



# Assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità

## Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	363	
Titolo:	Assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità	
Norma di delega:	articolo 31, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, e dell'articolo 1 della legge 4 agosto 2022, n. 127	
	<b>Senato</b>	<b>Camera</b>
Date:		
presentazione:	23 dicembre 2025	23 dicembre 2025
annuncio:	7 gennaio 2026	28 dicembre 2025
termine per l'espressione del parere:	6 febbraio 2026	6 febbraio 2026
Commissioni competenti:	Senato - 6 <sup>a</sup> Finanze e tesoro	VI Finanze
Rilievi di altre Commissioni :	Senato - 2 <sup>a</sup> Giustizia, Senato - 4 <sup>a</sup> Politiche dell'Unione europea, Senato - 5 <sup>a</sup> Programmazione economica, bilancio	XIV Unione Europea, V Bilancio

## Premessa e sintesi del contenuto

L'[Atto del Governo 363](#), contiene **disposizioni integrative e correttive** al [decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184](#), di recepimento della 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.

Lo schema di decreto legislativo è composto di 2 articoli.

L'articolo 1, contiene le disposizioni integrative e correttive alla disciplina di recepimento della direttiva citata. In particolare, l'**articolo 1, comma 1, lettera a)** esenta dall'**obbligo di polizza** assicurativa per la responsabilità civile i **veicoli privi di parti essenziali** inidonei all'utilizzo come mezzo di trasporto. Inoltre, prevede la **possibilità** di introdurre **nuovi schemi assicurativi** che **separino il premio per il rischio statico** da quello per il rischio di circolazione per i **veicoli d'epoca o di interesse storico-collezionistico** oppure di **durata infra-annuale** per i mezzi di trasporto ad **uso stagionale**; l'**articolo 1, comma 1, lettera b)**, riconosce agli **organizzatori di gare e competizioni sportive di qualsiasi genere** di **veicoli a motore** la **possibilità di contrarre, in alternativa** all'assicurazione per responsabilità civile auto (RCA), l'**assicurazione per responsabilità civile generale**; l'**articolo 1, comma 1, lettera c)**, introduce delle modifiche in materia di **attestazione sullo stato di rischio**. In particolare, si prevede che l'**IVASS** debba vigilare sulla **corretta alimentazione e gestione** della **banca dati elettronica** contenente le informazioni sull'attestazione sullo stato del rischio. A tal fine, si riconosce alla medesima Autorità di vigilanza la possibilità di accedere a determinate banche dati di rilievo nazionale (archivio nazionale delle strade, archivio nazionale dei veicoli e anagrafe nazionale degli abilitati alla guida).

Si ripristina il **potere regolamentare** dell'**IVASS** concernente la determinazione le **indicazioni aggiuntive** relative all'**attestazione sullo stato del rischio**, rispetto a quelle previste dal modello europeo, di **stabilirne la validità (non inferiore a 12 mesi)** e di **individuare i termini** relativi alla **decorrenza** e alla **durata del periodo di osservazione del rischio**. Nell'ambito del medesimo regolamento, si attribuisce all'**IVASS** il compito di **disciplinare le modalità di alimentazione e di accesso alla banca dati elettronica** e le **modalità di consegna dell'attestato di rischio**.

L'articolo 2 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

Si ricorda che il decreto legislativo n.184 del 2023 è stato emanato in attuazione delle disposizioni della legge di delegazione europea 2021 (legge 127 del 2022).

Si ricorda che l'articolo 31, comma 5, della legge n. 234 del 2012 prevede che il Governo possa adottare **disposizioni integrative e correttive** dei decreti legislativi emanati in base alla delega conferita con la

legge di delegazione europea **entro 24 mesi** dalla data di entrata in vigore di ciascun decreto legislativo, sempre nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla legge stessa.

Essendo il decreto legislativo n. 184 del 2023 entrato in vigore il 28 dicembre 2023, il termine per l'adozione del decreto legislativo scade il 28 dicembre 2025.

L'ultimo periodo del comma 3 del medesimo articolo 31, richiamato dal comma 5, dispone che qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini di delega o successivamente, questi ultimi sono prorogati di tre mesi.

Posto che l'Atto del Governo è stato presentato alle Camere esattamente il 28 dicembre 2025, si verifica la condizione indicata dal citato ultimo periodo del comma 3 dell'articolo 31, e, pertanto, il termine di scadenza della delega viene prorogato di 3 mesi, **al 28 marzo 2025**.

Per approfondimenti sul contenuto della direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio e del relativo decreto legislativo di recepimento, si veda il [dossier relativo all'atto di Governo n.58](#), contenente lo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità.

## **Deroghe all'obbligo di assicurazione e norme speciali per veicoli privi di parti essenziali, veicoli d'epoca e di interesse storico-collezionistico e ad uso stagionale**

L'articolo 1, comma 1, lettera a) introduce alcune specificazioni relative alla **deroga all'obbligo di assicurazione RC auto**, di cui all'[articolo 122-bis](#) del Codice delle assicurazioni private ([decreto legislativo n. 209 del 2005](#)).

La modifica di cui al **numero 1**) aggiunge una **precisazione** relativamente alla deroga per **inidoneità all'uso del veicolo come mezzo di trasporto**. Infatti, è chiarito che **rientra nella suddetta deroga l'ipotesi di veicolo privo di parti essenziali che lo rendano, in maniera stabile, inidoneo per il suo utilizzo**.

Posto che, ai sensi della direttiva (UE) 2021/2118, l'uso del veicolo come mezzo di trasporto è elemento essenziale per il sorgere dell'obbligo assicurativo, l'inidoneità definitiva all'utilizzo in tal senso del veicolo rappresenta una causa di esclusione dell'obbligo assicurativo. Secondo quanto indicato dal Governo nella relazione illustrativa, la fattispecie riguarda principalmente i veicoli in stato di rottame o privi di motore. La deroga **non** opererebbe invece per i veicoli privi di elementi facilmente inseribili nella macchina, come le ruote o le batterie.

Il **numero 2)** aggiunge la previsione della **possibilità** per i **veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico** di **adempiere** l'obbligo assicurativo **anche con schemi di contratti di assicurazione** diversi dal classico schema della responsabilità civile dei veicoli a motore, focalizzato sul rischio di movimento del veicolo. Negli schemi di assicurazione specifici per i veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico, è obbligatorio **indicare separatamente il premio per il rischio di stazionamento** (c.d. rischio statico) e quello per il **rischio di movimento**.

In base a quanto dichiarato nella relazione illustrativa, il Governo ha inteso procedere con l'opzione delle **assicurazioni per il rischio statico**, al fine di garantire il requisito del **congruo indennizzo** ai danneggiati da veicoli fermi in un museo, come richiesto dal considerando 14 della [direttiva](#) (UE) n. 2021/2118.

Secondo quanto segnalato dal Governo nella relazione illustrativa, i veicoli in possesso del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica registrati in Motorizzazione Civile nel 2025 risultano essere 309.899, di cui 219.456 auto e 90.443 moto, pari allo 0,53% del totale del parco circolante (58.286.115 veicoli).

La disposizione di cui al **numero 3)** inserisce il comma 2-bis nell'articolato normativo dell'articolo 122-bis, con cui si prevede che un **decreto del Ministero delle imprese e del made in Italy**, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS), può prevedere ulteriori **schemi contrattuali** di assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile per circolazione di **veicoli ad uso stagionale**, la cui **durata è inferiore all'anno** (c.d. polizze infra-annuali).

Si ricorda che l'[articolo 170-bis](#) del Codice delle assicurazioni private prevede una durata minima annuale o, su richiesta dell'interessato, di un anno più frazione, del contratto di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti.

## Direttiva (UE) 2021/2118

La direttiva (UE) 2021/2118 aggiorna i contenuti della direttiva 2009/103/CEE sull'**assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli**. Tale atto legislativo, in sintesi, rafforza i diritti delle vittime di incidenti automobilistici, garantendo loro l'intero risarcimento dovuto, anche quando l'assicuratore è insolvente; estende l'ambito di applicazione della direttiva 2009/103/CEE; allinea i livelli minimi di copertura dell'assicurazione autoveicoli in tutta l'Unione; migliora le norme sul controllo dell'assicurazione da parte degli Stati membri; inserisce norme sull'uso dell'attestazione di sinistralità pregressa da parte da parte di una nuova assicurazione; definisce strumenti indipendenti di confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli.

Per quanto qui di interesse, all'articolo 3 è inserita un'esenzione dall'**ambito di applicazione della direttiva per i veicoli usati in eventi e attività sportivi motoristici** e all'articolo 5 si prevedono alcune **deroghe** all'articolo 3, soggette comunque ad alcune condizioni. Tali deroghe riguardano i veicoli ritirati dalla circolazione, i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni, i veicoli il cui utilizzo su strade pubbliche non è autorizzato, conformemente al diritto nazionale. L'**elenco di deroghe** è comunicato alla Commissione europea.

## Assicurazione civile generale in caso di gare e competizioni sportive -modifiche articolo 124 del decreto legislativo n. 209 del 2005

L'**articolo 1, comma 1, lettera b)** reca delle modifiche all'**articolo 124** del [decreto legislativo n. 209 del 2005](#) (c.d. "Codice delle assicurazioni private - CAP") concernente gli obblighi assicurativi in materia di **gare e competizioni sportive**.

Nello specifico, il **punto n. 1) della lettera b)**, sostituendo il **comma 1** del citato articolo 124, stabilisce che le **gare e le competizioni sportive di qualsiasi genere di veicoli a motore** e le relative prove **possono essere autorizzate, anche se in circuiti chiusi, solo se l'organizzatore abbia provveduto a contrarre**:

- l'assicurazione civile dei veicoli a motore (c.d. "RCA"), **o in alternativa**;
- l'**assicurazione generale** prevista dall'articolo 2, comma 3, numero 13, del medesimo decreto legislativo.

Conseguentemente, il **punto n. 2)**, modificando il **comma 2** del medesimo articolo 124, stabilisce che l'assicurazione **stipulata dall'organizzatore** copre la responsabilità dell'organizzatore e degli altri obbligati per i danni arrecati alle persone, agli animali e alle cose, esclusi i danni prodotti ai partecipanti stessi e ai veicoli da essi adoperati.

Si ricorda che l'articolo 124, comma 1, del decreto legislativo n. 209 del 2005 è stato dapprima modificato dall'articolo 2, comma 1, lettera e), del [decreto legislativo n. 184 del 2023](#), in attuazione della legge di delegazione europea 2021 ([legge n. 127 del 2022](#)) che ha disposto, tra l'altro, il recepimento della [direttiva \(UE\) 2021/2118](#).

Con tale modifica si è, pertanto, precisato che, a decorrere dal 23 dicembre 2023 (data di entrata in vigore del decreto legislativo), l'assicurazione contratta dall'organizzatore, per ottenere l'autorizzazione allo svolgimento di gare e competizioni sportive di qualsiasi genere di veicoli a motore, **deve essere riferita alla responsabilità civile dei veicoli a motore (RCA)**. Tale responsabilità, come chiarito nella relazione illustrativa, è altresì riferita al ramo danni di cui al numero 10 dell'articolo 2, comma 3, del medesimo decreto legislativo n. 209 del 2005.

Tanto premesso, ai sensi della vigente formulazione dell'articolo 124, il comma 1 stabilisce che le gare e le competizioni sportive di qualsiasi genere di veicoli a motore e le relative prove non possono essere autorizzate, **anche se in circuiti chiusi**, se l'organizzatore non abbia provveduto a contrarre assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli a motore [a tali parole si propone di aggiungere le seguenti "**o, in alternativa, assicurazione generale di cui all'articolo 2, comma 3, numero 13.**"]. Al successivo comma 2 che l'assicurazione [a tali parole si propone di aggiungere le seguenti "**stipulata dall'organizzatore**"] copre la responsabilità dell'organizzatore e degli altri obbligati per i danni arrecati alle persone, agli animali e alle cose, esclusi i danni prodotti ai partecipanti stessi e ai veicoli da essi adoperati.

Pertanto, in alternativa alla stipulazione dell'assicurazione civile dei veicoli a motore "RCA", si intende riconoscere all'organizzatore di gare e competizioni sportive di qualsiasi genere di veicoli a motore la **possibilità di contrarre l'assicurazione per responsabilità civile generale**.

Più precisamente, il richiamato articolo 2, comma 3, del decreto legislativo n. 209 del 2005, nel definire la **classificazione dei rischi** relativi al per "ramo danni", al **numero 13** definisce la "**responsabilità civile generale**" come **ogni responsabilità diversa** dalle seguenti:

- **responsabilità civile autoveicoli terrestri**, a sua volta definita come ogni responsabilità risultante dall'uso di autoveicoli terrestri ivi compresa la responsabilità del vettore (numero 10);
- **responsabilità civile aeromobili**, a sua volta definita come ogni responsabilità risultante dall'uso di veicoli aerei ivi compresa la responsabilità del vettore (numero 11);
- **responsabilità civile veicoli marittimi, lacustri e fluviali**, a sua volta definita come ogni responsabilità risultante dall'uso di veicoli fluviali, lacustri e marittimi ivi compresa la responsabilità del vettore (numero 12).

In tal modo, l'assicurazione per responsabilità civile generale (articolo 2, comma 3, numero 13) garantisce all'organizzatore contraente la medesima copertura – garantita dalla RCA di cui all'articolo 2, comma 3, numero 10 – per i danni arrecati alle persone, agli animali e alle cose, **ad esclusione dei danni prodotti ai partecipanti stessi e ai veicoli da essi adoperati**.

A tale riguardo, la relazione illustrativa chiarisce che la modifica *de qua* si è resa necessaria al fine di **tutelare il settore dell'automobilismo sportivo italiano e di evitare di gravarlo con ulteriori costi derivanti dall'obbligo assicurativo RC auto in caso di gare e competizioni sportive**, anche se le stesse si svolgono su circuiti chiusi o su strade interdette alla circolazione, tenendo presente le disposizioni della direttiva 2021/2118 (UE).

L'esigenza di individuare una diversa soluzione normativa per l'automobilismo sportivo italiano è stata avanzata all'IVASS da Automobile Club d'Italia – ACI.

Come ricordato dalla medesima relazione illustrativa, la direttiva (UE) 2021/2118, inserendo un ulteriore comma all'articolo 3 della direttiva 2009/103/CE (ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2), prevede che l'obbligo assicurativo per la responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli (RCA) non sia applicabile nel caso di utilizzo 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, quando "lo Stato membro garantisce che l'organizzatore dell'attività o qualsiasi altra parte abbia stipulato un'assicurazione alternativa oppure abbia 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".

Con riferimento alla possibilità che l'assicurazione per responsabilità civile generale, di cui al numero 13 dell'articolo 2, comma 3, del medesimo decreto legislativo n. 209 del 2005, possa coprire i medesimi danni dell'assicurazione per responsabilità civile autoveicoli (RCA), di cui al numero 10 del medesimo articolo 2, comma 3, la relazione illustrativa evidenzia che può esservi una differenza tra i due tipi di assicurazioni in merito ai massimali, in quanto quelli per la RCA sono stabiliti per legge, invece, quelli dello schema per la responsabilità civile generale sono rimessi alla disciplina contrattuale.

A tale riguardo si segnala tuttavia che la possibilità di deroga all'applicazione dell'obbligo di stipulare un'assicurazione per la responsabilità civile appare circoscritto dalla normativa unionale alle sole ipotesi **nelle quali gli eventi o le attività sportivi motorisitici** (corse, gare, allenamenti, prove e dimostrazioni) **si svolgano in una zona soggetta a restrizioni e delimitata**. Si ricorda, a titolo esemplificativo, che nell'ambito delle competizioni di rally le cosiddette prove di collegamento **si svolgono in aree aperte alla ordinaria circolazione veicolare**, e i veicoli circolano nel rispetto delle norme del Codice della strada.

Anche in queste ultime ipotesi la disciplina in commento **sembra prevedere l'applicazione della citata deroga** all'obbligo di assicurazione per responsabilità civile da parte dell'organizzatore, alla luce della circostanza che, qualora, anche nell'ambito di competizioni sportive, la circolazione avvenga in aree aperte al traffico veicolare sussiste comunque l'obbligo di assicurazione RCA auto per i partecipanti alla competizione o all'evento.

La relazione AIR inviata alle Camere chiarisce infatti che l'intendimento della disposizione, "tenendo presente le disposizioni della direttiva (UE) 2021/2118, sarebbe quello di prevedere che, in caso di gare e competizioni sportive, su circuiti chiusi o su strade interdette alla circolazione, possa essere stipulata assicurazione generale di cui all'articolo 2, comma 3, numero 13 del CAP (responsabilità civile generale diversa da quella RC auto), fermo restando, per i proprietari dei veicoli, l'obbligo di copertura assicurativa RC auto per il transito dei suddetti veicoli su strade aperte al traffico".

Sembrerebbe pertanto che il sistema derivante dalle modifiche normative introdotte imponga comunque ai proprietari dei veicoli l'obbligo di copertura assicurativa contro la responsabilità civile anche nel caso in cui la circolazione in zone non rientranti nella deroga sopra indicata, sia prevista nel corso di eventi o competizioni motoristiche sportive, mentre gli organizzatori delle competizioni potrebbero optare anche in tali casi per la sottoscrizione di un'assicurazione generale.

*In considerazione di tali profili, si valuti comunque l'opportunità di prevedere, in capo agli organizzatori di competizioni o eventi sportivi per i quali è prevista la circolazione in aree aperte al traffico veicolare, l'obbligo di verificare che i veicoli partecipanti alla competizione o all'evento siano titolari di assicurazione RCA.*

## Ripristino compiti di vigilanza dell'IVASS in materia di attestazione sullo stato di rischio modifiche articolo 134 del decreto legislativo n. 209 del 2005

L'articolo 1, comma 1, lettera c) reca delle modifiche all'**articolo 134** del [decreto legislativo n. 209 del 2005](#) (c.d. "Codice delle assicurazioni private - CAP") concernente l'**attestazione sullo stato del rischio**.

Nello specifico, il **punto n. 1) della lettera c)**, modificando il **comma 1** del citato articolo 134, stabilisce che l'**IVASS vigila sulla corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica** contenente le informazioni sull'attestazione dello stato di rischio inherente almeno agli ultimi 5 anni del contratto di assicurazione obbligatoria relativo ai veicoli a motore, ovvero l'assenza di sinistri in capo al contraente (c.d. "**attestazione di sinistralità pregressa**").

Si ricorda che, come indicato al considerando (1) del regolamento di esecuzione (UE) 2024/1855, i **contraenti di una polizza assicurativa della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli possono esigere**, in qualunque momento, un'**attestazione dello stato di rischio della garanzia di responsabilità civile** concernente un qualsiasi veicolo coperto da tale contratto almeno durante gli ultimi 5 anni del rapporto contrattuale, oppure dell'assenza di sinistri (c.d. "**attestazione di sinistralità pregressa**").

Ai sensi della vigente formulazione dell'articolo 134, comma 1, del decreto legislativo n. 209 del 2005, il contraente o, se persona diversa, il proprietario ovvero l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio o il locatario in caso di locazione finanziaria hanno diritto di esigere in qualunque momento, entro quindici giorni dalla richiesta, l'attestazione sullo stato del rischio relativo ad almeno gli ultimi cinque anni del contratto di assicurazione obbligatoria relativo ai veicoli a motore, oppure dell'assenza di sinistri. Le imprese di assicurazione non trattano i contraenti in maniera discriminatoria, né maggiorano i premi in ragione della loro nazionalità o unicamente sulla base del loro precedente Stato membro di residenza. Le imprese di assicurazione trattano le attestazioni emesse in altri Stati membri alla pari di quelle emesse da un'impresa di assicurazione avente sede nel territorio della Repubblica, anche in relazione all'applicazione di eventuali sconti. La consegna dell'attestazione sullo stato del rischio è effettuata per via telematica, attraverso l'utilizzo delle banche dati elettroniche di cui al comma 2 o di cui all'articolo 135 [a tale comma si propone di aggiungere il seguente periodo "**L'IVASS vigila sulla corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica.**"].

Ai sensi del citato articolo 135, comma 2, del medesimo decreto legislativo, le imprese di assicurazione autorizzate in Italia all'esercizio dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore sono tenute a comunicare i dati riguardanti i sinistri gestiti, compresi i sinistri gestiti in qualità di impresa designata ai sensi dell'articolo 286, nonché i sinistri gestiti dall'Ufficio centrale italiano ai sensi dell'articolo 125, comma 5, e dell'articolo 296, secondo le modalità stabilite con regolamento adottato dall'IVASS. Al medesimo adempimento sono tenute le imprese aventi sede legale in uno Stato membro dell'Unione europea ammesse a operare in Italia in regime di libera prestazione dei servizi o in regime di stabilimento e abilitate all'esercizio dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore nel territorio della Repubblica.

Il successivo **punto n. 2) della lettera c)**, sostituendo il **secondo periodo del comma 3** del citato articolo 134, attribuisce all'**IVASS il compito di determinare, con regolamento, le indicazioni aggiuntive relative all'attestazione sullo stato del rischio**, rispetto a quelle previste dal modello europeo, di cui al [regolamento di esecuzione \(UE\) 2024/1855](#), nonché di **stabilirne la validità – comunque non inferiore a 12 mesi – ed individuare i termini relativi alla decorrenza e alla durata del periodo di osservazione del rischio**.

In particolare, si precisa che le indicazioni contenute nell'attestazione sullo stato del rischio devono comprendere i **dati relativi ai sinistri e al conducente del veicolo**.

Si attribuisce al medesimo regolamento IVASS il compito di **disciplinare le modalità di alimentazione e di accesso alla banca dati elettronica** di cui al comma 2, nonché le **modalità di consegna dell'attestato di rischio**.

Ai sensi dell'articolo 134, comma 2, del decreto legislativo n. 209 del 2005, l'impresa di assicurazione inserisce le informazioni riportate sull'attestato di rischio in una banca dati elettronica detenuta da enti pubblici ovvero, qualora già esistente, da enti privati, al fine di consentire adeguati controlli nell'assunzione dei contratti di assicurazione di cui all'articolo 122, comma 1. In ogni caso l'IVASS ha accesso gratuito alla banca dati contenente le informazioni sull'attestazione.

Ai sensi dell'articolo 122, comma 1, del medesimo decreto legislativo sono soggetti all'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi, di cui all'articolo 2054 del codice civile, i veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *rr*), qualora utilizzati conformemente alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente.

I veicoli in questione, elencati alla citata lettera *rr*) dell'articolo 1, sono i seguenti:

- 1) qualsiasi veicolo a motore 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;
- 2) qualsiasi rimorchio destinato ad essere utilizzato con un veicolo di cui al numero 1), a prescindere che sia ad esso agganciato o meno;
- 3) i veicoli elettrici leggeri individuati con apposito decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy* e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.

L'articolo 2054 del codice civile reca delle disposizioni in materia di responsabilità civile nella circolazione dei veicoli. In particolare, secondo la normativa civilistica, il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno (comma primo); nel caso di scontro tra veicoli, invece, si presume – fino a prova contraria – che ciascuno dei contraenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli (comma secondo).

Infine, per le **finalità di vigilanza** – di cui al comma 1 – sulla **corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica** contenente le informazioni sull'attestazione, si prevede che l'IVASS possa accedere alle seguenti banche dati di cui agli articoli 225 e 226 [decreto legislativo n. 285 del 1992](#):

- **archivio nazionale delle strade** presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti;
- **archivio nazionale dei veicoli** presso il Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e trasporti;
- **anagrafe nazionale degli abilitati alla guida**, che include anche incidenti e violazioni presso il Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e trasporti.

La vigente formulazione dell'articolo 134, comma 3, del decreto legislativo n. 209 del 2005, stabilisce che la classe di merito indicata sull'attestato di rischio si riferisce al proprietario del veicolo. **In caso di cessazione del rischio assicurato o in caso di sospensione o di mancato rinnovo del contratto di assicurazione per mancato utilizzo del veicolo, l'ultimo attestato di rischio conseguito conserva validità per un periodo di cinque anni** [si propone di sostituire il secondo periodo con il seguente "L'IVASS con regolamento determina le indicazioni aggiuntive relative all'attestazione sullo stato del rischio, rispetto a quelle previste dal modello europeo, approvato con regolamento di esecuzione (UE) 2024/1855 della Commissione, del 3 luglio 2024, ne stabilisce la validità, comunque non inferiore a dodici mesi, ed individua i termini relativi alla decorrenza e alla durata del periodo di osservazione del rischio. Le indicazioni contenute nell'attestazione sullo stato del rischio devono comprendere i dati relativi ai sinistri e al conducente del veicolo. Con medesimo regolamento l'IVASS disciplina le modalità di alimentazione e di accesso alla banca dati elettronica di cui al comma 2 e le modalità di consegna dell'attestato di rischio. Per le finalità di vigilanza di cui al comma 1, l'IVASS accede alle banche dati di cui agli articoli 225 e 226 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285."]

A tale riguardo, la relazione illustrativa chiarisce che le modifiche al comma 3 dell'articolo 134 del decreto legislativo n. 209 del 2005 rispondono all'esigenza di consentire all'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS) di esercitare attività di cui già era titolare prima della modifica apportata al Codice delle assicurazioni private con il [decreto legislativo n. 184 del 2023](#).

In particolare, la precedente versione dell'articolo 134 del CAP attribuiva all'IVASS il compito di determinare, con regolamento, le indicazioni relative all'attestazione sullo stato di rischio che l'impresa doveva consegnare al contraente in occasione di ciascuna scadenza annuale dei contratti di assicurazione obbligatoria relativi ai veicoli a motore.

Tale norma è stata poi modificata dall'articolo 2, comma 1, lettera *i*), numero 1), del decreto legislativo n. 184/2023, attuativo della direttiva (UE) 2021/2118, che ha eliminato il riferimento al potere regolamentare dell'IVASS, in considerazione del disposto dell'articolo 1, numero 15 della citata direttiva, che sostituisce l'articolo 16 della direttiva 2009/103/CE. La disposizione da ultimo citata stabilisce il contenuto dell'attestato di sinistralità pregressa e dispone che la Commissione europea, con l'adozione di atti di esecuzione specifichi, per mezzo di un modello, la forma e il contenuto di tali attestazioni.

La relazione illustrativa ricorda che il modello dell'attestazione di sinistralità pregressa è stato successivamente definito con il sopracitato regolamento di esecuzione (UE) 2024/1855. In conseguenza di ciò, si è tenuto un tavolo tecnico con l'IVASS e l'ANIA in esito al quale si è reso necessario un accordo tra l'attuale formulazione dell'articolo 134 CAP e la normativa unionale, al fine di garantire l'efficace funzionamento della banca dati sinistri.

## Clausola di invarianza finanziaria

L'**articolo 2** stabilisce che dalle disposizioni del presente decreto legislativo **non** devono derivare **nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica**.

Gli **adempimenti** a carico delle amministrazioni interessate (Ministero delle imprese e del *made in Italy*, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, IVASS) sono svolti con le **risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente**.

**Senato: Dossier n. 613**

**Camera: n. 363**

**12 gennaio 2026**

Senato Servizio Studi del Senato  
Ufficio ricerche nei settori economico e finanziario  
Camera Servizio Studi  
Dipartimento Finanze

Studi1@senato.it - 066706-2451

✉ SR\_Studi

st\_finanze@camera.it - 066760-9496

✉ CD\_finanze

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.  
FI0149