

Bruxelles, 30 maggio 2018
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0168 (COD)**

**9365/18
ADD 2**

**EF 147
ECOFIN 494
CODEC 865
SURE 27**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	25 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2018) 248 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante modifica della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2018) 248 final.

All.: SWD(2018) 248 final



Bruxelles, 24.5.2018
SWD(2018) 248 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità

{COM(2018) 336 final} - {SEC(2018) 248 final} - {SWD(2018) 247 final}

Scheda di sintesi

Valutazione d'impatto sulla proposta della Commissione di modifica della direttiva assicurazione autoveicoli

A. Necessità di intervenire

Per quale motivo? Qual è il problema da affrontare?

A seguito della valutazione della direttiva assicurazione autoveicoli, adottata per la prima volta nel 1972 e modificata varie volte, si è concluso che, nonostante la direttiva funzioni generalmente bene, due aspetti stavano influenzando negativamente la sua efficacia:

1. La protezione insufficiente delle vittime di incidenti automobilistici. Due sono i fattori che contribuiscono a ciò:
 - In primo luogo, quando un assicuratore di autoveicoli diventa insolvente prima di liquidare i sinistri che gli derivano dai suoi assicurati, non esistono norme a livello dell'UE per garantire la rapida liquidazione delle vittime, in particolare quando l'assicuratore fornisce un'assicurazione transfrontaliera in regime di libera prestazione dei servizi. Nei recenti casi di insolvenza, si sono verificati notevoli ritardi nel pagamento degli indennizzi alle vittime.
 - Gli importi minimi obbligatori di copertura per l'assicurazione di autoveicoli, stabiliti nella direttiva dal 2005, non sono gli stessi in tutti gli Stati membri, a causa dei diversi periodi di riferimento nei vari Stati membri che non sono più adeguati.
2. La disparità di trattamento e i comportamenti parassitari che incidono negativamente sugli assicurati. In tal caso, esistono due fattori:
 - Quando un assicurato sposta la propria residenza in un altro Stato membro dell'UE, la sua sinistralità passata (che si traduce in una classificazione "bonus" o "bonus-malus") non viene sempre presa in considerazione dagli assicuratori di autoveicoli del nuovo Stato membro di residenza.
 - Un livello elevato di veicoli non assicurati in circolazione si traduce in premi assicurativi per i contraenti più alti dell'importo che sarebbe altrimenti previsto (i fondi di garanzia assicurano la liquidazione delle vittime in tali casi, ma sono finanziati tramite un contributo sulle polizze di assicurazione autoveicoli, che si ripercuote sugli assicurati).

Inoltre, una serie di recenti sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea ha fornito importanti chiarimenti che confermano il campo di applicazione della direttiva (quali veicoli e quali situazioni sono soggetti all'obbligo di copertura assicurativa autoveicoli). Su tale tema, l'opzione proposta è stata la codificazione della giurisprudenza esistente e, pertanto, non rientra nell'ambito della presente valutazione d'impatto.

Qual è l'obiettivo dell'iniziativa?

L'iniziativa ha come obiettivo il raggiungimento di un livello elevato di protezione delle vittime di incidenti automobilistici e l'equo trattamento dei contraenti di assicurazioni autoveicoli, in particolare di quelli che si spostano tra gli Stati membri.

Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE?

La direttiva tutela le vittime degli incidenti stradali negli Stati membri dell'UE diversi da quello di residenza, nonché le vittime nazionali di un incidente causato dal conducente di un altro Stato membro. Le misure previste possono essere adottate soltanto a livello UE, poiché riguardano gli assicuratori transfrontalieri attivi, i contraenti mobili che hanno sottoscritto un'assicurazione autoveicoli transfrontaliera e i controlli transfrontalieri dell'assicurazione dei veicoli.

B. Soluzioni

Quali opzioni strategiche legislative e di altro tipo sono state prese in considerazione? Ne è stata prescelta una? Per quale motivo?

Poiché la direttiva è già esistente, l'opzione di base in tutti i casi è stata di non apportare alcuna modifica alla direttiva. Inoltre, lo scenario di base è stato chiarito ulteriormente da una serie di sentenze della CGUE in merito al campo di applicazione, che sono codificate nella direttiva.

Per quanto riguarda l'insolvenza degli assicuratori, tema che non fa attualmente parte della direttiva, un'opzione che è stata rigettata consisteva nell'imporre la responsabilità dell'indennizzo iniziale delle vittime, ma non la responsabilità finale. L'opzione prescelta è stata di indicare entrambe le responsabilità, con la responsabilità iniziale a carico dello Stato membro di residenza della vittima e la responsabilità ultima a carico dello Stato membro di stabilimento dell'assicuratore insolvente.

Per quanto riguarda gli importi minimi di copertura, un'opzione che è stata rigettata era quella di imporre importi

obbligatori più elevati per i veicoli di dimensioni maggiori, quali i camion e gli autobus. L'opzione prescelta è stata quella di armonizzare gli importi al più alto livello minimo obbligatorio attualmente applicabile negli Stati membri.

Per quanto riguarda la sinistralità passata, un'opzione che è stata rigettata consisteva nel limitarsi ad armonizzare il modello delle attestazioni di sinistralità passata, senza imporre alcun obbligo di trattamento di tali attestazioni da parte degli assicuratori. L'opzione prescelta è stata quella di armonizzare le attestazioni di sinistralità passata e, nel contempo, imporre lo stesso trattamento per tali attestazioni, indipendentemente dallo Stato membro di origine dell'assicurato.

Per quanto riguarda la circolazione di veicoli non assicurati, è stata respinta l'opzione di rendere obbligatori controlli non intrusivi dell'assicurazione. L'opzione prescelta è stata quella di autorizzare tali controlli (attualmente vietati) su base volontaria per gli Stati membri.

Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

Si riscontra un ampio sostegno di tutte le categorie di parti interessate per un'iniziativa dell'UE volta a garantire un rapido versamento di indennizzi alle vittime di incidenti in caso di insolvenza di un assicuratore di autoveicoli, in particolare in un contesto transfrontaliero. La maggior parte delle parti interessate è favorevole all'opzione di far ricadere in tali casi la responsabilità finanziaria ultima sullo Stato membro di stabilimento dell'assicuratore degli autoveicoli di cui trattasi.

Si riscontra un sostegno tra le parti interessate rispetto all'armonizzazione degli importi minimi di copertura per l'assicurazione degli autoveicoli al livello superiore che già si applica in molti Stati membri. Alcune associazioni dei consumatori hanno sostenuto un livello più elevato di copertura obbligatoria per i veicoli di maggiori dimensioni come i camion e gli autobus, ma la proposta è stata respinta dal settore assicurativo e delle imprese di autotrasporto e trasporto pullman in quanto non giustificata da elementi di prova e causa di un aumento dei costi di assicurazione che si ripercuoterebbe sui consumatori finali.

Per quanto riguarda la trasferibilità transfrontaliera dei documenti relativi alla sinistralità passata, un certo numero di singoli cittadini ha riferito di aver avuto esperienze negative a tale riguardo e ha richiesto un intervento per garantire che i cittadini mobili transfrontalieri siano trattati nello stesso modo dei residenti effettivi di uno Stato membro, per quanto riguarda le attestazioni di sinistralità passata. Il settore assicurativo non ha sostenuto l'imposizione di obblighi vincolanti per gli assicuratori a tal riguardo, in quanto sproporzionati. Tuttavia, alcune associazioni dei consumatori hanno sostenuto l'armonizzazione delle attestazioni di sinistralità passata e una clausola di non discriminazione a tutela dei cittadini che spostano la residenza in un altro Stato membro. Per quanto riguarda la circolazione di veicoli non assicurati, non vi è stata opposizione ad autorizzare controlli non intrusivi dell'assicurazione.

C. Impatto dell'opzione prescelta

Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (se ve ne è una sola, altrimenti delle opzioni principali)?

1. Il pagamento rapido e adeguato di un indennizzo alle vittime, anche quando l'assicuratore diventa insolvente, costituisce il principale beneficio delle opzioni prescelte.
2. Un migliore trattamento degli assicurati per quanto riguarda la sinistralità passata e, ove possibile, premi più bassi, qualora venga ridotta la circolazione di veicoli non assicurati.

Quali sono i costi dell'opzione prescelta (se ve ne è una sola, altrimenti delle opzioni principali)?

I costi delle opzioni prescelte saranno a carico degli assicuratori di autoveicoli. Essi dovranno contribuire agli organismi che indennizzano le vittime nei casi di insolvenza dell'assicuratore. Ciò avviene già per la maggior parte degli assicuratori nella maggioranza degli Stati membri, ma non sempre per gli assicuratori che forniscono un'assicurazione transfrontaliera. Essi dovranno inoltre porre in essere procedure per garantire pari trattamento tra le attestazioni di sinistralità passata rilasciate in un altro Stato membro e quelle rilasciate nel loro Stato membro.

Quale sarà l'incidenza su aziende, PMI e microimprese?

La proposta non comporta alcun impatto specifico per le piccole e medie imprese, eccetto per quelle che sono assicuratori o contraenti di un'assicurazione autoveicoli. Gli assicuratori di autoveicoli, compresi quelli che sono PMI, sosterranno i costi indicati nella precedente casella sui costi. Le PMI e le microimprese saranno interessate, in quanto utilizzatori di veicoli che richiedono un'assicurazione. Qualora abbiano sede in Stati membri in cui gli importi minimi di copertura saranno rivisti leggermente al rialzo, sono possibili aumenti molto lievi dei premi assicurativi (come avviene anche per i singoli assicurati in tali Stati membri).

L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?

Non è previsto alcun impatto sui bilanci nazionali, a meno che uno Stato membro si avvalga della possibilità di effettuare controlli non intrusivi dell'assicurazione di veicoli che stazionano abitualmente in un altro Stato

membro, la qual cosa richiederebbe l'uso delle tecnologie di riconoscimento delle targhe e lo scambio di informazioni con altri Stati membri in materia di assicurazione degli autoveicoli. Gli Stati membri saranno tenuti a designare un organismo incaricato del risarcimento delle vittime in caso di insolvenza transfrontaliera degli assicuratori, ma si prevede che questo potrebbe essere un compito aggiuntivo da assegnare a un organismo esistente (un fondo generale di garanzia delle assicurazioni o il fondo di garanzia già previsto dalla direttiva in caso di incidenti causati da veicoli non assicurati o non rintracciabili). I costi saranno finanziati dai contributi degli assicuratori di autoveicoli.

Sono previsti altri effetti significativi?

Non sono previsti altri effetti significativi ad eccezione della migliorata protezione dei cittadini in caso di incidenti stradali, la quale accresce la fiducia nell'offerta transfrontaliera di assicurazioni di autoveicoli nell'ambito del mercato interno. Inoltre, l'accettazione e l'autenticazione più facili delle attestazioni di sinistralità passata andranno a vantaggio dei cittadini che spostano la loro residenza all'interno dell'UE.

D. Tappe successive

Quando saranno riesaminate le misure proposte?

La normativa prevede una valutazione delle nuove disposizioni dopo 5 anni di applicazione.