

RC AUTO, UNA RIFORMA IN CONTINUA EVOLUZIONE

di MAURIZIO HAZAN, partner dello studio legale Thmr

CON IL DLGS 184/2023, APPROVATO LO SCORSO DICEMBRE, CAMBIANO ANCORA LE REGOLE DELL'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA. MA LA NORMA EUROPEA DA CUI DERIVA IL TESTO RISULTA POCO CHIARA IN ALCUNI PASSAGGI ESSENZIALI, CHE INCIDONO SULLE PRASSI OPERATIVE DEI PLAYER DEL SETTORE

L'ennesima riforma della disciplina dell'assicurazione della Rc auto, attuata dal dlgs 184/2023 ed entrata in vigore il 23 dicembre 2023, trae origine non da una rinnovata esigenza di rivisitazione degli assetti del nostro particolare sistema regolamentare nazionale ma dalla necessità di dare attuazione alle prescrizioni della direttiva Ue 2021/2118. Direttiva con la quale il legislatore europeo ha precisato alcuni principi basilari invitando tutti gli Stati membri a conformarvisi, nel segno di una migliore armonizzazione delle rispettive normative di settore.

Alla base di tale intervento comunitario vi è (*Considerando 1*) la piena consapevolezza della particolare importanza dell'assicurazione obbligatoria per i cittadini europei, sia in quanto contraenti, sia come potenziali persone lese a seguito di un sinistro; di qui l'esigenza di consolidarne la disciplina in alcuni particolari ambiti, tra i quali le regole di indennizzo nel caso di intervento dei fondi di garanzia, gli importi minimi di copertura assicurativa obbligatoria, i controlli dell'assicurazione dei veicoli da parte degli Stati membri e l'uso delle attestazioni di sinistrosità pregressa.

RIMUOVERE LE DELIMITAZIONI DELLA GARANZIA

Ma è soprattutto sui contenuti sostanziali dell'obbligo assicurativo, sotto il profilo oggettivo, che la disciplina europea interviene da un lato per cristallizzare alcuni principi messi a fuoco dalla CgUe (Corte di giustizia europea) in alcune sentenze dell'ultimo decennio e, dall'altro, per individuare in modo uniforme e definitivo quali siano i veicoli assoggettati all'obbligo di copertura, anche in presenza delle nuove forme di mobilità leggera. La regola di fondo è quella di rimuovere alcune delimitazioni oggettive dell'ambito

di operatività della garanzia che, in passato e in alcune esperienze legislative nazionali, hanno finito per ingiustificatamente comprimere le aspettative risarcitorie dei terzi danneggiati. Il pensiero corre, anzitutto, ai rischi connessi alla circolazione (ma anche allo stazionamento) dei veicoli all'interno di aree private. A temperare, di contro, gli inconvenienti di un'eccessiva dilatazione del perimetro della garanzia assicurativa obbligatoria, la direttiva consente agli Stati membri alcune possibilità di deroga, tese a escludere l'obbligo in determinate situazioni (in cui, anche in base a un principio di buon senso e proporzionalità, l'imposizione dello stesso risulterebbe eccessivo rispetto alla ridotta intensità del rischio sotteso).

UNO STATO DI IMBARAZZO OPERATIVO

A fronte di un'intenzione certamente nobile, e in qualche modo chiarificatrice, il risultato a oggi ottenuto risulta però piuttosto deludente. Le incertezze testuali e le difficoltà di lettura già presenti nella norma europea hanno condotto a un testo di recepimento (il menzionato dlgs 184/2023) un poco claudicante in alcuni passaggi essenziali, che pure incidono, e non poco, sulle prassi operative di moltissimi operatori. Ciò proprio con particolare riferimento alla definizione degli ambiti di operatività della garanzia e delle deroghe all'obbligo, alla disciplina della sospensione della polizza, a quella degli utilizzi eccentrici del mezzo assicurato nonché al delicato tema dell'obbligo assicurativo dei veicoli in flotta, allorquando sono ricoverati in aree private. E non è dunque un caso se, al momento in cui scriviamo, sia il mercato assicurativo sia quello dell'*automotive* versano in uno stato di singolare imbarazzo operativo (che

potremmo anche definire stallo), nell'attesa di comprendere meglio come debbano essere sciolti i numerosi nodi interpretativi portati dal decreto.

IL PERIMETRO DELL'OBBLIGO ASSICURATIVO

Ovviamente la più grande novità riguarda la modifica al Cap proprio in relazione al perimetro oggettivo dell'obbligo assicurativo. L'estensione dell'obbligo a circolazione e stazionamento in tutte le aree private, tranne alcune eccezioni (estensione oggi esplicita, ma in realtà già in precedenza operante per effetto dell'intervento interpretativo della giurisprudenza europea e della nostra Corte di Cassazione), impone di capire quali siano effettivamente le (limitate) situazioni in cui un veicolo può continuare a non essere assicurato. Operazione non semplice, soprattutto quanto alla nozione di idoneità all'uso di un dato veicolo, alle modalità per sospendere temporaneamente l'efficacia della polizza, alla gestione delle flotte aziendali e alla messa in copertura di veicoli utilizzati in modo non conforme alla funzione propria di *mezzo di trasporto*.

Di assoluto rilievo è la nuova definizione di veicolo, pedissequamente importata dalla direttiva 2021/2118, e contenuta nell'articolo 1 comma 1 lettera rrr), in funzione di determinati requisiti di peso e di velocità.

UNA DISCIPLINA SEPARATA PER I VEICOLI ELETTRICI LEGGERI

A differenza di quanto genericamente previsto nella precedente versione dell'articolo 122 del Cap, che riferiva l'obbligo assicurativo a chiunque mettesse in circolazione "un veicolo a motore senza guida di rotaie", la nuova definizione normativa è assai più precisa e, in qualche modo, circoscritta: sono soggetti all'assicurazione obbligatoria, anzitutto i veicoli a motore azionati esclusivamente da una forza meccanica, che circolano sul suolo ma non su rotaia, con una velocità di progetto massima superiore a 25 km/h (a prescindere dal peso) o una velocità di progetto massima superiore a 14 km/h, qualora di peso netto massimo superiore a 25 kg.

Separata disciplina riguarda i veicoli elettrici leggeri che, in accordo alla facoltà di scelta (se includerli o meno nell'obbligo) rimessa dalla direttiva a ciascun Stato, saranno individuati con apposito decreto interministeriale da adottarsi entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. Così individuati, i veicoli di cui all'articolo 1 lettera rrr) sono, ai sensi del nuovo articolo 122 comma 1 del Cap, "soggetti all'ob-

bligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile".

Non sempre e comunque, però, ma solo "qualora utilizzati conformemente alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente". Questa previsione discende dal *Considerando 5* della direttiva e risulta riferita ai cosiddetti veicoli polifunzionali, quando utilizzati come strumenti di lavoro (food truck, carrelli elevatori o autocarri con funzioni di spurgo, ad esempio). Si tratta di una norma di non poca rilevanza pratica, dal contenuto foriero di dubbi applicativi e, a voler ben vedere, asincrono: un veicolo dovrebbe essere soggetto all'obbligo di assicurazione *a priori e a prescindere* dalle modalità con cui un eventuale incidente si è verificato (si veda il principio espresso dalla sentenza Cgue del 4 settembre 2018, causa C-80/17).

IL REGIME DI DEROGHE

Il decreto introduce poi (articolo 122 bis del Cap), tra le tante novità che non potremo trattare nel dettaglio, uno specifico regime delle deroghe (all'obbligo assicurativo) in relazione ad alcune ipotesi tassativamente elencate e relative quali: i veicoli formalmente ritirati dalla circolazione; i veicoli il cui uso è vietato, in via temporanea o permanente, in forza di una misura adottata dall'autorità competente conformemente alla normativa vigente; i veicoli non idonei all'uso come mezzo di trasporto; i veicoli il cui utilizzo è stato volontariamente sospeso su richiesta dei soggetti di cui all'articolo 122, comma 3, per effetto di una formale comunicazione all'impresa di assicurazione. Si precisa che in tutte queste ipotesi il rischio statico, relativo a danni prodotti dal veicolo quando non in movimento (ipotesi non frequenti, quali incendio per autocombustione, ribaltamento, distacco di componenti materiali pesanti ecc.), permane, ma il legislatore consente di non assicurarli proprio perché non connaturato alla circolazione del veicolo o al suo (tipico) utilizzo come mezzo di trasporto.

*Per un approfondimento su tutta la nuova disciplina della Rc auto, da www.insurancetrade.it (<https://www.insurancetrade.it/insurance/contenuti/normativa/14273/una-nuova-idea-di-rc-auto-il-libro-sulla-riforma>) è possibile scaricare gratuitamente il volume *La riforma della Rc auto* (Decreto Legislativo 184/2023); come orientarsi per applicarla al meglio, edito da **Insurance Connect** e scritto da **Maurizio Hazan**. La versione cartacea del libro è stata distribuita all'*Insurance Connect Innovation Summit*, il convegno sull'innovazione che si è svolto l'11 giugno 2024 a Milano.*