

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato

(BATTAGLIA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 FEBBRAIO 1988

Disciplina dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione nel territorio della Repubblica dei veicoli a motore e dei natanti immatricolati o registrati in Stati esteri

ONOREVOLI SENATORI. — La soluzione dei problemi assicurativi della circolazione veicolare internazionale è stata impostata in Europa con la raccomandazione n. 5 del 1949 del Sottocomitato per i trasporti su strada costituito presso l'ONU a Ginevra. Da tale raccomandazione rivolta a tutti gli Stati ha preso le mosse, attorno agli anni cinquanta, un sistema convenzionale su basi privatistiche avente ad oggetto la collaborazione tra i mercati assicurativi di alcuni Stati dell'Europa occidentale.

Il sistema, fondato sugli organismi costituiti tra le imprese operanti nello stesso mercato nazionale, si è rapidamente esteso a tutti i

Paesi europei, con la sola eccezione dell'URSS e dell'Albania.

Detto sistema si è evoluto mediante convenzioni tra gli organismi nazionali di assicurazione (denominati *bureaux*), in forza delle quali ogni «bureau» è stato abilitato a rilasciare agli automobilisti del proprio Paese un certificato internazionale uniforme di assicurazione (noto come «carta verde») riconosciuto ed accettato da tutti i corrispondenti organismi dei Paesi esteri. La «carta verde» è quindi il documento assicurativo che abilita a circolare temporaneamente sul territorio di uno Stato diverso da quello di immatricolazione del veicolo e che,

in caso di incidente prodotto da tale veicolo, permette al *bureau* del Paese nel cui territorio l'incidente si è verificato di procedere al risarcimento a favore delle vittime, secondo le norme in vigore nel proprio Paese, ottenendone poi il rimborso dal *bureau* del Paese di origine dell'automobilista responsabile.

Tale sistema, che ha creato una fitta rete di collegamenti e di rapporti giuridici ed economici tra i *bureaux* dei vari Paesi, funziona in maniera soddisfacente da oltre trenta anni.

In Italia la materia è attualmente regolata, per quanto riguarda la temporanea circolazione sul territorio nazionale di veicoli a motore immatricolati all'estero, dall'articolo 6 della legge 24 dicembre 1969, n.990, successivamente modificato dal decreto-legge 23 dicembre 1976, n.857, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, nonché dall'articolo 7 del regolamento di esecuzione della suddetta legge n.990, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1970, n. 973. La normativa italiana in vigore demanda ad un organismo costituito tra le compagnie assicuratrici del ramo e riconosciuto con appositi decreti ministeriali, l'UCI (Ufficio centrale italiano), lo svolgimento dei compiti previsti dalla convenzione *interbureaux* stipulata dallo stesso UCI nel 1954.

I problemi assicurativi della circolazione veicolare costituiscono altresì l'oggetto della direttiva 72/166/CEE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità. Anche il suddetto atto normativo comunitario riconosce il sistema dei *bureaux* e subordina anzi la propria entrata in vigore alla stipulazione (regolarmente avvenuta) di una convenzione supplementare tra i *bureaux* degli Stati membri della Comunità.

Alla suddetta direttiva è stata data attuazione nell'ordinamento italiano mediante atti amministrativi: si tratta di due decreti del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato emessi entrambi in data 12 ottobre 1972, con i quali rispettivamente si estende a tutto il territorio della Comunità la copertura assicurativa delle polizze «responsabilità civile auto»

italiane e si abilita l'UCI a provvedere al risarcimento dei danni provocati in Italia dalla circolazione di veicoli immatricolati o registrati in uno degli Stati membri della Comunità; con successivi decreti si è modificata la clausola integrativa di estensione della validità territoriale della garanzia assicurativa rilasciata con polizza «responsabilità civile auto» e si è estesa la legittimazione dell'UCI al risarcimento di danni provocati da autoveicoli immatricolati o registrati in certi Stati terzi rispetto alla Comunità.

L'estensione, tramite l'UCI, della copertura assicurativa anche ai danni provocati in Italia da veicoli esteri presuppone tuttavia il possesso, da parte degli automobilisti stranieri, del certificato internazionale di assicurazione (la cosiddetta «carta verde»), di cui all'articolo 6 della citata legge 24 dicembre 1969, n. 990. Tale documento, per il quale la direttiva del 1972 ha abolito il controllo da parte dei normali organi di polizia, tuttavia è stato praticamente soppresso in tutti gli Stati europei; ciò non tanto per effetto della richiamata soppressione del controllo di polizia alle frontiere, quanto per il fatto che tra gli uffici nazionali di assicurazione sono stati sottoscritti accordi supplementari rispetto alla suddetta convenzione-tipo *interbureaux*.

Infatti, la convenzione supplementare del 12 dicembre 1975 tra i *bureaux* degli Stati comunitari, cui si sono successivamente aggiunti altri accordi con *bureaux* di alcuni Stati terzi, ha potenziato il sistema di stretta collaborazione tra uffici di assicurazione dei diversi Stati convenzionati: in base a tali accordi i risarcimenti pagati alle vittime dall'ufficio del Paese dell'incidente si intendono effettuati per conto dell'ufficio del Paese di immatricolazione o registrazione del veicolo, la cui circolazione ha cagionato il danno. Questo sistema, al quale anche l'UCI attivamente partecipa, ha creato le premesse economiche necessarie per eliminare, come si è detto, il controllo della «carta verde», garantendosi in ogni caso il risarcimento ai danneggiati, come se la «carta verde» esistesse. In altri termini, il possesso materiale della «carta verde» nella Comunità è diventato superfluo, in quanto tutto l'interesse si è spostato sull'accertamento degli elementi di individuazione del Paese di immatricolazione

ne o registrazione del veicolo e quindi di individuazione dell'ufficio che dovrà rimborsare l'ufficio del luogo dell'incidente per quanto da quest'ultimo pagato a titolo di risarcimento ai danneggiati. Ne consegue che oggi nell'Europa comunitaria ed in alcuni Stati terzi, con i quali sono stati stipulati specifici accordi di garanzia reciproca, la circolazione internazionale automobilistica avviene normalmente sulla base del solo possesso della targa, che vale come documento probatorio di garanzia assicurativa.

Il sistema vigente in Italia ai sensi della normativa sopra richiamata si discosta però notevolmente dal sistema sviluppatosi in questi ultimi anni in Europa, giacchè la copertura assicurativa del veicolo estero presuppone sempre il previo rilascio ed il possesso della «carta verde».

Si sono in tal modo avuti un ampio contenzioso aperto presso il Ministero degli affari esteri da privati, compagnie e *bureaux* stranieri, e decisioni giudiziarie contrastanti sulla portata degli obblighi di cui all'articolo 6 della legge n. 990 del 1969.

Ciò posto ed in ragione altresì del vitale interesse italiano allo sviluppo dei rapporti internazionali sul piano del turismo, del commercio e dei trasporti in generale, le cui esigenze richiedono ormai una più aggiornata attuazione della direttiva del Consiglio delle Comunità europee sopra menzionata, si ritiene necessario di integrare il regime stabilito con l'articolo 6 della legge n. 990 del 1969 per quanto attiene alla copertura assicurativa dei veicoli esteri.

Con l'articolo 1 del disegno di legge, che prevede la sostituzione dell'articolo 6 della legge n. 990 del 1969, si ribadisce che, ferma la vigente disciplina per l'assicurazione dei natanti esteri (vedi secondo comma del nuovo testo), la copertura assicurativa dei veicoli immatricolati o registrati all'estero può essere conseguita o mediante la stipula di un normale contratto con una compagnia autorizzata in Italia o mediante la stipula di un contratto di assicurazione temporanea - detta «assicurazione-frontiera» - di durata non inferiore a quindici e non superiore a quarantacinque giorni, o mediante il previo rilascio della «carta verde»; in tutte queste ipotesi la coper-

tura assicurativa deve riguardare l'intero territorio comunitario (vedi commi terzo, quarto e quinto del nuovo testo).

Si prevede inoltre (quarto comma, lettere *a* e *b*) che l'obbligo assicurativo sia da considerare comunque assolto per i veicoli immatricolati in un altro Stato membro della Comunità ovvero in quegli Stati terzi rispetto ai quali l'UCI si sia reso garante per il risarcimento dei danni cagionati dalla circolazione in Italia e apposito atto della Comunità economica europea abbia rimosso l'obbligo degli Stati membri di controllare l'assicurazione di responsabilità civile.

Si prevede altresì che l'organismo costituito in Italia tra le compagnie assicurative autorizzate all'esercizio dell'assicurazione della responsabilità civile sia legittimato a gestire l'assicurazione-frontiera, ad assumere la domiciliazione dell'assicurato, del responsabile civile e del loro assicuratore ed infine a stare in giudizio in nome e per conto delle imprese aderenti nelle azioni di risarcimento intentate dai danneggiati dalla circolazione in Italia di veicoli esteri; si tratta di norme già contenute nell'articolo 6, che viene sostituito.

Con l'ultimo comma dell'articolo sostitutivo si è tuttavia innovata l'attuale normativa riguardo ai termini per comparire in giudizio, quando la citazione del responsabile del danno effettivamente residente all'estero sia notificata al domicilio legale in Italia, cioè presso il *bureau* italiano: in tal caso, dovendo i termini di *vocatio in ius* essere computati in relazione al luogo in cui la notificazione è validamente avvenuta, cioè al luogo in cui ha sede il *bureau* nazionale, appare necessario disporre un congruo aumento, giacchè altrimenti sia il *bureau* domiciliatario sia di conseguenza lo straniero domiciliante, nei termini normali o abbreviati previsti o consentiti dagli articoli 163-*bis* e 313, secondo e terzo comma, del codice di procedura civile, potrebbero non essere in grado di approntare la propria difesa, tenuto conto anche delle prevedibili difficoltà del *bureau* italiano di prendere i necessari contatti con il danneggiante straniero e con il rispettivo *bureau* che, essendo chiamato in definitiva a sopportare le conseguenze risarcitorie dell'azione, contesta sovente violazioni del diritto alla difesa del danneggiante estero in Italia.

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Con l'articolo 2 si attribuisce al *bureau* italiano la legittimazione ad accedere alle informazioni raccolte dagli organi di polizia nel caso di sinistri cagionati dalla circolazione di veicoli o natanti immatricolati o registrati all'estero: si è inteso in tal modo rispondere alla necessità dell'ente di disporre tempestivamente dei dati indispensabili per la gestione delle particolari coperture assicurative di cui al presente disegno di legge.

Con il disegno di legge, che ricalca il precedente provvedimento presentato nella IX legislatura (atto Senato n. 1655), si dà completa attuazione alla direttiva comunitaria n. 72/166. Peraltro, la stessa Commissione delle Comunità europee ha aperto, in data 3 dicembre 1987, una procedura di infrazione nei confronti dello Stato italiano, ai sensi dell'articolo 169 del Trattato di Roma, per violazione delle disposizioni di diritto comunitario.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

1. L'articolo 6 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, come modificato dall'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, è sostituito dal seguente:

«Art. 6. - *1.* Per i veicoli e i natanti di cui agli articoli 1 e 2, immatricolati o registrati in Stati esteri e che circolino temporaneamente nel territorio o nelle acque territoriali della Repubblica, deve essere ottemperato per la durata della permanenza in Italia all'obbligo di assicurazione.

2. Per i natanti l'obbligo di assicurazione è assolto con la stipula di un contratto di assicurazione ai sensi della presente legge o ai sensi degli articoli da 6 a 8 del regolamento di esecuzione della presente legge, ovvero quando l'utente sia in possesso di certificato internazionale di assicurazione rilasciato da apposito ente costituito all'estero, attestante l'esistenza di assicurazione per la responsabilità civile per i danni cagionati ed accettato da un corrispondente ente costituito in Italia, che:

a) si assuma di provvedere alla liquidazione dei danni cagionati in Italia, garantendone il pagamento agli aventi diritto o nei limiti e nelle forme stabiliti dalla presente legge o, eventualmente, nei limiti dei maggiori massimali previsti dalla polizza di assicurazione alla quale si riferisce il certificato internazionale;

b) sia riconosciuto dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, che ne approva lo statuto con proprio decreto.

3. Per i veicoli a motore l'obbligo di cui al comma 1 è assolto mediante contratto di assicurazione stipulato ai sensi della presente legge o secondo le modalità stabilite con l'articolo 7 del regolamento di esecuzione della presente legge e concernente la responsabilità civile derivante dalla circolazione del

veicolo nel territorio della Repubblica e degli altri Stati membri della Comunità economica europea, alle condizioni e fino ai limiti di somma stabiliti dalla legislazione in vigore in ciascuno di essi.

4. L'obbligo di cui al comma 1 si considera altresì assolto per i veicoli a motore muniti di targa di immatricolazione rilasciata:

a) da uno degli altri Stati membri della Comunità economica europea, quando l'apposito ente costituito in Italia nei modi e per gli effetti di cui al comma 2, lettere a) e b), si sia reso garante per il risarcimento dei danni cagionati dalla circolazione in Italia di detti veicoli, sulla base di accordi stipulati con i corrispondenti enti costituiti negli altri Stati della Comunità economica europea e questa abbia riconosciuto detti accordi con proprio atto;

b) da uno degli Stati terzi rispetto alla Comunità economica europea, quando l'apposito ente costituito in Italia nei modi e per gli effetti di cui al comma 2, lettere a) e b), si sia reso garante per il risarcimento dei danni cagionati in Italia dalla circolazione dei veicoli e quando con atto della Comunità economica europea sia stato rimosso l'obbligo negli Stati membri di controllare l'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli muniti di targa di immatricolazione rilasciata da detto Stato terzo.

5. In ogni caso, l'obbligo di cui al primo comma si considera assolto per i veicoli muniti di targa di immatricolazione rilasciata da uno Stato estero, quando l'utente sia in possesso di un certificato internazionale di assicurazione rilasciato da apposito ente costituito all'estero, attestante l'esistenza della assicurazione della responsabilità civile per i danni cagionati dal veicolo nel territorio della Repubblica e degli altri Stati membri della Comunità economica europea ed accettato dal corrispondente ente costituito in Italia nei modi e per gli effetti di cui al comma 2, lettere a) e b).

6. Le disposizioni di cui ai commi 3, 4 e 5 si applicano anche ai veicoli a motore di proprietà di agenti diplomatici e consolari o di funzionari internazionali, o di proprietà di Stati esteri o di organizzazioni internazionali.

7. Le disposizioni di cui al comma 4, lettere *a)* e *b)*, non si applicano per l'assicurazione della responsabilità civile per danni cagionati dalla circolazione dei veicoli aventi targa di immatricolazione rilasciata da uno Stato estero e determinati con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

8. L'ente costituito in Italia tra le imprese autorizzate ad esercitare l'assicurazione di cui alla presente legge e riconosciute nei modi di cui al comma 2, lettera *b)*, oltre ai compiti precisati dai commi precedenti:

a) stipula e gestisce, in nome e per conto delle imprese aderenti, l'assicurazione-frontiera disciplinata nel regolamento di esecuzione della presente legge e provvede alla liquidazione e al pagamento degli indennizzi dovuti;

b) nelle ipotesi di cui ai commi 2, 4 e 5, assume, ai fini del risarcimento dei danni cagionati dalla circolazione in Italia dei veicoli a motore e natanti di cui al presente articolo, la qualità di domiciliatario dell'assicurato, del responsabile civile e del loro assicuratore;

c) è legittimato a stare in giudizio, nelle ipotesi di cui ai commi 2 e 3, in nome e per conto delle imprese aderenti, nelle azioni di risarcimento che i danneggiati dalla circolazione in Italia di veicoli a motore e natanti immatricolati o registrati all'estero possono esercitare direttamente nei suoi confronti ai sensi della presente legge. Si applicano anche nei confronti dell'ente le disposizioni che regolano l'azione diretta contro l'assicuratore del responsabile civile ai sensi della presente legge.

9. Ai fini della proposizione di azione diretta di risarcimento nei confronti dell'organismo di cui al precedente comma, i termini di cui all'articolo 163-*bis*, primo comma, del codice di procedura civile sono aumentati di due volte e non possono comunque essere inferiori a sessanta giorni. I termini di cui all'articolo 313 del codice di procedura civile non possono essere comunque inferiori a sessanta giorni».

Art. 2.

1. In caso di incidente cagionato nel territorio della Repubblica dalla circolazione di

veicoli a motore o natanti immatricolati o registrati all'estero, l'ente di cui all'articolo 6 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, può richiedere ai competenti organi di polizia le informazioni acquisite relativamente alle modalità dell'incidente, alla residenza e al domicilio delle parti, e alla targa di immatricolazione o altro analogo segno distintivo.