

# dossier

XIX Legislatura

Gennaio 2026

**Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, di recepimento della direttiva (UE) 2021/2118, 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**

Atto del Governo n. 363

**SERVIZIO DEL BILANCIO**

Tel. 06 6706 5790 –  SBilancioCU@senato.it –  @SR\_Bilancio

Nota di lettura n. 317

**SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO**

Tel. 06 6760 2174 / 9455 –  bs\_segreteria@camera.it

Verifica delle quantificazioni n. 421

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio del bilancio del Senato della Repubblica.

## **INDICE**

PREMESSA .....	1
Articolo 1 ( <i>Modifiche al codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209</i> ) .....	1
Articolo 2 ( <i>Clausola di invarianza finanziaria</i> ) .....	4



## **INFORMAZIONI SUL PROVVEDIMENTO**

<b>Natura dell'atto:</b>	Schema di decreto legislativo	
<b>Atto del Governo n.</b>	363	
<b>Titolo breve:</b>	Assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità	
<b>Riferimento normativo:</b>	Articolo 31, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, e articolo 1 della legge 4 agosto 2022, n. 127	
<b>Relazione tecnica (RT):</b>	Presente	
	<b>Senato</b>	<b>Camera</b>
<b>Commissione competente:</b>	9 <sup>a</sup> (Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare) in sede <i>consultiva</i> 2 <sup>a</sup> (Giustizia), 4 <sup>a</sup> (Politiche dell'Unione europea) e 5 <sup>a</sup> (Bilancio) <i>in sede osservazioni</i>	<i>Assegnazione primaria: VI Finanze</i> <i>Deliberazione di rilievi: V Bilancio e Tesoro</i> <i>Esame per i profili di compatibilità normativa UE: XIV Politiche dell'Unione Europea</i>

## **PREMESSA**

Il presente schema di decreto legislativo è stato predisposto in attuazione della previsione recata dall'articolo 31, comma 5, della legge n. 234 del 2012. In particolare, entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 184 del 22 novembre 2023 – recante il recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 (RC auto) - il Governo è autorizzato, con la medesima procedura, ad adottare disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati in attuazione delle direttive elencate nell'Allegato A (nel caso di specie, la direttiva indicata col numero 13) della legge n. 127 del 2022 – Legge di delegazione europea 2021, tra i quali è ricompreso il suddetto decreto legislativo.

## **Articolo 1**

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

Il comma 1 apporta le seguenti modificazioni al codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005:

- la lettera *a*) interviene sull'articolo 122-*bis* nei seguenti termini:
  - il numero 1), integrando il comma 2, esenta dall'obbligo di polizza assicurativa per la responsabilità civile il veicolo privo di parti essenziali che lo rendano, in maniera stabile, inidoneo per il suo utilizzo;
  - il numero 2), aggiungendo un periodo al medesimo comma 2, prevede la possibilità di introdurre nuovi schemi assicurativi che separino il premio per il rischio derivante dal movimento rispetto a quello di stazionamento statico per i veicoli d'epoca o di interesse storico-collezionistico;

- il numero 3), aggiungendo il comma 2-*bis*, dispone che con decreto interministeriale, sentito l'IVASS, possono essere, altresì, previsti schemi di contratti di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione, per uso stagionale, dei veicoli a motore e dei natanti la cui durata può essere inferiore al termine di cui all'articolo 170-*bis* (che prevede una durata annuale per tali contratti);
- la lettera *b*), sostituendo il comma 1 dell'articolo 124, 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 o strade interdette alla circolazione (tale riferimento alle strade interdette innova la legislazione vigente), se l'organizzatore non abbia provveduto a contrarre assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli a motore o, in alternativa, l'assicurazione per responsabilità civile generale (ramo danni) di cui all'articolo 2, comma 3, numero 13 (anche tale alternativa innova la legislazione vigente). Inoltre, modificando il comma 2, puntualizza che la suddetta assicurazione per le gare e le competizioni sportive viene stipulata dall'organizzatore;
- la lettera *c*), aggiungendo un periodo al comma 1 dell'articolo 134, prevede che l'IVASS vigili sulla corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica (cd. "banca dati sinistri", dedicata alla conservazione e consegna dell'attestazione sullo stato del rischio relativo ad almeno gli ultimi 5 anni del contratto di assicurazione obbligatoria relativo ai veicoli a motore, oppure dell'assenza di sinistri); inoltre, sostituendo il secondo periodo del comma 3 del medesimo articolo 134, stabilisce che 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, ne stabilisce la validità, comunque non inferiore a 12 mesi, e 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 (archivio nazionale delle strade, archivio nazionale dei veicoli e anagrafe nazionale degli abilitati alla guida) del decreto legislativo n. 285 del 1992.

**La RT** esordisce asserendo che lo schema di decreto in oggetto non prevede alcuna disposizione che possa determinare effetti finanziari negativi a carico della finanza pubblica, trattandosi solo di disposizioni integrative e correttive già introdotte e vagliate con l'approvazione del decreto legislativo n. 184 del 2023, di recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 RCA e non dispone, quindi, l'introduzione di ulteriori compiti per l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS) o per Autorità di vigilanza nazionali, ad eccezione delle necessarie modifiche introdotte in ordine all'attestazione sullo stato di rischio, né l'attribuzione di nuovi poteri rispetto a quelli previsti dalla legislazione vigente, limitandosi a riformulare, in specifici casi, quelli già conferiti dal testo del decreto legislativo n. 209 del 2005, recante il Codice delle assicurazioni private (CAP), assicurando una maggiore aderenza alla direttiva RC auto e una maggiore corrispondenza alle esigenze degli operatori del mercato e degli *stakeholder* del settore.

In relazione alla lettera *a*), la RT ribadisce che introduce la possibilità di escludere l'obbligo dell'assicurazione RC auto per i veicoli in stato di «rottame» o che siano privi delle parti essenziali, nonché per i veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico di cui all'articolo 60 del Codice della strada e per alcuni mezzi di trasporto ad utilizzo

c.d. stagionale, prevedendo la possibilità di stipulare un contratto inferiore alla durata ordinaria di un anno (c.d. polizze *infrannuali*).

Dopo aver ribadito anche il contenuto della lettera *b*), la RT rappresenta che la lettera *c*) consente all'IVASS di esplicare attività che erano già attribuite all'Istituto di vigilanza prima della novella al Codice delle assicurazioni private in tema di attestati di rischio (apportata con il decreto legislativo n. 184 del 2023) e per un più efficace coordinamento normativo con il Regolamento di esecuzione (UE) 1855/2024. In tal modo è possibile per l'IVASS garantire la continuità del quadro regolatorio relativo all'attestato di rischio e alla banca dati sinistri.

Pertanto sono state ripristinate talune attività che erano già in capo all'Autorità di vigilanza prima dell'emanazione del decreto legislativo n. 184 del 2023.

Tali disposizioni non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto l'IVASS svolge le attività previste dalla disposizione con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

**Al riguardo**, si osserva che le modifiche apportate con le lettere *a*) e *b*) potrebbero determinare una riduzione dei premi assicurativi versati alle compagnie.

Infatti, la deroga all'obbligo assicurativo prevista nel caso in cui il veicolo non è idoneo all'uso come mezzo di trasporto, cioè quando il veicolo sia privo di parti essenziali che lo rendano, in maniera stabile, inidoneo per l'uso dello stesso (lettera *a*), numero 1)), appare suscettibile di determinare l'effetto sopra prospettato, per quanto in misura molto contenuta. Anche il regime di separazione del rischio di cui alla lettera *a*), numero 2) (con autonoma rilevanza per il cd. rischio statico, inferiore a quello derivante dal movimento del veicolo), riconosciuto per i veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico, correlato al fatto che tali veicoli hanno un minore tasso di sinistrosità, essendo spesso esposti in spazi museali – come ricorda la Rel. Ill. –, potrebbe comportare una riduzione dell'ammontare dei premi versati<sup>1</sup>.

In relazione alla lettera *b*), si fa presente che la Rel. Ill. afferma che, “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), si è pertanto ritenuto opportuno intervenire sull'articolo 124 del CAP, [...]”, prevedendo che “possa essere stipulata assicurazione generale di cui all'articolo 2, comma 3, numero 13 del CAP”. Appare pertanto che l'alternativa introdotta, ovvero la possibilità di stipulare assicurazione per la responsabilità civile generale in luogo di quella specifica per la circolazione di veicoli, potrebbe condurre a un contenimento dei costi sostenuti dagli organizzatori di gare e competizioni sportive, con minori versamenti di premi assicurativi, trattandosi di assicurazione che, pur coprendo i danni a terzi, compresi gli

---

<sup>1</sup> Sul punto si rappresenta che, come evidenziato dalla Rel. Ill., 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).

spettatori e altri passanti, non necessariamente copre i danni ai piloti partecipanti e ai loro veicoli e che, inoltre, prevede massimali rimessi alla disciplina contrattuale e non già stabiliti per legge come quelli per la RCA.

Tanto premesso, la possibile riduzione dei premi assicurativi, che sarebbe comunque contenuta ma che andrebbe quantificata, potrebbe riflettersi sul gettito fiscale, in termini di IRES e di IRAP dovute dalle compagnie di assicurazione, nonché di IVA e di imposta sui premi assicurativi RCA (aliquota pari al 12,5%, +/- 3,5% a discrezione delle province) versate dai clienti, pur tenendo conto delle conseguenti, minori deduzioni fiscali per i premi in questione correlati a veicoli posseduti da imprese e utilizzati nel processo produttivo (in quanto fattori di costo per queste ultime). Tali effetti andrebbero valutati e stimati.

Per quanto attiene al numero 3) della lettera *a*), la facoltà di stipulare polizze di durata inferiore a quella annuale non dovrebbe invece sostanzialmente incidere sull'ammontare dei premi pagati, considerando l'esistenza di una prassi conforme alla novità proposta, come riporta la Rel. Ill. sulla scorta delle osservazioni mosse dall'ANIA.

Appare poi sostenibile la clausola d'invarianza finanziaria di cui all'articolo 2 in relazione alla vigilanza dell'IVASS (lettera *c*) del comma 1) sulla corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica (cd. "banca dati sinistri") e alla correlata facoltà di accesso del medesimo istituto alle tre banche dati di cui agli articoli 225 e 226 del decreto legislativo n. 285 del 1992.

Nulla da osservare infine sull'ulteriore potere regolamentare attribuito all'IVASS dalla medesima lettera *c*).

## **Articolo 2** **(Clausola di invarianza finanziaria)**

Il comma 1 stabilisce che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**La RT** ribadisce il contenuto della clausola di invarianza finanziaria.

**Al riguardo**, nulla da osservare.