

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **GUALTIERI, LEOPIZZI, ROSSI e VENANZETTI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 MAGGIO 1984

Modifiche ed integrazioni alla vigente disciplina in materia di assicurazione obbligatoria degli autoveicoli

ONOREVOLI SENATORI. - I. — L'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli costituisce ancora la struttura portante del sistema assicurativo italiano. Le 118 imprese che esercitano il predetto ramo hanno raccolto nello stesso, nell'anno 1982 — per il quale sono disponibili dati definitivi — 4.047 miliardi che rappresentano poco meno del 50 per cento dei premi del lavoro diretto italiano nei rami danni ed il 40 per cento del totale dei premi vita e danni. Se, oltre ai premi responsabilità civile auto, si considerano anche quelli del ramo « auto rischi diversi » relativi soprattutto ai rischi di incendio e furto dei veicoli — pari, per lo stesso anno 1982, a 939.581 miliardi, vale a dire al 9,3 per cento del totale dei premi del lavoro diretto italiano — le cifre diventano ancora più significative.

Alla rilevanza sul piano economico si aggiunge quella sul piano sociale per il numero e l'entità degli interessi coinvolti. È naturale, quindi, che sui problemi del particolare ramo assicurativo si concentri l'at-

tenzione del Governo, delle forze politiche e sociali, dello stesso Parlamento che proprio sull'assicurazione obbligatoria RC auto ha condotto nel corso della VII legislatura una approfondita indagine conoscitiva conclusasi nella successiva legislatura.

La situazione che emerge, anche dalle conclusioni del Comitato bicamerale che ha condotto l'indagine conoscitiva, è nel senso che occorre migliorare la tutela degli assicurati e dei terzi danneggiati attraverso un sensibile irrobustimento delle garanzie in atto ed un ampliamento della sfera di efficacia dell'assicurazione obbligatoria, allo scopo di rimuovere limitazioni ed esclusioni che non paiono più avere un reale fondamento. Una decisa richiesta, quindi, di miglioramento e di perfezionamento della garanzia assicurativa offerta dall'ordinamento vigente.

Nel contempo, peraltro, affiora sempre più anche l'esigenza di contenere il costo dell'assicurazione RC auto ritenuto già particolarmente elevato. Un indice significativo di questa seconda tendenza lo si evince dal-

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

le tensioni e dal clamore che precedono, accompagnano e seguono ogni anno il provvedimento con il quale il CIP stabilisce le tariffe RC auto.

Si tratta, a tutta evidenza, di esigenze che, se paiono per certi aspetti in contrasto tra loro, hanno tuttavia entrambe un fondamento obiettivo e che quindi occorre, per quanto possibile, soddisfare congiuntamente. Ciò può avvenire, a nostro avviso, soltanto attraverso un ripensamento delle ragioni che hanno giustificato ed ancor oggi giustificano l'intervento dello Stato nella particolare materia, in modo da individuare i reali obiettivi ed i conseguenti limiti che detto intervento deve avere.

Come noto, il numero degli incidenti prodotti dalla circolazione dei veicoli a motore — divenuta ormai un connotato essenziale del moderno vivere civile — e l'entità dei danni che ne derivano, determinano quell'allarme sociale che ha giustificato e continua a giustificare l'intervento dello Stato diretto ad imporre coattivamente uno strumento (l'assicurazione della relativa responsabilità civile) capace di garantire il ristoro di detti danni.

Riteniamo peraltro che non per tutti i danni sia giustificato il predetto intervento. In particolare lo stesso non appare innanzitutto giustificato in presenza di danni di modesta entità per i quali certamente non esiste alcun allarme sociale e, quindi, un reale interesse della collettività a vederne in ogni caso e comunque garantito il risarcimento. Ed infatti, nell'attuale momento danni inferiori ad un importo, che si ritiene di poter individuare in un milione di lire, non sembrano suscitare problemi di estremo rilievo nè per il danneggiato nè per il responsabile, in quanto il patrimonio di quest'ultimo sarà sufficiente nella generalità dei casi — ai quali in questa sede occorre aver riguardo — a garantire il danneggiato di poter ottenere il risarcimento anche in assenza di una assicurazione obbligatoria. E poi, se ciò non dovesse in qualche caso accadere, si ritiene che non ne deriverebbe automaticamente un allarme sociale, proprio perchè l'entità del danno è tale da non

provocare gravi squilibri sulla situazione patrimoniale del danneggiato.

Del pari non giustificato appare l'intervento dello Stato volto a garantire i danni che per ciascuna vittima superano un determinato importo che si ritiene di poter individuare in duecento milioni di lire per i danni alla persona e in quaranta milioni di lire per i danni alle cose. Ed infatti, il danno, per la parte che supera i predetti importi, viene a perdere quei connotati di generalità e di rilevanza sul piano sociale che devono indubbiamente sussistere perchè lo Stato si assuma il compito di garantirne il risarcimento.

In sostanza, occorre — ed in questo senso è stato predisposto il presente disegno di legge — imporre l'obbligo dell'assicurazione RC auto non per qualunque danno prodotto dalla circolazione dei veicoli a motore, ma soltanto per i danni compresi in una determinata « fascia », perchè soltanto per detti danni esiste un reale interesse della collettività a vederne garantito il risarcimento. Per la parte di danno che sta al di sopra ed al di sotto di tale « fascia », deve tornare ad avere modo di esplicitarsi la libera determinazione di ciascun soggetto, che valuterà con apprezzamento discrezionale e personale la necessità di una loro assicurazione ed in caso affermativo la relativa forma di copertura (assicurazione della responsabilità civile, assicurazione infortuni, eccetera).

Da quanto sopra risulta evidente che limitare, come qui proposto, l'assicurazione obbligatoria RC auto soltanto ai danni compresi entro determinati limiti minimi e massimi non costituisce affatto una proposta riduttiva della sfera di efficacia della predetta assicurazione, ma, anzi, consente alla stessa di esplicare appieno la sua fondamentale funzione di garantire il sicuro ristoro dei danni aventi rilevanza sul piano economico e sociale.

Al riguardo è appena il caso di rilevare che fino agli anni scorsi l'assicurazione RC auto era di fatto diretta a garantire soltanto il ristoro dei piccoli danni, in quanto, data l'entità dei massimali minimi allora

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

vigenti — e per i quali solo di recente è iniziata l'opera di aumento — dalla stessa rimanevano fuori proprio i danni medio-grandi, vale a dire i danni per i quali è più avvertita l'esigenza di risarcimento.

Il nuovo sistema qui proposto consentirà poi — e ciò, come detto, senza alcuna penalizzazione o sacrificio dell'interesse generale — di diminuire sensibilmente l'entità dei premi che dovranno essere pagati per l'assicurazione obbligatoria RC auto, in modo da rendere l'onere di cui trattasi molto contenuto e, quindi, di gran lunga più agevolmente sopportabile per gli utenti.

Infine, riteniamo che la proposta qui avanzata avrà effetti positivi per l'assetto complessivo del mercato assicurativo, in quanto, consentendo agli operatori maggiori differenziazioni ed articolazioni, permetterà di superare talune rilevanti contraddizioni insite nell'attuale sistema tariffario fondato, come noto, sostanzialmente su di una tariffa unica di mercato. Questa, infatti, viene elaborata sulla base di parametri propri di imprese efficienti e ben gestite e, pertanto, essendo imposta anche ad imprese che non presentano tali caratteri, è fonte per queste di perdite anche cospicue, che vanno ad aggravare ancor più la già pesante situazione patrimoniale e finanziaria.

Nel futuro sistema, la parte non obbligatoria potrà essere assicurata a tariffe liberamente determinate da ciascuna impresa, così come avviene in tutti gli altri rami delle assicurazioni contro i danni. Le imprese avranno quindi la possibilità di praticare tariffe differenziate, meglio rispondenti al prodotto offerto ed alle loro realtà aziendali.

Si tratta, in sostanza, di reintrodurre anche nel settore dell'assicurazione RC auto le naturali diversificazioni nel prezzo del servizio offerto all'utente dalle diverse imprese, vale a dire un regime di maggiore concorrenza che rappresenta un fattore positivo, non solo per gli utenti, ma per la stessa collettività, in quanto capace di contribuire allo sviluppo del settore assicurativo.

Per quel che concerne la « fascia obbligatoria » rimarrà fermo, naturalmente, il vigente sistema che ha portato sostanzialmente ad una tariffa unica di mercato, in quanto l'esistenza di un obbligo a contrarre l'assicurazione e la necessità di determinare la tariffa su rilevazioni statistiche molto estese non consentono l'adozione di tariffe diverse da impresa ad impresa.

Siamo consapevoli, naturalmente, che il nuovo sistema proposto presuppone un controllo efficiente che non consenta alle imprese di non applicare le tariffe da loro stesse predisposte o di predisporre ed applicare tariffe non idonee a garantire l'equilibrio delle gestioni.

Il nuovo sistema, peraltro, troverà applicazione dopo che il problema della riforma della vigilanza sull'attività assicurativa ha avuto soluzione con l'istituzione dell'ISVAP al quale la legge ha attribuito i poteri ed i mezzi necessari per assolvere in pieno ai propri compiti.

Infine, non sembra che obiezioni al nuovo sistema qui proposto possano venire dalla recente direttiva CEE del 30 dicembre 1983 (84/5/CEE) concernente il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli.

Come noto, uno degli aspetti dell'assicurazione RC auto disciplinati dalla citata direttiva è quello dei minimi di garanzia per i quali deve essere stipulata l'assicurazione, minimi che sono fissati in:

350.000 unità di conto europee (circa 480 milioni di lire) per i danni alla persona subiti da ciascuna vittima;

100.000 unità di conto europee (circa 137 milioni di lire) per i danni a cose per ogni sinistro), indipendentemente dal numero dei danneggiati.

Gli Stati membri — e fra questi l'Italia — nei quali vigono massimali inferiori a quelli sopra indicati, hanno termine fino al 31 dicembre 1990 per elevarli al livello prescritto, con l'obbligo di aumentare, entro il 31 dicembre 1987, il livello dei mas-

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

simali minimi vigenti di almeno la metà della differenza tra l'importo dei massimali stessi al 1° gennaio 1984 e quelli prescritti dalla direttiva.

Anche qui è agevole osservare che il nuovo sistema proposto, consentendo una cospicua riduzione dei premi dell'assicurazione obbligatoria RC auto, permetterà al nostro Paese di adeguare rapidamente e senza tensioni il limite massimo della « fascia » obbligatoria al livello di quello previsto dalla Comunità.

Rimarrà, quindi, soltanto da considerare quella parte di danno che è inferiore al limite minimo della stessa « fascia », limite minimo che verrebbe quindi ad assumere la funzione di una vera e propria franchigia opponibile. Al riguardo va innanzitutto rilevato che nessuna norma della direttiva vieta espressamente ai singoli Paesi di prevedere franchigie opponibili di importo tale da non alterare la funzione dell'assicurazione obbligatoria.

In secondo luogo è da dire che il Governo dovrà provvedere a sollevare espressamente in sede comunitaria il problema, in modo da indurre gli altri *partners* ad una riflessione sulla finalità ed i limiti dell'intervento dello Stato nella particolare materia. Riteniamo, infatti, che una adeguata prospettazione in sede comunitaria del nuovo sistema qui proposto, porterebbe non soltanto al riconoscimento della sua piena compatibilità con la sopra citata direttiva, ma verosimilmente alla sua adozione anche in altri Paesi con problemi non dissimili dai nostri.

Infine, ammesso — ma non concesso — che sul piano comunitario avesse a prevalere la tesi che i danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore debbano essere obbligatoriamente garantiti fin dalla prima lira e per importi massimi sempre più elevati in conseguenza del previsto variare dei minimi di garanzia in relazione all'andamento dei tassi di cambio, il sistema proposto avrà prodotto per intanto i suoi benefici effetti in termini di risanamento e maggior articolazione del settore assicurativo.

II. — Le modifiche apportate dall'articolo 1 del disegno di legge alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, e quelle apportate dall'articolo 3 al decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito con modificazioni nella legge 26 febbraio 1977, n. 39, sono in genere dirette ad adattare la vigente disciplina dell'assicurazione RC auto al nuovo principio secondo il quale il contratto di assicurazione obbligatoria garantisce la responsabilità per la parte di danno compresa fra i limiti di somma minimi e massimi indicati nella tabella A allegata alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, che viene, di conseguenza, opportunamente modificata dall'articolo 2 del disegno di legge.

Fra le predette modifiche vale forse la pena di segnalare quelle concernenti:

l'articolo 10 della legge n. 990, diretta a prevedere che l'assicurazione facoltativa della responsabilità dell'assicurato per la parte di danno inferiore o superiore alla « fascia » obbligatoria deve essere stipulata con la stessa impresa con la quale è stata stipulata l'assicurazione obbligatoria;

l'articolo 11 della legge n. 990, volta ad imporre a ciascuna impresa l'obbligo di comunicare all'ISVAP le tariffe che intende applicare per l'assicurazione facoltativa e quello di applicare le tariffe comunicate;

l'articolo 18 della legge n. 990, diretta a limitare il regime di inopponibilità al danneggiato delle eccezioni contrattuali alla sola assicurazione obbligatoria;

l'articolo 14-ter della legge 26 febbraio 1977, n. 39, volta ad aumentare dal 32 al 34 per cento l'importo complessivo massimo dei carichi dell'assicurazione obbligatoria, e ciò in relazione alla maggiore incidenza percentuale che si registrerà per i carichi che, ancorchè ridotti, saranno rapportati a premi sensibilmente più bassi di quelli attuali.

Fra le modifiche che non derivano strettamente dall'introduzione del nuovo principio — secondo il quale l'assicurazione RC auto è obbligatoria soltanto per i danni il

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

cui importo sia compreso in una certa « fascia » — sono da segnalare le seguenti:

quella di cui all'articolo 5 della citata legge n. 990, diretta ad estendere l'obbligo assicurativo anche alla circolazione dei ciclomotori e delle macchine agricole;

quella dell'articolo 11 della legge n. 990, volta ad attribuire al nuovo organismo di controllo — l'ISVAP — le funzioni esercitate dalla Commissione consultiva ministeriale per la RC auto (cosiddetta commissione Filippi, dal nome del suo presidente professor Enrico Filippi);

quella di cui all'articolo 31 della legge n. 990, diretta a collocare più propriamente il contributo al fondo di garanzia per le vittime della strada al di fuori del premio di tariffa, analogamente a quanto fatto dal successivo articolo 6 del disegno di legge per il contributo per il Servizio sanitario nazionale di cui all'articolo 8 della legge 7 agosto 1982, n. 526.

III. — Altra modifica di rilievo alla vigente disciplina dell'assicurazione RC auto discende dall'articolo 4 del disegno di legge che prevede il divieto di procedere per il futuro al trasferimento ad altre imprese del portafoglio e del personale delle imprese poste in liquidazione coatta amministrativa, secondo le previsioni del decreto-legge 26 settembre 1978, n. 576, convertito con modificazioni nella legge 24 novembre 1978, n. 738.

Al riguardo si osserva che il sistema previsto dalla citata normativa ha consentito di affrontare il problema del risanamento del mercato e di avviarlo a concreta soluzione; pertanto, si coglie l'occasione per esprimere un giudizio largamente positivo sul sistema stesso. Riteniamo, peraltro, che detto sistema non possa e non debba dilatarsi ulteriormente, non essendo, oltre tutto, compatibile con i principi ispiratori della riforma che con il presente disegno di legge si tende a realizzare, riforma che lascia ampio spazio alle libere decisioni delle imprese, ma che postula di conseguenza il ripristino delle leggi di mercato e delle relative responsabilità.

Il secondo comma dello stesso articolo 4 si dà carico ovviamente delle esigenze delle società che si sono già rese cessionarie del portafoglio e del personale di imprese poste in liquidazione coatta, prevedendo una adeguata disciplina transitoria.

IV. — Particolare importanza sembra avere anche l'articolo 5 del disegno di legge che modifica la legge 10 giugno 1978, n. 295 per la parte concernente le attività a copertura delle riserve tecniche.

Le nuove disposizioni tendono innanzitutto ad unificare la disciplina prevista per il ramo RC auto dall'articolo 7 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, nella legge 26 febbraio 1977, n. 39, e quella prevista dall'articolo 31 della legge 10 giugno 1978, n. 295, per gli altri rami danni, non apparendo più giustificabile, soprattutto nel futuro nuovo regime, la vigente differenziazione.

In secondo luogo, si prevede una diversa e migliore disciplina per l'investimento in azioni, eliminando il vigente divieto, che non sembra ancorato a rigorose premesse, di investimento in azioni di società di assicurazione, ma introducendo nel contempo limiti di particolare cautela per tutti gli investimenti in azioni.

Da ultimo, si prevede la soppressione dell'obbligo di investire una quota delle attività a copertura delle riserve tecniche in determinate attività (cosiddetti minimi di investimento). Ed infatti, essendo il rendimento delle attività a copertura delle riserve tecniche un fattore riduttivo del premio di tariffa ed essendo l'obbligo di investimento previsto per attività caratterizzate da una bassa redditività, lo stesso si risolve, nella sostanza, in un vero e proprio danno per gli assicurati.

Trattasi di un danno che non sembra in alcun modo giustificato, in quanto il finanziamento di attività o settori ritenuti meritevoli di tutela non può più in alcun modo essere posto a carico degli utenti del servizio assicurativo, ma deve eventualmente gravare su tutti i cittadini in quanto contribuenti.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

La legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni ed integrazioni, è modificata come segue:

all'articolo 5, il primo comma è soppresso;

l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

« Art. 9. — Il contributo stipulato in adempimento dell'obbligo di assicurazione garantisce la responsabilità per la parte di danno compresa fra i limiti di somma minimi e massimi indicati nella tabella A allegata alla presente legge.

Con decreto del Presidente della Repubblica, da emanarsi su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, i limiti stabiliti nella tabella di cui al primo comma saranno variati ogni due anni sulla base dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale. »;

all'articolo 10, è aggiunto il seguente comma:

« L'eventuale assicurazione facoltativa per garantire la responsabilità dell'assicurato per la parte di danno inferiore o superiore ai limiti di somma minimi e massimi indicati nella tabella A allegata alla presente legge deve essere stipulata con la stessa impresa con la quale è stata stipulata l'assicurazione obbligatoria »;

all'articolo 11:

al primo comma, le parole: « relative all'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti per ogni tipo di rischio da essa derivante » sono sostituite dalle seguenti: « relative all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti »;

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

il sesto comma è sostituito dal seguente:

« Le tariffe e le condizioni generali di polizza, nonchè le successive modifiche, sono approvate per un periodo non inferiore ad un anno con provvedimento del Comitato interministeriale dei prezzi (CIP), su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, che avrà preventivamente sentito l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo (ISVAP). Il parere dell'ISVAP sostituisce quello della Commissione centrale dei prezzi di cui all'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1944, n. 347, e successive modificazioni ed integrazioni »;

gli ultimi due commi sono sostituiti dai seguenti:

« Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato può, con proprio decreto, sentito l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo (ISVAP), stabilire che per determinate categorie di veicoli a motore i contratti di assicurazione obbligatoria debbano essere stipulati in base a condizioni e tariffe che consentano la personalizzazione dei rischi da assicurare. Il decreto deve essere emanato entro il 31 luglio dell'anno precedente a quello per il quale esso deve valere.

Ogni impresa deve comunicare all'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo (ISVAP) le tariffe dei premi e le condizioni di polizza relative all'assicurazione facoltativa della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti che intende applicare. L'impresa è tenuta ad applicare le tariffe comunicate. »;

all'articolo 18, il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Per l'importo del danno che è compreso fra i limiti di somma minimi e massimi indicati nella tabella A allegata alla presente legge, l'assicuratore non può opporre al danneggiato, che agisce direttamente nei suoi confronti, eccezioni derivanti dal contratto.

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

L'assicuratore ha tuttavia diritto di rivalsa verso l'assicurato nella misura in cui avrebbe avuto contrattualmente diritto di rifiutare o ridurre la propria prestazione. »;

all'articolo 19, il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Il risarcimento è dovuto per la parte di danno compresa fra i limiti di somma minimi e massimi indicati nella tabella A allegata alla presente legge per i veicoli od i natanti della categoria cui appartiene il mezzo che ha causato il danno o per le autovetture ad uso privato, qualora il sinistro sia stato cagionato da veicolo o natante non identificato. Nelle ipotesi di cui alle lettere a) e b) il risarcimento è dovuto per i soli danni alla persona. »;

all'articolo 21:

il primo comma è sostituito dal seguente:

« Nel caso previsto dalla lettera a) del primo comma dell'articolo 19, il danno, nei limiti indicati dal secondo comma dello stesso articolo 19, è risarcito soltanto se dal sinistro siano derivate la morte o una inabilità temporanea superiore a novanta giorni o una inabilità permanente superiore al venti per cento; il risarcimento del danno ha luogo per intero, sempre nei limiti predetti, anche se si verifica una sola delle ultime due ipotesi suddette. »;

il terzo comma è soppresso;

all'articolo 31:

al primo comma le parole: « per ciascun contratto relativo alle predette assicurazioni » sono sostituite con le seguenti: « per l'assicurazione obbligatoria »;

al secondo comma è soppressa la parola: « annualmente »;

dopo il secondo comma sono aggiunti i seguenti:

« La misura del contributo determinata a norma del comma precedente si applica sui premi incassati a decorrere dal terzo mese successivo a quello della pubblicazione del relativo decreto nella *Gazzetta Ufficiale*.

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Le imprese hanno diritto di rivalsa nei confronti dei contraenti per le somme dovute a titolo di contributo. Dette somme devono essere indicate distintamente nei contratti e nelle quietanze e non sono soggette all'imposta sulle assicurazioni di cui alla legge 29 ottobre 1961, n. 1216, e successive modificazioni ed integrazioni.

Le modalità di versamento del contributo all'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del "Fondo di garanzia per le vittime della strada", sono stabilite con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato. ».

Art. 2.

La tabella A allegata alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni ed integrazioni, è sostituita dalla seguente:

« TABELLA A

I contratti di assicurazione obbligatoria garantiscono la responsabilità per la parte di danno compresa fra i seguenti limiti di somma minimi e massimi:

1) da lire 1 milione a lire 200 milioni per i danni alla persona subiti da ciascuna vittima;

2) da lire 1 milione a lire 40 milioni per i danni alle cose subiti da ciascuna vittima.

Per ciascun sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime, il risarcimento dovuto dall'assicuratore non potrà complessivamente superare i seguenti importi:

a) 300 milioni di lire per i ciclomotori ed i motoveicoli;

b) 500 milioni di lire per le autovetture ad uso privato;

c) 600 milioni di lire per gli autobus ad uso privato;

d) 500 milioni di lire per le motocarrozze da noleggio o ad uso pubblico;

e) per gli autoveicoli da noleggio o ad uso pubblico, i filoveicoli e i rimorchi destinati al trasporto di persone nonchè per

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

gli autocarri adibiti eccezionalmente al trasporto di persone:

600 milioni di lire se trattasi di veicoli con un numero di posti non superiore a nove;

800 milioni di lire se trattasi di veicoli con un numero di posti non superiore a trenta;

1 miliardo di lire se trattasi di veicoli con un numero di posti non superiore ad ottanta;

1 miliardo e 300 milioni di lire per ogni sinistro se trattasi di veicoli con un numero di posti superiore ad ottanta;

f) per gli autoveicoli, filoveicoli e rimorchi per trasporto di cose, per trasporto promiscuo di persone e di cose, per uso speciale e per trasporti specifici:

500 milioni di lire se trattasi di veicoli di peso complessivo a pieno carico non superiore a 25 quintali;

600 milioni di lire se trattasi di veicoli di peso complessivo a pieno carico superiore a 25 quintali;

g) 600 milioni di lire per i trattori stradali, i carrelli, le macchine operatrici e le macchine agricole;

h) 500 milioni di lire per i motoscafi e le imbarcazioni a motore adibiti a dipor-
to o ad uso privato;

i) per i motoscafi e le imbarcazioni a motore adibiti a servizio pubblico:

600 milioni di lire se trattasi di veicoli con numero di posti non superiore a nove;

700 milioni di lire per ogni sinistro se trattasi di veicoli con numero di posti non superiore a venti;

800 milioni di lire se trattasi di veicoli con numero di posti superiore a venti;

j) 1 miliardo e 300 milioni per l'assicurazione prevista all'articolo 3 della legge per gare e competizioni di qualsiasi genere ».

Art. 3.

Il decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, è modificato come segue:

all'articolo 3, primo comma, le parole: « comunica al danneggiato la misura della somma offerta per il risarcimento ovvero indica i motivi per i quali non ritiene di fare offerta. La somma offerta deve essere congrua rispetto all'entità del danno » sono sostituite dalle seguenti: « comunica al danneggiato se è stata stipulata assicurazione facoltativa per i danni di importo inferiore o superiore ai limiti di somma minimi e massimi indicati nella tabella A allegata alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, nonchè la misura della somma offerta per il risarcimento ovvero i motivi per i quali non ritiene di fare offerta »;

all'articolo 5, primo comma, dopo le parole: « i conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro » sono aggiunte le seguenti: «, qualora l'importo del danno superi i limiti minimi di somma indicati nella tabella A allegata alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, »;

all'articolo 6, primo comma, le parole: « un apposito rendiconto per la gestione della predetta assicurazione » sono sostituite dalle seguenti: « appositi rendiconti relativi alla gestione dell'assicurazione obbligatoria ed alla gestione dell'assicurazione facoltativa »;

all'articolo 11, sono abrogati i commi terzo e quarto;

all'articolo 14-ter, primo comma, le parole: « in misura non superiore al 32 per cento del premio di tariffa » sono sostituite dalle seguenti: « in misura non superiore al 34 per cento del premio di tariffa ».

Art. 4.

A decorrere dalla data di pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale* non è consentito procedere al trasferimento del portafoglio e del personale delle im-

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

prese di assicurazione poste in liquidazione coatta amministrativa a norma del decreto-legge 26 settembre 1978, n. 576, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 1978, n. 738.

Nei riguardi delle imprese che alla data di pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale* si siano rese cessionarie, ai sensi del decreto-legge citato al primo comma, di portafogli di imprese poste in liquidazione coatta amministrativa e non siano ancora pervenute al riequilibrio della gestione, e nei riguardi delle imprese di assicurazione che partecipano anche indirettamente al loro capitale, la disposizione dell'articolo 14-ter del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, è applicabile per il periodo di tempo fissato dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato in sede di approvazione del programma di risanamento che deve essere presentato dalle società cessionarie.

Art. 5.

La legge 10 giugno 1978, n. 295, e successive modificazioni ed integrazioni, è modificata come segue:

all'articolo 31:

il numero 12 del primo comma è sostituito dal seguente:

« 12) titoli azionari od obbligazioni dell'ISVEIMER, dell'IRFIS, del CIS, dell'IRI, dell'ENEL, dell'ENI, dell'EFIM, dell'IMI, del CCOOPP, dell'ICIPU e di società da questi controllate; »;

dopo il numero 12, è aggiunto il seguente:

« 12-bis) titoli azionari od obbligazioni di società nazionali le cui azioni siano quotate in borsa da almeno tre anni od il cui bilancio sia da almeno cinque anni sottoposto a revisione da parte di una società iscritta nell'albo speciale di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1975, n. 136. Il valore delle azioni emesse da una stessa società non può

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

superare il 5 per cento dell'ammontare delle riserve tecniche ed il 10 per cento del capitale della società emittente. »;

l'ultimo comma è sostituito dal seguente:

« Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano anche alle assicurazioni della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli e dei natanti. »;

l'articolo 32 è sostituito dal seguente:

« Art. 32. - (*Quote massime*). — Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato stabilisce con proprio decreto, su conforme indicazione del CIPE, le quote massime della riserva dei premi per rischi in corso e della riserva sinistri che le imprese potranno coprire con le singole categorie di attività indicate al primo comma del precedente articolo, fatta eccezione per quelle di cui al numero 12-*bis*) che non potranno comunque superare il 20 per cento dell'importo delle riserve stesse. ».

Art. 6.

A decorrere dall'anno successivo a quello in corso al momento della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale*, l'ultimo comma dell'articolo 8 della legge 7 agosto 1982, n. 526, è sostituito dai seguenti:

« L'aliquota del contributo fissata dal decreto del Presidente della Repubblica a norma del terzo comma si applica sui premi incassati a decorrere dal terzo mese successivo a quello della pubblicazione del decreto stesso nella *Gazzetta Ufficiale*.

Le imprese hanno diritto di rivalsa nei confronti dei contraenti per le somme dovute a titolo di contributo. Dette somme devono essere indicate distintamente nei contratti e nelle quietanze e non sono soggette all'imposta sulle assicurazioni di cui alla legge 29 ottobre 1961, n. 1216, e successive modificazioni ed integrazioni. ».

