pregressa da parte di una nuova impresa di assicurazione. Oltre ai quattro ambiti precedenti, sono stati identificati come ambiti in cui sarebbero opportune modifiche mirate anche i seguenti: veicoli spediti, sinistri in cui è coinvolto un rimorchio

⁽¹⁾ GU C 440 del 6.12.2018, pag. 85.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 21 ottobre 2021 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 9 novembre 2021.

⁽³⁾ Direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU L 263 del 7.10.2009, pag. 11).

trainato da un veicolo, strumenti indipendenti di confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli, e centri d'informazione e informazioni alle persone lese. Inoltre, è opportuno chiarire ulteriormente la direttiva 2009/103/CE, sostituendo il termine «vittima», usato in tale direttiva come sinonimo di «persona lesa», con il termine «persona lesa» o «parte lesa», se del caso, mediante gli opportuni emendamenti. Tali emendamenti mirano esclusivamente ad armonizzare la terminologia utilizzata nella summenzionata direttiva e non costituiscono una modifica sostanziale.

- (3) Dall'entrata in vigore della direttiva 2009/103/CE, sono apparsi sul mercato numerosi nuovi tipi di autoveicoli. Alcuni di essi sono alimentati da un motore puramente elettrico mentre altri da dispositivi ausiliari. Tali veicoli dovrebbero essere presi in considerazione nella definizione del significato di «veicolo». Tale definizione dovrebbe fondarsi sulle caratteristiche generali di tali veicoli, in particolare i valori massimi per la velocità di progetto e il peso netto, e stabilire che siano inclusi soltanto i veicoli azionati esclusivamente da una forza meccanica. La definizione dovrebbe applicarsi indipendentemente dal numero di ruote di tale veicolo. Le sedie a rotelle destinate ad essere utilizzate da persone con disabilità fisiche non dovrebbero rientrare nella definizione.
- (4) I veicoli elettrici leggeri che non rientrano nella definizione di «veicolo» dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva 2009/103/CE. Tuttavia, nessuna disposizione di tale direttiva dovrebbe impedire agli Stati membri di richiedere, a norma del rispettivo diritto nazionale, l'assicurazione della responsabilità civile per gli autoveicoli, a condizioni da essi stabilite, per qualsiasi attrezzatura a motore utilizzata sul suolo non rientrante nella definizione di «veicolo» di cui alla direttiva e per la quale, conseguentemente, la direttiva non impone tale assicurazione né dovrebbe impedire agli Stati membri di prevedere, nel rispettivo diritto nazionale, che le vittime di incidenti causati da qualsiasi altra attrezzatura a motore abbiano accesso all'organismo incaricato del risarcimento dello Stato membro come previsto al capo 4. Gli Stati membri dovrebbero altresì poter decidere che, qualora una persona residente sul loro territorio sia una persona lesa a seguito di un incidente causato da una qualsiasi altra attrezzatura a motore in un altro Stato membro nel quale l'obbligo di assicurazione della responsabilità civile per gli autoveicoli non è richiesta per tale attrezzatura a motore, la persona residente abbia accesso all'organismo incaricato del risarcimento di cui al capo 4 dello Stato membro in cui risiede. Gli organismi incaricati del risarcimento degli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di stabilire di comune accordo le modalità di cooperazione nelle situazioni summenzionate.
- (5) In sentenze recenti della Corte di giustizia dell'Unione europea, precisamente nelle sentenze nelle cause Vnuk ⁽⁴⁾, Rodrigues de Andrade ⁽⁵⁾ e Torreiro ⁽⁶⁾, la Corte di giustizia ha chiarito il significato del concetto di «uso di un veicolo». In particolare, la Corte di giustizia ha precisato che gli autoveicoli sono destinati di norma a fungere da mezzo di trasporto, indipendentemente dalle loro caratteristiche, e che per uso si intende qualsiasi utilizzo conforme alla loro funzione abituale in quanto mezzi di trasporto, indipendentemente dal terreno su cui sono utilizzati e dal fatto che siano fermi o in movimento. La direttiva 2009/103/CE non è applicabile se, al momento dell'incidente, la funzione abituale del veicolo è un «uso diverso da quello in quanto mezzo di trasporto». Tale circostanza potrebbe verificarsi se il veicolo non è utilizzato ai sensi dell'articolo 3, primo comma, di tale direttiva, dal momento che la sua funzione abituale è, ad esempio, un «uso in quanto fonte di energia industriale o agricola». Nell'interesse della certezza del diritto, è opportuno tener conto di tale giurisprudenza nella direttiva 2009/103/CE introducendovi una definizione di «uso del veicolo».
- (6) Alcuni autoveicoli sono più piccoli e sono quindi meno suscettibili rispetto ad altri di causare lesioni significative alle persone o danni significativi alle cose. Includerli nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/103/CE sarebbe sproporzionato e non terrebbe conto degli sviluppi futuri. L'inclusione di tali veicoli comprometterebbe inoltre la diffusione di veicoli più nuovi, come le biciclette elettriche, che non sono azionate esclusivamente da una forza meccanica, e scoraggerebbe l'innovazione. Inoltre non esistono elementi sufficienti per dimostrare che tali veicoli più piccoli potrebbero causare incidenti con lesioni alle persone sulla stessa scala di altri veicoli, come le autovetture o gli autocarri. In linea con i principi di sussidiarietà e di proporzionalità, gli obblighi a livello di Unione dovrebbero pertanto riguardare soltanto i veicoli definiti come tali nella direttiva 2009/103/CE.

⁽⁴⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 4 dicembre 2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

⁽⁵⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

⁽⁶⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 20 dicembre 2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

- (7) In linea di principio l'assicurazione autoveicoli dovrebbe coprire gli incidenti in tutte le zone degli Stati membri. Alcuni Stati membri, tuttavia, si sono dotati di disposizioni che disciplinano i veicoli utilizzati esclusivamente in zone specifiche con accesso limitato. Tali Stati membri dovrebbero poter prevedere deroghe limitate all'articolo 3 della direttiva 2009/103/CE relative a zone soggette a restrizioni nelle quali le persone non autorizzate non possono entrare, come zone specifiche per località e zone con attrezzature nei porti e negli aeroporti. Qualora decida di prevedere una tale deroga, lo Stato membro dovrebbe inoltre adottare misure adeguate per garantire che sia versato un indennizzo per i danni a cose e a persone causati da tale veicolo.
- (8) Inoltre uno Stato membro dovrebbe avere la facoltà di non prevedere l'obbligo di assicurazione autoveicoli per i veicoli il cui utilizzo su strade pubbliche non sia stato autorizzato conformemente al suo diritto nazionale. Tali Stati membri dovrebbero comunque adottare misure adeguate per garantire che sia versato un indennizzo dei danni causati da tali veicoli, tranne qualora lo Stato membro decida anche di prevedere una deroga all'articolo 10 della direttiva 2009/103/CE relativa all'indennizzo dei danni causati da tali veicoli in zone non accessibili al pubblico per via di una restrizione giuridica o fisica all'accesso a tali zone, quale definita dal suo diritto nazionale. Tale deroga all'articolo 10 dovrebbe applicarsi ai veicoli in merito ai quali uno Stato membro ha deciso di prevedere una deroga all'obbligo di assicurazione dato che l'utilizzo di tali veicoli su strade pubbliche non è autorizzato conformemente al suo diritto nazionale, anche se l'obbligo di assicurazione per tali veicoli potrebbe beneficiare anche di una deroga diversa, come previsto all'articolo 5 della direttiva 2009/103/CE.
- (9) In alcuni Stati membri esistono disposizioni concernenti l'uso di veicoli come mezzi per causare deliberatamente lesioni personali o danni alle cose. Se del caso, nei reati più gravi, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a continuare la loro prassi giuridica di escludere tali danni dall'assicurazione autoveicoli obbligatoria o di recuperare l'importo dell'indennizzo assicurativo versato alle parti lese dalle persone responsabili per tale lesione o danno. Tuttavia, al fine di non ridurre la protezione garantita dalla direttiva 2009/103/CE, tali pratiche giuridiche dovrebbero essere autorizzate soltanto se lo Stato membro garantisce che in tali casi le persone lese siano risarcite per i danni subiti con modalità il più simili possibile a quelle dell'indennizzo che avrebbero ricevuto a norma della direttiva 2009/103/CE. A meno che lo Stato membro non abbia previsto una garanzia o un meccanismo alternativo di risarcimento, che garantisca l'indennizzo della persona lesa per i danni subiti con modalità il più simili possibile a quelle dell'indennizzo a norma della direttiva 2009/103/CE, tali danni dovrebbero essere coperti conformemente alla summenzionata direttiva.
- (10) Gli Stati membri non dovrebbero applicare la direttiva 2009/103/CE all'uso di veicoli per attività ed eventi sportivi motoristici, tra cui corse e gare, nonché allenamenti, prove e dimostrazioni, incluse quelle della velocità, dell'affidabilità o delle competenze, autorizzati in conformità del rispettivo diritto nazionale. Tali attività esentate dovrebbero svolgersi in una zona soggetta a restrizioni e delimitata in modo da garantire che i normali utenti della strada, il pubblico e qualsiasi persona estranea all'attività in questione non siano in grado di condividere, effettivamente o potenzialmente, il percorso seguito. Generalmente tali attività includono quelle che si svolgono in circuiti o itinerari destinati agli sport motoristici e nelle zone nelle immediate vicinanze, come le zone di sicurezza, i box e i garage per i pit stop, dove il rischio di un incidente è sensibilmente più elevato rispetto alle normali strade e nelle quali le persone non autorizzate non dovrebbero entrare.
- (11) Tale esenzione per le attività e gli eventi sportivi motoristici dovrebbe applicarsi soltanto se lo Stato membro garantisce che l'organizzatore dell'attività o dell'evento o qualsiasi altra parte abbia stipulato un'assicurazione alternativa oppure adottato garanzie alternative per coprire i danni a terzi, compresi gli spettatori e altri passanti, ma non necessariamente i danni ai piloti partecipanti e ai rispettivi veicoli. A meno che gli organizzatori o le altre parti non abbiano stipulato un'assicurazione alternativa oppure adottato garanzie alternative, come condizione per l'esenzione, i danni, con l'eventuale esclusione dei danni ai piloti partecipanti e ai rispettivi veicoli, dovrebbero essere coperti conformemente alla direttiva 2009/103/CE.
- (12) Al fine di non ridurre la protezione garantita dalla direttiva 2009/103/CE, gli Stati membri dovrebbero garantire che, nelle attività ed eventi sportivi motoristici autorizzati in conformità del rispettivo diritto nazionale e ammissibili alla summenzionata deroga, le persone lese siano risarcite per i danni subiti con modalità il più simili possibile a quelle dell'indennizzo che avrebbero ricevuto a norma della direttiva 2009/103/CE.

- (13) Durante la fabbricazione e il trasporto, i veicoli non svolgono funzioni di trasporto e non sono considerati come utilizzati ai sensi dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103/CE. Tuttavia se uno Stato membro decide di non applicare l'obbligo di assicurazione autoveicoli a tali veicoli conformemente all'articolo 28, paragrafo 1, della direttiva 2009/103/CE, dovrebbe esserci un'assicurazione della responsabilità civile imprese per coprire i danni che tali veicoli potrebbero causare.
- (14) Attualmente i diritti nazionali di numerosi Stati membri subordinano l'obbligo di assicurazione all'uso del veicolo ai sensi dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103/CE. In tali Stati membri, l'uso di un veicolo è autorizzato soltanto se il veicolo è immatricolato. Le legislazioni di tali Stati membri dispongono che il veicolo deve essere coperto dall'assicurazione autoveicoli durante il periodo di immatricolazione attiva e di uso ai sensi dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103/CE. Pertanto, tali Stati membri non richiedono una copertura assicurativa per l'uso di veicoli cancellati dal registro in forma permanente o temporanea, ad esempio perché si trovano in un museo, sono in fase di restauro o perché non vengono utilizzati per lunghi periodi per altre ragioni, quale un uso stagionale. Tali Stati membri dovrebbero adottare misure adeguate per garantire che sia versato un indennizzo, in linea con l'indennizzo disponibile a norma della direttiva 2009/103/CE, per le perdite o i danni causati nel loro territorio e nel territorio di altri Stati membri da veicoli quali definiti nella direttiva utilizzati ai sensi dell'articolo 3, primo comma, della stessa.
- (15) Attualmente alcuni Stati membri, in cui l'obbligo di assicurazione della responsabilità civile risultante dall'uso di un autoveicolo non è subordinato all'immatricolazione del veicolo, scelgono di non prevedere l'obbligo di assicurazione autoveicoli per i veicoli formalmente ritirati dalla circolazione conformemente al loro diritto nazionale. Tra gli esempi di tale ritiro formale dalla circolazione figurano l'invio di una notifica all'autorità competente o altra parte designata che svolge le funzioni di autorità competente o l'adozione di altre misure fisiche verificabili. Tali Stati membri dovrebbero adottare misure adeguate per garantire che sia versato un indennizzo, in linea con l'indennizzo disponibile a norma della direttiva 2009/103/CE, per le perdite o i danni causati nel loro territorio e nel territorio di altri Stati membri da tali veicoli.
- (16) Attualmente gli Stati membri devono astenersi dal controllare l'assicurazione di veicoli quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un altro Stato membro o quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo ed entrano nel territorio dello Stato membro provenendo dal territorio di un altro Stato membro. I nuovi sviluppi tecnologici, quali le tecnologie che permettono il riconoscimento automatico delle targhe dei veicoli, consentono di controllare l'assicurazione dei veicoli senza fermarli e, pertanto, senza interferire con la libera circolazione delle persone. È quindi opportuno consentire tali controlli dell'assicurazione dei veicoli, soltanto a condizione che essi non siano discriminatori, che siano necessari e proporzionati, che formino parte di un sistema generale di controlli svolti sul territorio nazionale, anche nei confronti dei veicoli che di norma stazionano nel territorio dello Stato membro che svolge i controlli, e che non impongano di fermare il veicolo.
- (17) Gli Stati membri che optano per la creazione di un sistema di trattamento dei dati personali, ad esempio i dati provenienti da tecnologie di riconoscimento delle targhe, che ne consente la condivisione con altri Stati membri devono legiferare per consentire il trattamento dei dati personali per le finalità di lotta contro la circolazione di veicoli non assicurati, adottando nel contempo misure adeguate a salvaguardia dei diritti e delle libertà del soggetto interessato e dei suoi legittimi interessi. Al trattamento dei dati personali ai fini della lotta contro la circolazione di veicoli non assicurati si applicano le disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾. La legislazione degli Stati membri dovrebbe in particolare specificare lo scopo preciso del trattamento, fare riferimento alla pertinente base giuridica, rispettare i requisiti di sicurezza applicabili e rispettare i principi di necessità, proporzionalità e «limitazione delle finalità», nonché stabilire un periodo commisurato di conservazione dei dati. Inoltre, i principi della «protezione dei dati personali fin dalla progettazione dei sistemi» e della «protezione dei dati personali di default» dovrebbero essere applicati a tutti i sistemi di trattamento dei dati sviluppati e utilizzati nel quadro della legislazione degli Stati membri.
- (18) In linea con i principi suesposti, gli Stati membri non dovrebbero conservare i dati personali trattati esclusivamente ai fini del controllo dell'assicurazione per un periodo superiore a quello necessario per verificare se un veicolo possiede una copertura assicurativa valida. Una volta accertata la copertura assicurativa di un veicolo, tutti i dati relativi alla verifica dovrebbero essere cancellati. Qualora il sistema di verifica non sia in grado di determinare se un

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

veicolo è assicurato, i dati dovrebbero essere conservati solo per un periodo limitato, non superiore al numero di giorni necessario per accertare l'esistenza di una copertura assicurativa. Nel caso dei veicoli risultati sprovvisti di una polizza assicurativa valida, è ragionevole esigere che i dati siano conservati fino alla conclusione di un eventuale procedimento amministrativo o giudiziario e fino a quando il veicolo non sia provvisto di una polizza assicurativa valida.

- (19) La direttiva 2009/103/CE stabilisce attualmente diverse date di riferimento per il ricalcolo periodico degli importi minimi di copertura nei vari Stati membri, il che comporta una divergenza degli importi minimi di copertura a seconda dello Stato membro. Per garantire parità di protezione minima delle persone lese in tutta l'Unione, tali importi minimi dovrebbero essere armonizzati e dovrebbe essere introdotta una clausola di revisione uniforme che utilizzi come parametro di riferimento l'indice armonizzato dei prezzi al consumo, quale pubblicato da Eurostat, nonché norme procedurali che disciplinano tale revisione e definiscono un calendario uniforme.
- (20) Una protezione efficace ed efficiente delle persone lese a seguito di incidenti stradali richiede che tali persone abbiano il diritto di chiedere il risarcimento nello Stato membro di residenza e di ricevere una risposta entro un termine ragionevole. Richiede altresì che, quando le loro richieste sono giustificate, le persone lese siano sempre indennizzate con le somme dovute per i danni alle persone o i danni alle cose, a prescindere dal fatto che l'impresa di assicurazione del responsabile del sinistro sia o meno solvibile. Pertanto gli Stati membri dovrebbero istituire o autorizzare un organismo che garantisca l'indennizzo iniziale delle persone lese residenti nel loro territorio e che abbia il diritto di recuperare tale indennizzo dall'organismo istituito o autorizzato per lo stesso scopo nello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione insolvente che ha emesso la polizza del veicolo della parte responsabile. Qualora in uno Stato membro esistano modalità di indennizzo, esso dovrebbe poter consentire loro di continuare a funzionare.
- (21) Un'impresa di assicurazione può diventare insolvente in vari modi, ad esempio dopo essere stata dichiarata in fallimento, dopo essere venuta meno ai suoi obblighi rinunciando all'autorizzazione nel suo Stato membro di origine o dopo essere stata oggetto di una misura di revoca o di una decisione che le vieta di operare. Quando è emessa un'ordinanza o è stata presa una decisione di avviare una procedura di fallimento o di liquidazione, tale ordinanza o decisione dovrebbe essere resa pubblica. L'organismo istituito per o autorizzato a risarcire le persone lese in caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione nello Stato membro di origine di tale impresa dovrebbe informare le sue controparti in tutti gli altri Stati membri riguardo a tale ordinanza o decisione.
- (22) Gli Stati membri dovrebbero garantire che l'organismo istituito per, o autorizzato a, risarcire le persone lese, in caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione nello Stato membro sul cui territorio risiede la persona lesa, sia competente in tutte le fasi della procedura a richiedere informazioni agli altri organismi e autorità competenti e alle altre parti interessate nell'Unione, informarli ed essere da loro informato nonché cooperare con loro. Tali informazioni dovrebbero essere sufficienti a garantire che il destinatario ottenga almeno una comprensione generale della situazione. Tali informazioni sono importanti per garantire che l'organismo che indennizza una persona lesa sia in grado, prima del pagamento dell'indennizzo, di accertare da solo o congiuntamente a tutte le altre parti competenti conformemente alla legislazione nazionale se l'impresa di assicurazione ha già indennizzato il ricorrente per la sua richiesta. La richiesta presentata a tale organismo può anche essere trasferita all'impresa di assicurazione ai fini di un ulteriore controllo o di una decisione, ove il diritto procedurale nazionale lo richieda. Gli Stati membri dovrebbero garantire che l'organismo richieda e riceva informazioni più dettagliate in merito a richieste specifiche.
- (23) Il sistema di rimborso dovrebbe fare salvo il diritto applicabile in materia di livelli di copertura delle persone lese. Gli stessi principi dovrebbero applicarsi alle richieste a prescindere dal fatto che l'impresa di assicurazione sia o meno solvibile. L'organismo dello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione che ha emesso la polizza della parte responsabile dovrebbe effettuare il pagamento all'organismo dello Stato membro sul cui territorio risiede la persona lesa entro un periodo di tempo ragionevole dopo il ricevimento di una richiesta di risarcimento relativa al pagamento che l'organismo dello Stato membro sul cui territorio risiede la persona lesa ha erogato a quest'ultima.

- (24) Fasi diverse del trattamento delle richieste, i pagamenti effettuati alle persone lese e le procedure di rimborso in seno ai diversi organismi possono determinare l'esistenza di passività in essere tra gli organismi istituiti per, o autorizzati a, risarcire le persone lese in caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione. Il diritto di surrogazione dovrebbe passare dall'organismo che ha pagato per primo l'indennizzo all'organismo dell'altro Stato membro man mano che procede il rimborso degli organismi. Pertanto l'organismo dovrebbe essere surrogato nei diritti della persona lesa nei confronti della persona che ha causato il sinistro o nei confronti della sua impresa di assicurazione nella misura in cui tale organismo abbia corrisposto un indennizzo per le perdite o i danni subiti e non sia stato ancora rimborsato. Tuttavia tale organismo non dovrebbe essere surrogato nei diritti della persona lesa nei confronti del contraente o di altra persona assicurata che ha causato il sinistro se la responsabilità del contraente o della persona assicurata è coperta da un'impresa di assicurazione insolvente conformemente al diritto nazionale applicabile. Ciascuno Stato membro dovrebbe essere tenuto a riconoscere tale surrogazione come disposta da ogni altro Stato membro.
- (25) Per garantire una protezione efficace ed efficiente delle persone lese in caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione, è necessario che gli Stati membri prendano gli opportuni provvedimenti per garantire che i fondi necessari a indennizzare le persone lese siano disponibili quando è dovuto il pagamento dell'indennizzo. Conformemente al principio di sussidiarietà, tali disposizioni dovrebbero essere decise dagli Stati membri di origine a livello nazionale. Esse dovrebbero tuttavia essere conformi al diritto dell'Unione e, in particolare, ai principi di *lex specialis* e *lex posterior*. Al fine di evitare di imporre un onere ingiustificato e sproporzionato sugli assicuratori, se uno Stato membro richiede contributi finanziari alle imprese di assicurazione, tali contributi dovrebbero essere riscossi soltanto dalle imprese di assicurazione autorizzate dallo Stato membro. Tale disposizione lascia impregiudicato il finanziamento di qualsiasi altra funzione che potrebbe essere assegnata all'organismo istituito per o autorizzato a risarcire le persone lese in caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione.
- (26) Al fine di garantire l'attuazione efficace dei requisiti previsti nella presente direttiva in materia di risarcimento delle persone lese in caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione, gli organi incaricati di tale compito dovrebbero impegnarsi a concludere un accordo sulle loro funzioni e i loro obblighi e sulle procedure di rimborso. Se l'accordo non è raggiunto entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) con riguardo alla definizione dei compiti e degli obblighi procedurali di tali organismi in riferimento al rimborso.
- (27) In caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione, le persone lese dovrebbero avere il diritto di chiedere il risarcimento a un organismo nel loro Stato membro di residenza, anche quando sono lese in seguito a un incidente avvenuto in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di residenza. Gli Stati membri dovrebbero avere la facoltà di incaricare del risarcimento di tali persone lese un organismo nuovo o un organismo già esistente, compreso l'organismo di indennizzo istituito o approvato a norma dell'articolo 24 della direttiva 2009/103/CE. In caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione, gli Stati membri dovrebbero inoltre avere la facoltà di incaricare un solo organismo del risarcimento delle persone lese in un incidente nel loro Stato membro di residenza e delle persone lese in un incidente in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di residenza. In caso di persone lese in Stati membri diversi dal loro Stato membro di residenza, è altresì importante garantire lo scambio di informazioni e la cooperazione con gli organi di indennizzo istituiti o approvati a norma dell'articolo 24 della direttiva 2009/103/CE in tutti gli Stati membri e con i mandatari della liquidazione dei sinistri.
- (28) Poiché gli Stati membri possono istituire o autorizzare più di un organismo d'indennizzo a norma della direttiva 2009/103/CE, le persone lese potrebbero avere maggiori difficoltà a identificare l'organismo al quale devono inviare le loro richieste. Conseguentemente gli Stati membri che istituiscono o autorizzano più di un organismo d'indennizzo dovrebbero garantire che le persone lese abbiano accesso alle informazioni fondamentali sulle possibili modalità di richiesta di indennizzo in un modo che permetta loro di capire facilmente a quale organismo dovrebbero presentare la richiesta.
- (29) Nel caso dei veicoli spediti, la persona responsabile della copertura della responsabilità civile dovrebbe poter scegliere se stipulare una polizza assicurativa nello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato o, per un periodo di 30 giorni dalla data di accettazione della consegna da parte dell'acquirente, nello Stato membro di destinazione, anche se il veicolo non è stato formalmente immatricolato nello Stato membro di destinazione. Il centro d'informazione dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato e, qualora diverso, dello Stato membro di destinazione nonché qualsiasi di altro Stato membro interessato, come lo Stato membro sul cui territorio ha avuto

luogo un incidente o lo Stato membro in cui risiede la persona lesa, dovrebbero cooperare tra loro per garantire che le informazioni sul veicolo spedito di cui dispongono a norma dell'articolo 23 della direttiva 2009/103/CE siano disponibili.

- (30) Nel caso di sinistri in cui sono coinvolti rimorchi per i quali è stata emessa un'assicurazione della responsabilità civile diversa da quella del veicolo trainante, la persona lesa dovrebbe essere autorizzata a presentare la richiesta all'assicuratore del rimorchio, qualora il diritto nazionale lo preveda. Su richiesta, la persona lesa dovrebbe poter ottenere dall'assicuratore del rimorchio informazioni sull'identità dell'assicuratore del veicolo trainante o, nel caso in cui l'assicuratore del rimorchio non sia in grado di identificare l'assicuratore del veicolo trainante, nonostante abbia compiuto sforzi ragionevoli per farlo, informazioni sul meccanismo di risarcimento di cui all'articolo 10 della direttiva 2009/103/CE.
- (31) Al fine di facilitare il riconoscimento della sinistralità pregressa al momento di concludere una nuova polizza di assicurazione, dovrebbe essere possibile autenticare facilmente la sinistralità pregressa dei contraenti che desiderano concludere nuovi contratti di assicurazione presso imprese di assicurazione. Per semplificare la verifica e l'autenticazione delle attestazioni di sinistralità pregressa, è importante che il loro contenuto e il loro formato siano uguali in tutti gli Stati membri. Inoltre, le imprese di assicurazione che tengono conto delle attestazioni di sinistralità pregressa per determinare i premi assicurativi non dovrebbero discriminare sulla base della nazionalità o semplicemente sulla base del precedente Stato membro di residenza del contraente. Inoltre le imprese di assicurazione dovrebbero equiparare le attestazioni di sinistralità pregressa di un altro Stato membro alle attestazioni di sinistralità pregressa nazionali e applicare a un cliente di un altro Stato membro gli eventuali sconti applicabili a un cliente nazionale dal profilo altrimenti identico, compresi gli sconti obbligatori ai sensi della legislazione nazionale dello Stato membro come gli sconti «bonus-malus». Gli Stati membri dovrebbero rimanere liberi di adottare norme nazionali concernenti i sistemi «bonus-malus», poiché tali sistemi sono di natura nazionale e privi di elementi transfrontalieri, e quindi, secondo il principio di sussidiarietà, le decisioni relative a tali sistemi dovrebbero rimanere di competenza degli Stati membri. Per consentire agli Stati membri di verificare se e in che modo le imprese di assicurazione trattino le attestazioni di sinistralità pregressa, le imprese di assicurazione dovrebbero rendere pubblica una panoramica generale delle loro politiche per quanto riguarda l'uso della sinistralità pregressa nel calcolo dei premi. Fatta salva la direttiva (UE) 2016/943 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁸⁾, le imprese di assicurazione non sono tenute a pubblicare informazioni commerciali riservate, quali i dettagli delle norme tariffarie.
- (32) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda la forma e il contenuto dell'attestazione di sinistralità pregressa al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della direttiva 2009/103/CE. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁹⁾.
- (33) Gli Stati membri dovrebbero poter scegliere di certificare strumenti che consentano ai consumatori di confrontare i prezzi, le tariffe e la copertura offerti dai prestatori di servizi di assicurazione autoveicoli che ottemperano alle condizioni stabilite nella direttiva 2009/103/CE. Qualora opportunamente certificati, tali strumenti potrebbero essere denominati «strumenti indipendenti di confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli». Gli Stati membri dovrebbero essere altresì in grado di istituire strumenti pubblici di confronto dei prezzi, operati da un'autorità pubblica.
- (34) Al fine di garantire l'agevole trattamento delle richieste di indennizzo in caso di verbale di sinistro obbligatorio a norma del diritto nazionale che garantisce il diritto della persona lesa di ottenere una copia di tale verbale dalle autorità competenti, è importante che la persona lesa abbia accesso al verbale tempestivamente.
- (35) Al fine di garantire che gli importi minimi di copertura dell'assicurazione autoveicoli non siano erosi nel tempo, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo all'adattamento di tali importi minimi inteso a tener conto della realtà economica.

⁽⁸⁾ Direttiva (UE) 2016/943 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, sulla protezione del know-how riservato e delle informazioni commerciali riservate (segreti commerciali) contro l'acquisizione, l'utilizzo e la divulgazione illeciti (GU L 157 del 15.6.2016, pag. 1).

⁽⁹⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (36) Nell'adottare atti delegati ai sensi della presente direttiva, è di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽¹⁰⁾. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (37) Nell'ambito della valutazione del funzionamento della direttiva 2009/103/CE, la Commissione dovrebbe controllare l'applicazione della summenzionata direttiva, tenendo conto del numero di persone lese, dell'importo dei sinistri pendenti a causa di ritardi nei pagamenti connessi a casi di insolvenza transfrontalieri, del livello degli importi minimi di copertura negli Stati membri, dell'importo dei sinistri dovuti al traffico transfrontaliero di veicoli non assicurati e del numero dei reclami riguardanti le attestazioni di sinistralità pregressa.
- (38) Inoltre la Commissione dovrebbe preparare una relazione che valuti il funzionamento degli organismi incaricati dell'indennizzo, istituiti o autorizzati a risarcire le persone lese in caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione, la cooperazione tra tali organismi e il finanziamento degli stessi. Se del caso, la relazione dovrebbe essere accompagnata da una proposta legislativa.
- (39) Per garantire che la direttiva 2009/103/CE continui a servire al suo scopo, ossia tutelare le potenziali persone lese da incidenti che coinvolgono autoveicoli, la Commissione dovrebbe inoltre monitorare e rivedere la direttiva alla luce degli sviluppi tecnologici, compreso il maggiore uso di veicoli autonomi e semiautonomi. Dovrebbe inoltre esaminare l'utilizzo da parte delle imprese di assicurazione di sistemi nei quali i premi dipendono dall'attestazione di sinistralità pregressa del contraente. La Commissione dovrebbe altresì valutare l'efficacia del sistema di scambio delle informazioni utilizzato per i controlli transfrontalieri sull'assicurazione.
- (40) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, in particolare garantire la parità di tutela minima delle persone lese a seguito di incidenti della circolazione stradale in tutta l'Unione, assicurare la loro protezione in caso di insolvenza delle imprese di assicurazione e garantire parità di trattamento da parte degli assicuratori delle attestazioni di sinistralità pregressa dei potenziali assicurati che attraversano le frontiere interne dell'Unione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo dei loro effetti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (41) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi ⁽¹¹⁾, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- (42) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/103/CE,

⁽¹⁰⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁽¹¹⁾ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 2009/103/CE è così modificata:

1) l'articolo 1 è così modificato:

a) il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1) "veicolo":

- a) qualsiasi autoveicolo azionato esclusivamente da una forza meccanica che circola sul suolo ma non su rotaia, con:
 - i) una velocità di progetto massima superiore a 25 km/h; o
 - ii) un peso netto massimo superiore a 25 kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 km/h;
- b) qualsiasi rimorchio destinato ad essere utilizzato con un veicolo di cui alla lettera a), a prescindere che sia ad esso agganciato o meno.

Fatte salve le lettere a) e b), le sedie a rotelle destinate esclusivamente ad essere utilizzate da persone con disabilità fisiche non sono considerate veicoli ai sensi della presente direttiva;»;

b) è inserito il punto seguente:

«1 bis) "uso del veicolo" ogni utilizzo di un veicolo che sia conforme alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente, a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento;»;

c) il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2) "persona lesa" o "parte lesa" ogni persona avente diritto al risarcimento del danno causato da veicoli;»;

d) è aggiunto il punto seguente:

«8) "Stato membro di origine" lo Stato membro di origine quale definito all'articolo 13, punto 8, lettera a), della direttiva 2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

(*) Direttiva 2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 novembre 2009 in materia di accesso ed esercizio delle attività di assicurazione e di riassicurazione (solvibilità II) (GU L 335 del 17.12.2009, pag. 1).»;

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) il primo comma è sostituito dal seguente:

«Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate, fatta salva l'applicazione dell'articolo 5, affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione di un veicolo che staziona abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione.»;

b) dopo il primo comma è inserito il comma seguente:

«La presente direttiva non si applica all'uso di un veicolo in eventi e attività sportivi motoristici, tra cui corse, gare, allenamenti, prove e dimostrazioni in una zona soggetta a restrizioni e delimitata in uno Stato membro, per i quali lo Stato membro garantisce che l'organizzatore dell'attività o qualsiasi altra parte abbia stipulato un'assicurazione alternativa oppure adottato garanzie alternative per coprire i danni a terzi, compresi gli spettatori e altri passanti, ma non necessariamente i danni ai piloti partecipanti e ai rispettivi veicoli.»;

3) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 4*

Controlli dell'assicurazione

1. 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 o quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo ed entrano nel suo territorio provenendo dal territorio di un altro Stato membro.

Gli Stati membri possono tuttavia effettuare tali controlli sull'assicurazione, a condizione che essi non siano discriminatori e siano necessari e proporzionati per raggiungere la finalità perseguita, e

- a) siano effettuati nell'ambito di una verifica non esclusivamente finalizzata al controllo dell'assicurazione; o
- b) rientrino in un sistema generale di controlli svolti sul territorio nazionale, anche sui veicoli che normalmente stazionano nel territorio dello Stato membro che effettua il controllo, e non richiedano che il veicolo si fermi.

2. In base alla legge dello Stato membro cui è soggetto l'autore del controllo, i dati personali possono essere trattati, ove necessario, al fine di impedire la circolazione di veicoli non assicurati in Stati membri diversi dallo Stato membro sul cui territorio stazionano abitualmente. Tale legge deve essere conforme al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) e stabilisce altresì misure adeguate a salvaguardia dei diritti e delle libertà dell'interessato e dei suoi legittimi interessi.

Tali misure degli Stati membri specificano in particolare lo scopo esatto del trattamento dei dati, fanno riferimento alla pertinente base giuridica, rispettano i requisiti di sicurezza applicabili e i principi di necessità, proporzionalità, limitazione delle finalità, nonché stabiliscono un periodo commisurato di conservazione dei dati. I dati personali trattati a norma del presente articolo esclusivamente ai fini dello svolgimento di un controllo dell'assicurazione sono conservati soltanto per il tempo necessario al summenzionato fine e, una volta conseguito, sono completamente cancellati. Se dal controllo dell'assicurazione emerge che il veicolo è coperto da assicurazione obbligatoria a norma dell'articolo 3, il soggetto che effettua il controllo cancella immediatamente tali dati. Qualora il controllo non consenta di determinare se un veicolo è coperto da assicurazione obbligatoria a norma dell'articolo 3, i dati sono conservati soltanto per un periodo di tempo limitato, non superiore al tempo necessario ad accertare l'esistenza di una copertura assicurativa.

(*) Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).»;

4) all'articolo 5 sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«3. Gli Stati membri possono derogare all'articolo 3 per quanto concerne i veicoli ritirati dalla circolazione e il cui uso è vietato, in via temporanea o permanente, a condizione che sia stata avviata una procedura amministrativa formale o sia stata adottata un'altra misura verificabile conformemente al diritto nazionale.

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.

Il fondo di garanzia dello Stato membro in cui si è verificato l'incidente può allora presentare una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.

4. Gli Stati membri possono derogare all'articolo 3 per quanto concerne i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni, conformemente al diritto nazionale.

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.

Il fondo di garanzia dello Stato membro in cui si è verificato l'incidente può allora presentare una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.

5. Gli Stati membri possono derogare all'articolo 3 per quanto concerne i veicoli il cui utilizzo su strade pubbliche non è autorizzato, conformemente al diritto nazionale.

Gli Stati membri che derogano all'articolo 3 per i veicoli di cui al primo comma provvedono affinché a tali veicoli sia riservato lo stesso trattamento dei veicoli per i quali non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3.

Il fondo di garanzia dello Stato membro in cui si è verificato l'incidente può allora presentare una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.

6. Se a norma del paragrafo 5 uno Stato membro deroga all'articolo 3 per i veicoli il cui uso sulle strade pubbliche non è autorizzato, tale Stato membro può anche derogare all'articolo 10 per quanto concerne l'indennizzo dei danni causati da tali veicoli in zone non accessibili al pubblico per via di una restrizione giuridica o fisica all'accesso a tali zone, quali definite dal suo diritto nazionale.

7. In conformità dei paragrafi da 3 a 6, gli Stati membri notificano alla Commissione il ricorso a una deroga e le modalità specifiche della sua attuazione. La Commissione pubblica l'elenco di tali deroghe.»;

5) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

«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 per gli importi minimi seguenti:

- a) nel caso di danni alle persone: 6 450 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle persone lese, o 1 300 000 EUR per persona lesa;
- b) nel caso di danno alle cose, 1 300 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle persone lese.

Per gli Stati membri che non hanno adottato l'euro, gli importi minimi sono convertiti in moneta nazionale applicando il tasso di cambio al 22 dicembre 2021 pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. Ogni cinque anni a decorrere dal 22 dicembre 2021, la Commissione riesamina gli importi di cui al paragrafo 1, in linea con l'indice dei prezzi al consumo armonizzato (IPCA) stabilito a norma del regolamento (UE) 2016/792 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 28 *ter* riguardo all'adeguamento di tali importi all'IPCA entro sei mesi dopo la fine di ciascun periodo di cinque anni.

Per gli Stati membri che non hanno adottato l'euro, gli importi sono convertiti in moneta nazionale applicando il tasso di cambio della data del calcolo dei nuovi importi minimi pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

(*) Regolamento (UE) 2016/792 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativo agli indici dei prezzi al consumo armonizzati e all'indice dei prezzi delle abitazioni, e recante abrogazione del regolamento (CE) n. 2494/95 del Consiglio (GU L 135 del 24.5.2016, pag. 11).»;

- 6) il titolo del capo 4 è sostituito dal seguente:

«CAPO 4

RISARCIMENTO DEI DANNI CAUSATI DA UN VEICOLO NON IDENTIFICATO O DA UN VEICOLO PER IL QUALE NON VI È STATO ADEMPIMENTO DELL'OBBLIGO D'ASSICURAZIONE A NORMA DELL'ARTICOLO 3 E RISARCIMENTO IN CASO DI INSOLVENZA»;

- 7) l'articolo 10 è così modificato:

- a) al paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Il primo comma fa salvo il diritto degli Stati membri di conferire o meno all'intervento dell'organismo un carattere sussidiario, nonché quello di disciplinare la soluzione di controversie fra l'organismo e la persona o le persone responsabili del sinistro e altre imprese di assicurazione o istituti di sicurezza sociale che siano tenuti a indennizzare la persona lesa per lo stesso sinistro. Tuttavia, gli Stati membri non possono autorizzare l'organismo a subordinare il pagamento dell'indennizzo alla condizione che la persona lesa dimostri, in qualsiasi modo, che il responsabile del sinistro non è in grado o rifiuta di pagare.»;

- b) al paragrafo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:

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

- c) al paragrafo 3, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Tuttavia, quando l'organismo è intervenuto per gravi danni alle persone lese nel medesimo incidente a seguito del quale sono stati causati danni alle cose da un veicolo non identificato, gli Stati membri non possono escludere 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 persona lesa che ha subito i danni alle cose.»;

- d) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Ogni Stato membro applica al pagamento dell'indennizzo da parte dell'organismo le proprie disposizioni legislative, regolamentari e amministrative, fatta salva qualsiasi altra prassi più favorevole alle persone lese.»;

- 8) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 10 bis

Protezione delle persone lese per i danni derivanti da sinistri verificatisi nel loro Stato membro di residenza in caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione

1. Ogni Stato membro crea o autorizza un organismo incaricato di indennizzare le persone lese che risiedono all'interno del suo territorio, almeno entro i limiti dell'assicurazione obbligatoria, per i danni alle cose o i danni alle persone causati da un veicolo assicurato da un'impresa di assicurazione, a partire dal momento in cui:

- a) l'impresa di assicurazione è soggetta a una procedura fallimentare; o
b) l'impresa di assicurazione è soggetta a una procedura di liquidazione ai sensi dell'articolo 268, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 2009/138/CE.

2. Ogni Stato membro adotta le misure appropriate affinché l'organismo di cui al paragrafo 1 disponga di fondi sufficienti per indennizzare le persone lese conformemente alle norme definite al paragrafo 10 laddove siano dovuti pagamenti compensativi nelle situazioni previste dal paragrafo 1, lettere a) e b). Tali misure possono includere obblighi in termini di contributi finanziari, a condizione che siano imposti esclusivamente alle imprese di assicurazione autorizzate dallo Stato membro che li impone.

3. Fatti salvi gli obblighi di cui all'articolo 280 della direttiva 2009/138/CE, ogni Stato membro provvede affinché, ogniqualvolta un tribunale competente o qualsiasi altra autorità competente emana un'ordinanza o adotta una decisione concernente l'avvio della procedura di cui al paragrafo 1, lettera a) o b), nei confronti di un'impresa di

assicurazione per la quale detto Stato membro è lo Stato membro di origine, tale ordinanza o decisione è resa pubblica. L'organismo di cui al paragrafo 1 stabilito nello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione garantisce che tutti gli organismi di cui al paragrafo 1, in tutti gli Stati membri, siano tempestivamente informati di tale ordinanza o decisione.

4. La persona lesa può presentare una richiesta di indennizzo direttamente all'organismo di cui al paragrafo 1.

5. Alla ricezione della richiesta, l'organismo di cui al paragrafo 1 informa l'organismo equivalente dello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione e l'impresa di assicurazione soggetta a procedura di fallimento o di liquidazione, o il suo amministratore straordinario o liquidatore quali definiti, rispettivamente, all'articolo 268, paragrafo 1, lettere e) ed f), della direttiva 2009/138/CE di aver ricevuto una richiesta di indennizzo dalla persona lesa.

6. L'impresa di assicurazione soggetta a procedura di fallimento o di liquidazione, ovvero il suo amministratore straordinario o liquidatore, informa l'organismo di cui al paragrafo 1 nel momento in cui indennizza o nega la responsabilità in relazione a una richiesta di indennizzo che è stata ricevuta anche dall'organismo di cui al paragrafo 1.

7. Gli Stati membri garantiscono che l'organismo di cui al paragrafo 1, sulla base, tra l'altro, delle informazioni fornite dalla persona lesa su sua richiesta, fornisca alla persona lesa un'offerta d'indennizzo motivata o una risposta motivata a norma del secondo comma del presente paragrafo, conformemente al diritto nazionale applicabile, entro tre mesi dalla data in cui la persona lesa ha presentato la sua richiesta all'organismo.

Ai fini del primo comma, l'organismo:

- a) presenta un'offerta di indennizzo motivata, con la quale chiarisce di essere tenuto a provvedere all'indennizzo conformemente al paragrafo 1, lettera a) o b), la richiesta non è contestata e i danni sono stati parzialmente o interamente quantificati;
- b) fornisce una risposta motivata ai punti sollevati nella richiesta, con la quale chiarisce di non essere tenuto a provvedere all'indennizzo conformemente al paragrafo 1, lettera a) o b), o con la quale neghi la responsabilità ovvero dichiari che la responsabilità non è chiaramente determinata ovvero che i danni non sono stati interamente quantificati.

8. Laddove l'indennizzo sia dovuto in conformità del paragrafo 7, lettera a), secondo comma, l'organismo di cui al paragrafo 1 provvede a indennizzare la persona lesa senza indebito ritardo e in ogni caso entro tre mesi dall'accettazione, da parte della persona lesa, dell'offerta motivata di indennizzo di cui al paragrafo 7, lettera a), secondo comma.

Ove i danni siano stati quantificati solo parzialmente, i requisiti relativi al pagamento dell'indennizzo di cui al primo comma si applicano a detti danni parzialmente quantificati a partire dal momento in cui è accettata la corrispondente offerta motivata di indennizzo.

9. Gli Stati membri garantiscono che l'organismo di cui al paragrafo 1 disponga di tutti i poteri e le competenze necessari per poter cooperare a tempo debito con altri organismi di questo tipo in altri Stati membri, con gli organismi istituiti o autorizzati a norma dell'articolo 25 *bis* in tutti gli Stati membri e con altre parti interessate, inclusa un'impresa di assicurazione soggetta a procedura di fallimento o di liquidazione, il suo amministratore straordinario o liquidatore, e le autorità nazionali competenti degli Stati membri, in tutte le fasi della procedura di cui al presente articolo. Tale cooperazione include la richiesta, l'ottenimento e la fornitura di informazioni, compresi i dettagli di richieste di indennizzo specifiche, se del caso.

10. Nel caso in cui lo Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione di cui al paragrafo 1 differisca dallo Stato membro di residenza della persona lesa, l'organismo di cui al paragrafo 1 dello Stato membro di residenza della persona lesa che ha indennizzato la persona lesa conformemente al paragrafo 8 ha diritto di esigere il rimborso totale della somma versata a titolo di indennizzo dall'organismo di cui al paragrafo 1 nello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione.

L'organismo di cui al paragrafo 1 dello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione effettua il pagamento a favore dell'organismo di cui al paragrafo 1 dello Stato membro di residenza della persona lesa che ha indennizzato la persona lesa conformemente al paragrafo 8 in tempi ragionevoli, entro sei mesi, salvo diversamente convenuto per iscritto da tali organismi, dopo aver ricevuto una richiesta per il rimborso in questione.

L'organismo che ha provveduto all'indennizzato ai sensi del primo comma è surrogato nei diritti della persona lesa nei confronti della persona che ha causato il sinistro o nei confronti della sua impresa di assicurazione, ad eccezione nei confronti del contraente o di un'altra persona assicurata che ha causato il sinistro nella misura in cui la responsabilità del contraente o della persona assicurata sia coperta dall'impresa di assicurazione insolvente a norma del diritto nazionale applicabile. Ogni Stato membro è tenuto a riconoscere tale diritto di surrogazione disposto da ogni altro Stato membro.

11. I paragrafi da 1 a 10 non pregiudicano il diritto degli Stati membri di:

- a) considerare l'indennizzo versato dall'organismo di cui al paragrafo 1 come sussidiario o meno;
- b) disciplinare la liquidazione dello stesso sinistro tra:
 - i) l'organismo di cui al paragrafo 1;
 - ii) la persona o le persone responsabili del sinistro;
 - iii) altre imprese di assicurazione o altri organismi previdenziali tenuti ad indennizzare la persona lesa.

12. Gli Stati membri non consentono che l'organismo di cui al paragrafo 1 subordini il pagamento dell'indennizzo a condizioni diverse da quelle stabilite dalla presente direttiva. In particolare, gli Stati membri non consentono che l'organismo di cui al paragrafo 1 subordini il pagamento dell'indennizzo alla condizione che la persona lesa dimostri che la persona fisica o giuridica responsabile non è in grado o rifiuta di pagare.

13. Gli organismi di cui al paragrafo 1 o gli enti di cui al secondo comma del presente paragrafo si impegnano a concludere un accordo entro il 23 dicembre 2023 per dare attuazione al presente articolo, per quanto riguarda le loro funzioni e i loro obblighi e le procedure di rimborso a norma del presente articolo.

A tal fine, entro il 23 giugno 2023 ogni Stato membro:

- a) istituisce o autorizza l'organismo di cui al paragrafo 1 e lo dota del potere a negoziare e concludere un siffatto accordo; o
- b) designa un ente e lo dota dei poteri per negoziare e concludere un siffatto accordo, al quale gli organismi di cui al paragrafo 1 aderiranno una volta istituiti o autorizzati.

L'accordo di cui al primo comma è notificato immediatamente alla Commissione.

Nel caso in cui l'accordo di cui al primo comma non sia concluso entro il 23 dicembre 2023, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente alla procedura di cui all'articolo 28 *ter* al fine di precisare i compiti e gli obblighi procedurali degli organismi di cui al paragrafo 1 per quanto riguarda il rimborso.»;

9) all'articolo 11, il primo comma è sostituito dal seguente:

«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 persona lesa, gli Stati membri adottano le misure adeguate affinché sia designata senza indugio la parte tenuta a pagare l'indennizzo in prima istanza.»;

10) il titolo del capo 5 è sostituito dal seguente:

«CAPO 5

CATEGORIE SPECIFICHE DI PERSONE LESE, CLAUSOLE DI ESCLUSIONE, UNICO PREMIO, VEICOLI SPEDITI DA UNO STATO MEMBRO AD UN ALTRO»;

11) il titolo dell'articolo 12 è sostituito dal seguente:

«Categorie specifiche di persone lese»;

12) l'articolo 13 è così modificato:

a) al paragrafo 1:

i) la parte introduttiva del primo comma è sostituita dalla seguente:

«1. Ciascuno Stato membro prende tutte le misure appropriate affinché sia reputata senza effetto, per quanto riguarda il ricorso dei terzi lesi a seguito di un sinistro, qualsiasi disposizione legale o clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione rilasciato conformemente all'articolo 3 che escluda dall'assicurazione l'utilizzo o la guida di autoveicoli da parte.»;

ii) il terzo comma è sostituito dal seguente:

«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 persona lesa può ottenere il risarcimento del danno da un istituto di sicurezza sociale.»;

b) al paragrafo 2, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«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 persona lesa.»;

13) all'articolo 15, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. In deroga all'articolo 13, punto 13), lettera b), della direttiva 2009/138/CE, quando un veicolo è spedito da uno Stato membro ad un altro, si considera Stato membro nel quale è situato il rischio, a seconda della scelta della persona responsabile della copertura della responsabilità civile, lo Stato membro di immatricolazione o, a decorrere dall'accettazione della consegna da parte dell'acquirente, lo Stato membro di destinazione, per un periodo di trenta giorni, anche se il veicolo non è stato formalmente immatricolato nello Stato membro di destinazione.

Gli Stati membri assicurano che il centro d'informazione di cui all'articolo 23 dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato, dello Stato membro di destinazione, qualora diverso, nonché di qualsiasi altro Stato membro interessato, come lo Stato membro sul cui territorio si è verificato un sinistro o lo Stato membro in cui risiede la persona lesa, cooperino tra loro per garantire che le necessarie informazioni sul veicolo spedito di cui dispongono a norma dell'articolo 23 siano disponibili.»;

14) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 15 bis

Tutela delle persone lese nei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo

1. Nel caso di un sinistro causato da un insieme di veicoli consistente in un veicolo trainante un rimorchio, laddove il rimorchio disponga di un'assicurazione della responsabilità civile separata, la persona lesa può presentare la propria richiesta di indennizzo direttamente all'impresa di assicurazione che ha assicurato il rimorchio, ove:

a) possa essere identificato il rimorchio, ma non possa essere identificato il veicolo trainante; e

b) il diritto nazionale applicabile preveda che l'assicuratore del rimorchio provveda all'indennizzo.

L'impresa di assicurazione che ha indennizzato la persona lesa esercita l'azione di regresso nei confronti dell'impresa che ha assicurato il veicolo trainante, o dell'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, se e nella misura in cui è previsto dal diritto nazionale applicabile.

Il presente paragrafo non pregiudica il diritto nazionale applicabile che preveda norme più favorevoli alla persona lesa.

2. Nel caso di un sinistro causato da un insieme di veicoli consistente in un veicolo trainante un rimorchio, l'assicuratore del rimorchio, salvo laddove il diritto nazionale applicabile lo obblighi a fornire un indennizzo completo, informa la persona lesa, su richiesta di quest'ultima e senza indebito ritardo:

a) dell'identità dell'assicuratore del veicolo trainante; o

b) qualora l'assicuratore del rimorchio non sia in grado di identificare l'assicuratore del veicolo trainante, del meccanismo di indennizzo previsto dall'articolo 10.»;

15) l'articolo 16 è sostituito dal seguente:

«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 ("attestazione di sinistralità pregressa").

L'impresa assicurativa, o un organismo eventualmente designato da uno Stato membro al fine di fornire l'assicurazione obbligatoria ovvero tali attestazioni, rilascia l'attestazione di sinistralità pregressa al contraente entro quindici giorni dalla richiesta. Gli Stati membri utilizzano a tal fine il formulario dell'attestazione di sinistralità pregressa.

Gli Stati membri garantiscono che le imprese di assicurazione, nel tenere conto delle attestazioni di sinistralità pregressa emesse da altre imprese di assicurazione o altri organismi di cui al secondo comma, non trattino i contraenti in maniera discriminatoria né maggiorino i loro premi in ragione della loro nazionalità o unicamente sulla base del loro precedente Stato membro di residenza.

Gli Stati membri garantiscono che, nel tenere conto delle attestazioni di sinistralità pregressa ai fini della definizione dei premi, le imprese di assicurazione trattino le attestazioni emesse in altri Stati membri alla pari di quelle emesse da un'impresa di assicurazione o dagli organismi di cui al secondo comma nello stesso Stato membro, ivi incluso per quanto riguarda l'applicazione di eventuali sconti.

Gli Stati membri garantiscono che le imprese di assicurazione pubblichino una panoramica generale delle loro politiche per quanto riguarda l'uso delle attestazioni di sinistralità pregressa nel calcolare i premi.

La Commissione adotta, entro il 23 luglio 2023, atti di esecuzione che specifichino, per mezzo di un modello, la forma e il contenuto delle attestazioni di sinistralità pregressa di cui al secondo comma. Il modello contiene le seguenti informazioni:

- a) l'identità dell'impresa di assicurazione o dell'organismo che rilascia l'attestazione di sinistralità pregressa;
- b) l'identità del contraente, incluse le sue informazioni di contatto;
- c) il veicolo assicurato e il numero di identificazione del veicolo;
- d) la data di inizio e la data di cessazione della copertura assicurativa del veicolo;
- e) il numero dei sinistri comportanti responsabilità civile liquidati nel quadro del contratto di assicurazione del contraente nel periodo oggetto dell'attestazione di sinistralità pregressa, inclusa la data di ciascun sinistro;
- f) informazioni aggiuntive pertinenti in virtù delle norme o delle prassi applicabili negli Stati membri.

La Commissione consulta tutte le parti interessate e collabora strettamente con gli Stati membri prima di adottare tali atti di esecuzione.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 28 bis, paragrafo 2.»;

16) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 16 bis

Strumenti di confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli

1. Gli Stati membri possono scegliere di certificare strumenti che consentano ai consumatori di confrontare gratuitamente i prezzi, le tariffe e la copertura dei diversi prestatori di assicurazione obbligatoria, indicati all'articolo 3 come «strumenti indipendenti di confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli», qualora siano soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 2.

2. Uno strumento di confronto ai sensi del paragrafo 1:
- a) è operativamente indipendente dai prestatori dell'assicurazione obbligatoria di cui all'articolo 3 e assicura che i prestatori di servizi ricevano pari trattamento nei risultati di ricerca;
 - b) indica chiaramente l'identità dei proprietari e degli operatori dello strumento di confronto;
 - c) enuncia i criteri chiari e oggettivi su cui si basa il confronto;
 - d) utilizza un linguaggio chiaro e privo di ambiguità;
 - e) fornisce informazioni precise e aggiornate e indica la data dell'ultimo aggiornamento;
 - f) è aperto a qualsiasi prestatore dell'assicurazione obbligatoria di cui all'articolo 3, mette a disposizione le informazioni pertinenti, include un'ampia gamma di offerte che copra un segmento significativo del mercato dell'assicurazione autoveicoli e, se le informazioni presentate non forniscono un quadro completo del mercato, fornisce all'utente una chiara indicazione in tal senso prima di mostrare i risultati;
 - g) prevede una procedura efficace per segnalare le informazioni errate;
 - h) comprende una dichiarazione indicante che i prezzi si basano sulle informazioni fornite e non sono vincolanti per i prestatori di servizi di assicurazione.»
- 17) l'articolo 23 è così modificato:
- a) è inserito il paragrafo seguente:
 - «1 bis. Gli Stati membri garantiscono che le imprese di assicurazione o altre entità siano tenute a fornire le informazioni di cui al paragrafo 1, lettera a), punti i), ii) e iii), ai centri d'informazione e a informarli ogniqualvolta una polizza assicurativa perde validità o cessa di coprire un veicolo con numero di immatricolazione.»
 - b) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:
 - «6. Il trattamento dei dati personali risultanti dai paragrafi da 1 a 5 è svolto nel rispetto del regolamento (UE) 2016/679.»
- 18) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 25 bis

Protezione delle persone lese per i danni derivanti da sinistri verificatisi in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di residenza nel caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione

1. Ogni Stato membro istituisce o autorizza un organismo incaricato di indennizzare le persone lese che risiedono all'interno del suo territorio, nei casi contemplati dall'articolo 20, paragrafo 1, almeno entro i limiti dell'assicurazione obbligatoria, per i danni alle cose o i danni alle persone causati da un veicolo assicurato da un'impresa di assicurazione, a partire dal momento in cui:

- a) l'impresa di assicurazione è soggetta a una procedura fallimentare; o
- b) l'impresa di assicurazione è soggetta a una procedura di liquidazione ai sensi dell'articolo 268, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 2009/138/CE.

2. Ogni Stato membro adotta le misure appropriate affinché l'organismo di cui al paragrafo 1 disponga di fondi sufficienti per indennizzare le persone lese conformemente alle norme definite al paragrafo 10 laddove siano dovuti pagamenti compensativi nelle situazioni previste dal paragrafo 1, lettere a) e b). Tali misure possono includere obblighi in termini di contributi finanziari, a condizione che siano imposti esclusivamente alle imprese di assicurazione autorizzate dallo Stato membro che li impone.

3. Fatti salvi gli obblighi di cui all'articolo 280 della direttiva 2009/138/CE, ogni Stato membro provvede affinché, ogniqualvolta un tribunale competente o qualsiasi altra autorità competente emana un'ordinanza o adotta una decisione concernente l'avvio della procedura di cui al paragrafo 1, lettera a) o b), nei confronti di un'impresa di assicurazione per la quale detto Stato membro è lo Stato membro di origine, tale ordinanza o decisione è resa pubblica. L'organismo di cui al paragrafo 1 stabilito nello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione garantisce che tutti gli organismi di cui al paragrafo 1 e tutti gli organismi d'indennizzo di cui all'articolo 24, in tutti gli Stati membri, siano tempestivamente informati di tale ordinanza o decisione.

4. La persona lesa può presentare una richiesta di indennizzo direttamente all'organismo di cui al paragrafo 1.

5. Alla ricezione della richiesta, l'organismo di cui al paragrafo 1 informa l'organismo equivalente dello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione, l'organismo d'indennizzo di cui all'articolo 24 dello Stato membro di residenza della persona lesa e l'impresa di assicurazione soggetta a procedura di fallimento o di liquidazione, o il suo amministratore straordinario o liquidatore quali definiti, rispettivamente, all'articolo 268, paragrafo 1, rispettivamente lettere e) e f), della direttiva 2009/138/CE di aver ricevuto una richiesta di indennizzo dalla persona lesa.

6. L'impresa di assicurazione soggetta a procedura di fallimento o di liquidazione, ovvero il suo amministratore straordinario o liquidatore, informa l'organismo di cui al paragrafo 1 nel momento in cui indennizza o nega la responsabilità in relazione a una richiesta di indennizzo che è stata ricevuta anche dall'organismo di cui al paragrafo 1.

7. Gli Stati membri garantiscono che l'organismo di cui al paragrafo 1, sulla base, tra l'altro, delle informazioni fornite dalla persona lesa su sua richiesta, fornisca alla persona lesa un'offerta d'indennizzo motivata o una risposta motivata a norma del secondo comma del presente paragrafo, conformemente al diritto nazionale applicabile, entro tre mesi dalla data in cui la persona lesa ha presentato la sua richiesta all'organismo.

Ai fini del primo comma, l'organismo:

- a) presenta un'offerta di indennizzo motivata, con la quale chiarisce di essere tenuto a provvedere all'indennizzo conformemente al paragrafo 1, lettera a) o b), la richiesta non è contestata e i danni sono stati parzialmente o interamente quantificati;
- b) fornisce una risposta motivata ai punti sollevati nella richiesta, con la quale chiarisce di non essere tenuto a provvedere all'indennizzo conformemente al paragrafo 1, lettera a) o b), o con la quale neghi la responsabilità ovvero dichiara che la responsabilità non è chiaramente determinata ovvero che i danni non sono stati interamente quantificati.

8. Laddove l'indennizzo sia dovuto in conformità del paragrafo 7, secondo comma, lettera a), l'organismo di cui al paragrafo 1 provvede a indennizzare la persona lesa senza indebito ritardo e in ogni caso entro tre mesi dall'accettazione, da parte della persona lesa, dell'offerta motivata di indennizzo di cui al paragrafo 7, secondo comma, lettera a).

Ove i danni siano stati quantificati solo parzialmente, i requisiti relativi al pagamento dell'indennizzo di cui al primo comma si applicano a detti danni parzialmente quantificati a partire dal momento in cui è accettata l'offerta motivata di indennizzo corrispondente.

9. Gli Stati membri garantiscono che l'organismo di cui al paragrafo 1 disponga di tutti i poteri e le competenze necessari per poter cooperare a tempo debito con altri organismi di questo tipo in altri Stati membri, con gli organismi istituiti o autorizzati a norma degli articoli 10 bis e 24 in tutti gli Stati membri e con altre parti interessate, inclusa un'impresa di assicurazione soggetta a procedura di fallimento o di liquidazione, il suo mandatario per la liquidazione dei sinistri ovvero il suo amministratore straordinario o liquidatore, e le autorità nazionali competenti degli Stati membri, in tutte le fasi della procedura di cui al presente articolo. Tale cooperazione include la richiesta, l'ottenimento e la fornitura di informazioni, compresi i dettagli di richieste di indennizzo specifiche, se del caso.

10. Nel caso in cui lo Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione di cui al paragrafo 1 differisca dallo Stato membro di residenza della persona lesa, l'organismo di cui al paragrafo 1 dello Stato membro di residenza della persona lesa che ha indennizzato la persona lesa conformemente al paragrafo 8 ha diritto di esigere il rimborso totale della somma versata a titolo di indennizzo dall'organismo di cui al paragrafo 1 nello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione.

L'organismo di cui al paragrafo 1 dello Stato membro di origine dell'impresa di assicurazione effettua il pagamento a favore dell'organismo di cui al paragrafo 1 dello Stato membro di residenza della persona lesa che ha indennizzato la persona lesa conformemente al paragrafo 8 in un tempo ragionevole, non superiore a sei mesi, salvo diversamente convenuto per iscritto da tali organismi, dopo aver ricevuto una richiesta per il rimborso in questione.

L'organismo che ha provveduto all'indennizzo conformemente al primo comma è surrogato nei diritti della persona lesa nei confronti della persona che ha causato il sinistro o nei confronti della sua impresa di assicurazione, ad eccezione nei confronti del contraente o di un'altra persona assicurata che ha causato il sinistro nella misura in cui la responsabilità del contraente o della persona assicurata sia coperta dall'impresa di assicurazione insolvente a norma del diritto nazionale applicabile. Ogni Stato membro è tenuto a riconoscere il diritto di surrogazione disposto da ogni altro Stato membro.

11. I paragrafi da 1 a 10 non pregiudicano il diritto degli Stati membri:

- a) di considerare l'indennizzo versato dall'organismo di cui al paragrafo 1 come sussidiario o meno;
- b) di disciplinare la liquidazione dello stesso sinistro tra:
 - i) l'organismo di cui al paragrafo 1;
 - ii) la persona o le persone responsabili del sinistro;
 - iii) altre imprese di assicurazione o altri organismi previdenziali tenuti ad indennizzare la persona lesa.

12. Gli Stati membri non consentono che l'organismo di cui al paragrafo 1 subordini il pagamento dell'indennizzo a condizioni diverse da quelle stabilite dalla presente direttiva. In particolare, gli Stati membri non consentono che l'organismo di cui al paragrafo 1 subordini il pagamento dell'indennizzo alla condizione che la persona lesa dimostri che la persona fisica o giuridica responsabile non è in grado o rifiuta di pagare.

13. Gli organismi di cui al paragrafo 1 o gli enti di cui al secondo comma del presente paragrafo si impegnano a concludere un accordo entro il 23 dicembre 2023 per dare attuazione al presente articolo, per quanto riguarda le loro funzioni e i loro obblighi e le procedure di rimborso a norma del presente articolo.

A tal fine, entro il 23 giugno 2023 ogni Stato membro:

- a) autorizza l'organismo di cui al paragrafo 1 e lo dota dei poteri per negoziare e concludere un siffatto accordo; o
- b) designa un ente e lo dota dei poteri per negoziare e concludere un siffatto accordo, al quale l'organismo di cui al paragrafo 1 aderirà una volta istituito o autorizzato.

L'accordo di cui al primo comma è notificato immediatamente alla Commissione.

Nel caso in cui l'accordo di cui al primo comma non sia concluso entro il 23 dicembre 2023, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente alla procedura di cui all'articolo 28 *ter* al fine di precisare i compiti e gli obblighi procedurali degli organismi di cui al paragrafo 1 per quanto riguarda il rimborso.»;

19) all'articolo 26, il primo comma è sostituito dal seguente:

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

20) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 26 bis

Informazioni alle persone lese

Gli Stati membri che istituiscono o autorizzano organismi d'indennizzo differenti a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, dell'articolo 10 *bis*, paragrafo 1, dell'articolo 24, paragrafo 1, e dell'articolo 25 *bis*, paragrafo 1, garantiscono che le persone lese abbiano accesso a informazioni essenziali sui possibili modi di presentare domanda d'indennizzo.»;

21) all'articolo 28, paragrafo 1, è aggiunto il comma seguente:

«Gli Stati membri possono esigere che qualsiasi attrezzatura a motore utilizzata sul suolo che non rientri nella definizione di «veicolo» di cui all'articolo 1, punto 1), e alla quale non si applichi l'articolo 3, sia coperta da un'assicurazione autoveicoli che soddisfi i requisiti della presente direttiva.»;

22) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 28 bis

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato europeo delle assicurazioni e delle pensioni aziendali o professionali istituito con decisione 2004/9/CE della Commissione (*). Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (**).
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 28 ter

Esercizio dei poteri delegati

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal 22 dicembre 2021

Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 13, quarto comma, e all'articolo 25 bis, paragrafo 13, quarto comma, è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal 22 dicembre 2021. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 9, paragrafo 2, all'articolo 10 bis, paragrafo 13, quarto comma, e all'articolo 25 bis, paragrafo 13, quarto comma, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016 (***).
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, dell'articolo 10 bis, paragrafo 13, quarto comma, e dell'articolo 25 bis, paragrafo 13, quarto comma, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di tre mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di tre mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 28 quater

Valutazione e riesame

1. Non oltre cinque anni dopo le rispettive date di applicazione degli articoli 10 bis e 25 bis di cui all'articolo 30, secondo, terzo e quarto comma, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sul funzionamento e il finanziamento degli organismi di cui agli articoli 10 bis e 25 bis e sulla cooperazione tra di essi. La relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa. Per quanto riguarda il finanziamento di tali organismi, la relazione include almeno:
 - a) una valutazione delle capacità e delle esigenze di finanziamento degli organismi d'indennizzo in relazione alle loro potenziali responsabilità, tenendo conto del rischio di insolvenza degli assicuratori di autoveicoli nei mercati degli Stati membri;
 - b) una valutazione dell'armonizzazione dell'approccio di finanziamento degli organismi d'indennizzo;

c) se la relazione è accompagnata da una proposta legislativa, una valutazione dell'impatto dei contributi sui premi dei contratti di assicurazione autoveicoli.

2. Non oltre il 24 dicembre 2030, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo nella quale valuta l'attuazione della presente direttiva, ad eccezione degli elementi interessati dalla valutazione di cui al paragrafo 1, segnatamente per quanto concerne:

- a) l'applicazione della presente direttiva con riferimento agli sviluppi tecnologici, in particolare relativi ai veicoli autonomi e semi-autonomi;
- b) l'adeguatezza dell'ambito di applicazione della presente direttiva, tenuto conto dei rischi di sinistri posti dai diversi autoveicoli;
- c) nell'ambito di un riesame, l'efficacia dei sistemi di scambio di informazioni a fini di controlli assicurativi nelle situazioni transfrontaliere, inclusa, se del caso, una valutazione della possibilità, per tali casi, di ricorrere ai sistemi di scambio di informazioni esistenti, e ad ogni modo un'analisi degli obiettivi dei sistemi di scambio di informazioni e una valutazione dei loro costi; e
- d) il ricorso, da parte delle imprese di assicurazione, a sistemi in virtù dei quali i premi sono influenzati dalle attestazioni di sinistralità pregressa dei contraenti, tra cui i sistemi bonus-malus o lo sconto sul premio in assenza di sinistri.

La relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa.

(*) Decisione 2004/9/CE della Commissione, del 5 novembre 2003, che istituisce il comitato europeo delle assicurazioni e delle pensioni aziendali o professionali (GU L 3 del 7.1.2004, pag. 34).

(**) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

(***) GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.»;

23) all'articolo 30, sono aggiunti i commi seguenti:

«L'articolo 10 *bis*, paragrafi da 1 a 12, si applica dalla data dell'accordo di cui all'articolo 10 *bis*, paragrafo 13, primo comma, o dalla data di applicazione dell'atto delegato della Commissione di cui all'articolo 10 *bis*, paragrafo 13, quarto comma.

L'articolo 25 *bis*, paragrafi da 1 a 12, si applica dalla data dell'accordo di cui all'articolo 25 *bis*, paragrafo 13, primo comma, o dalla data di applicazione dell'atto delegato della Commissione di cui all'articolo 25 *bis*, paragrafo 13, quarto comma.

Tuttavia, l'articolo 10 *bis*, paragrafi da 1 a 12, e l'articolo 25 *bis*, paragrafi da 1 a 12, non si applicano prima del 23 dicembre 2023.

L'articolo 16, secondo comma, seconda frase, e il terzo, quarto e quinto comma si applicano a decorrere dal 23 aprile 2024 o dalla data di applicazione dell'atto di esecuzione della Commissione di cui all'articolo 16, sesto comma, se tale data è successiva.».

Articolo 2

Recepimento

1. Entro il 23 dicembre 2023, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 23 dicembre 2023.

In deroga al primo comma del presente paragrafo, entro il 23 giugno 2023, gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie per conformarsi alle modifiche di cui all'articolo 1, punti 8) e 18), della presente direttiva per quanto riguarda, rispettivamente, l'articolo 10 *bis*, paragrafo 13, secondo comma, e l'articolo 25 *bis*, paragrafo 13, secondo comma, della direttiva 2009/103/CE.

Le disposizioni di cui al presente paragrafo adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entrata in vigore

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

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 24 novembre 2021

Per il Parlamento europeo
Il presidente
D. M. SASSOLI

Per il Consiglio
Il presidente
A. LOGAR

Dichiarazione della Commissione

La Commissione ribadisce il suo impegno a difendere un elevato livello di protezione delle parti lese nel contesto della direttiva «assicurazione autoveicoli». Il nostro obiettivo è garantire che le parti lese, anche in situazioni transfrontaliere, siano risarcite il più rapidamente possibile e non siano soggette a requisiti procedurali sproporzionati che potrebbero ostacolarne l'accesso al risarcimento. L'efficacia del risarcimento dipende in larga misura dalla sua tempestiva esecuzione. A tale riguardo, prendiamo atto delle preoccupazioni ripetutamente espresse dal Parlamento europeo per quanto riguarda le differenze tra gli Stati membri in relazione ai termini di prescrizione, vale a dire il periodo pertinente durante il quale una parte lesa può presentare una richiesta di risarcimento. La Commissione esaminerà attentamente la questione e valuterà le possibili misure correttive al fine di rafforzare ulteriormente la protezione delle parti lese, qualora sia dimostrato che un'azione a livello dell'Unione è giustificata.
