

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 1310

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

ISGRÒ, BUTTÈ, COLOMBO VITTORINO, BIANCHI FORTUNATO

Presentata il 28 aprile 1964

Provvedimenti relativi ai danni provocati dalla circolazione di veicoli a motore

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il rapidissimo sviluppo della circolazione motorizzata in questi ultimi anni ha determinato un ancor più progressivo aumento dei danni provocati da questa circolazione, creando una situazione che preoccupa grandemente l'opinione pubblica e i pubblici poteri.

Si può senz'altro affermare che la riduzione del volume dei danni della circolazione rappresenta il problema sociale numero uno di questo importantissimo settore.

A tale riduzione concorrono tutti i provvedimenti già disposti dal Governo e quelli allo studio per migliorare la sicurezza della circolazione stradale.

Statisticamente gli incidenti e i danni provocati dalla circolazione motorizzata sono nel loro insieme, una certezza determinabile nelle sue dimensioni e nelle sue caratteristiche globali.

Lo studio relativo rappresenta una inderogabile esigenza, a cui tutti i Paesi dedicano una crescente attenzione con tendenza a creare Istituti specializzati ed attrezzati per fornire al pubblico e alle pubbliche Amministrazioni tutti gli elementi di giudizio atti a trovare le soluzioni pratiche più adeguate (ad esempio il *Road Research Laboratory* che funziona in Gran Bretagna dal 1946 e che è destinato a fornire al Consiglio d'Europa l'attrezzatura e gli elementi per

la costituzione della Segreteria dell'Organo di cooperazione internazionale per la ricerca sulla sicurezza stradale).

In Italia manca finora un organo atto a studiare sotto ogni aspetto i fenomeni della strada: l'Istituto Centrale di Statistica raccoglie già alcuni dati ma gli stessi, pur essendo di grande interesse, non esauriscono il campo della ricerca; a titolo di esempio, l'assicurazione obbligatoria, così come concepita in altri Paesi, si propone di ridurre i casi di vittime che rimangano irrisarcite per insolvenza del motorizzato responsabile del danno; senonché in Italia si ignora quale sia il numero e l'importanza di questi casi.

L'esigenza di raccogliere e coordinare tutti i dati relativi al traffico stradale in tutte le sue componenti viene soddisfatta dallo speciale Reparto studi e ricerche sulla sicurezza del traffico stradale istituito presso l'ISTAT, in forza dell'articolo 1 della presente proposta.

Scopo di detto reparto, chiamato anche a funzioni di coordinamento e di guida degli attuali Istituti e Centri che già si occupano di problemi e rilevazioni attinenti al traffico, sarà quello di fornire elementi di fatto per provvedimenti legislativi e amministrativi in questo settore, che richiede costanti interventi a salvaguardia dell'incolumità degli utenti della strada.

Detto reparto collaborerà con Istituti esteri ed internazionali che si occupano dei problemi del traffico provvedendo ad ogni utile scambio di dati ed informazioni. Il regolamento di attuazione della presente legge designerà le persone o gli Enti che dovranno essere chiamati a far parte del Comitato tecnico del reparto: tra questi dovranno figurare rappresentanti dell'A. C. I., del T. C. I., dell'A. N. I. A. (Associazione nazionale fra Imprese assicuratrici) e di tutte le Organizzazioni similari a base nazionale operanti nel settore.

Al risarcimento dei danni provocati dalla circolazione stradale provvede essenzialmente il meccanismo dell'assicurazione di responsabilità civile verso terzi: questa forma assicurativa, gestita dall'assicurazione privata, ha assolto fin qui efficacemente il suo compito. I provvedimenti proposti e che più avanti illustreremo, si prefiggono un perfezionamento del sistema ampliando le garanzie predisposte a soddisfazione dei crediti dei danneggiati, rendendo anche più rapida la liquidazione dei danni attraverso un rapporto diretto tra danneggiati e Compagnie d'assicurazione.

Il problema che preoccupa a giusto titolo l'opinione pubblica e che necessita di una soluzione è quello rappresentato dai casi in cui la vittima non viene risarcita dall'autore del danno, riconosciuto responsabile, perché non assicurato o insolvente o perché in fuga; per garantire entro certi limiti la solvibilità del responsabile si è adottata in molti Paesi, — a cominciare dal 1925 in Finlandia —, la formula dell'obbligatorietà.

Tale formula si presta a diverse osservazioni tutt'ora valide e precisamente:

a) l'obbligatorietà assicurativa garantisce la solvibilità del motorizzato solo nei limiti della somma obbligatoriamente assicurata (e la preoccupazione di non gravare con eccessivi oneri l'automobilista spinge a tener bassi questi limiti);

b) l'obbligatorietà non copre il caso del motorizzato che, trasgredendo la legge, non si assicura e di quello che, dopo l'incidente, si dà alla fuga. Essa deve quindi comunque essere completata da un sistema che provveda a questi casi che sono gli unici socialmente rilevanti;

c) manca in Italia, come già si è detto, una statistica sia pure approssimativa dei casi di fuga e di insolvenza dei responsabili di danni della circolazione. Si ignora quindi l'importanza sociale del fenomeno cui si vuol provvedere;

d) dal punto di vista economico l'obbligatorietà assicurativa costituirebbe un obbligo superfluo per la grande maggioranza dei motorizzati a « 4 ruote » già assicurati, secondo correnti valutazioni, per almeno l'85 per cento ed un onere supplementare solo per la motorizzazione a « 2 ruote » che è assicurata in proporzione molto minore (30 per cento circa) sia pure crescente di anno in anno. La minore sensibilità della motorizzazione leggera per l'assicurazione di responsabilità civile è dovuta in primo luogo, stando agli attuali rilevamenti, alla minore pericolosità del mezzo per quanto riguarda i danni ai terzi. Una ulteriore ragione è data dalle minori risorse dei motorizzati a « 2 ruote » che cercano di ridurre al minimo le spese di gestione del mezzo: non sarebbe da meravigliarsi se una eventuale obbligatorietà dovesse portare ad un rallentamento del ritmo di diffusione delle 2 ruote in Italia a simiglianza di quanto è accaduto in Francia dopo l'adozione di analogo provvedimento.

Indubbiamente tutti i Paesi che hanno adottato l'obbligatorietà sono partiti dal presupposto, che poteva considerarsi valido ai primordi dello sviluppo della motorizzazione, che il mezzo motorizzato rappresentasse un nuovo grave pericolo per il pedone, e che quest'ultimo dovesse essere meglio tutelato (di qui l'adozione della presunzione di colpa a carico del motorizzato) e comunque sempre garantito (di qui la tendenza ad imporre l'obbligo dell'assicurazione).

Senonché il successivo sviluppo della motorizzazione, nelle sue inaspettate proporzioni, ha modificato i dati del problema. Il pedone investito ha perso certamente la parte preponderante di un tempo: il panorama dei danni della strada è oggi rappresentato per circa il 90 per cento da incidenti che si risolvono in danni a cose (e specie ad autoveicoli con torto reciproco) e in quanto al restante 10 per cento da incidenti che riguardano per il 7,50 per cento i conducenti e i trasportati e per appena il 2,5 per cento i pedoni, non di rado essi stessi responsabili o corresponsabili dell'incidente.

Mentre in tema di danni a cose l'eventuale introduzione dell'obbligatorietà non porterebbe ad una risoluzione dei problemi che angustiano il settore né ad una eliminazione della speculazione sull'assicurazione che accentua l'onere dei danni procurati dalla circolazione all'economia generale del Paese, in tema di danni a persone l'obbligatorietà non risolverebbe il problema, dovendosi in ogni caso far ricorso ad un ulteriore conge-

gno di indennizzo per talune vittime della strada.

Le considerazioni e le perplessità sopra espresse non devono però far disconoscere l'urgenza sociale di garantire senz'altro il risarcimento alle vittime non risarcite per insolvenza o fuga del responsabile.

Al che si propone di provvedere mediante la traduzione in legge — senza altro indugio — di alcuni principi già adottati in altri Paesi, per la istituzione anche in Italia di un congegno che provveda a tali risarcimenti.

A questo scopo il progetto di legge qui unito è articolato nei suoi articoli da 3 a 9, secondo le seguenti esigenze:

creare un Consorzio per la gestione di un fondo di garanzia per le vittime della strada, la cui gestione potrà opportunamente essere affidata all'Unione italiana di riassicurazione, Ente fondato col regio decreto-legge 24 novembre 1921, n. 737, già destinato all'esercizio della Gestione di rami assicurativi « di interesse pubblico », al quale partecipa, con la più importante quota azionaria, l'Istituto nazionale delle assicurazioni, che ne detiene di diritto la vice presidenza;

mantenere il principio dell'utilizzo dei servizi delle imprese autorizzate all'esercizio dell'assicurazione di responsabilità civile che dovranno fare obbligatoriamente parte del Consorzio, e mantenere altresì il principio della vigilanza del Ministero dell'industria e commercio;

provvedere agli esborsi attraverso un contributo degli assicurati motorizzati a titolo di solidarietà sia per tener conto dei casi di intervento per assicurati in fuga; e attraverso altro contributo dei motorizzati non assicurati considerando che tale contributo non mancherà di costituire — insieme al diritto di rivalsa nei loro confronti — una potente leva per generalizzare, com'è auspicabile, il ricorso all'assicurazione volontaria;

introdurre il principio della facoltà da parte del Consorzio di chiedere la sospensione della patente di guida al responsabile che non abbia provveduto a rimborsare al Consorzio il danno indennizzato. Questa sembra una soluzione indispensabile per moralizzare l'intervento consortile;

precisare compiutamente i limiti dell'intervento del Consorzio, nonché la procedura da seguire nell'esperimento dell'azione di risarcimento e di rivalsa.

A questo punto, attuato il congegno di garanzia per il risarcimento delle vittime da

parte dei responsabili degli incidenti stradali, il progetto di legge qui unito prospetta vari provvedimenti intesi a migliorare il nostro attuale sistema giuridico sull'assicurazione di responsabilità civile.

Il più importante ed innovatore provvedimento riguarda l'introduzione nel nostro sistema giuridico del principio dell'azione diretta verso l'assicuratore, nei limiti delle somme assicurate; detto principio è stato adottato da molte legislazioni straniere indipendentemente dalla obbligatorietà assicurativa. Tale azione rende più rapida la procedura di liquidazione dei danni da parte dell'assicuratore evitando che essa sia paralizzata dalla negligenza dell'assicurato nel denunciare l'incidente; evita tra l'altro che l'assicurato sia portato a soprassedere alla denuncia se la tariffa dei premi dovesse prevedere in futuro anche in Italia — come largamente in uso all'estero — il « bonifico per non sinistro », per tema di perdere il vantaggio tariffario e nella speranza che il danneggiato rinunci all'eventuale reclamo; permette di dare una data certa alla procedura nei confronti del « Consorzio » di garanzia per le vittime della strada, specie nel caso in cui il motorizzato sia assicurato presso un'impresa che rifiuti per ragioni contrattuali il risarcimento o, per rara ma non esclusa ipotesi, cada essa stessa in stato di insolvenza. A tale scopo risponde l'articolo 14 della presente proposta.

Il fatto stesso dell'enorme sviluppo dell'assicurazione di responsabilità civile dei motorizzati (divenuta obbligatoria in tanti paesi, ma non negli Stati Uniti d'America che hanno la massima densità automobilistica mondiale e che hanno preferito, nella grande maggioranza degli Stati, sistemi di « Fondi di garanzia » a sistemi di obbligatorietà) dimostra l'importanza e il carattere essenziale e insostituibile del servizio che le Imprese assicurative rendono ai motorizzati e al pubblico in questo settore.

Un perfezionamento della legislazione sulle imprese d'assicurazione che esercitano questo ramo sembra senz'altro auspicabile. Esso dovrebbe riguardare in specie le norme per l'accertamento della idoneità delle imprese che chiedono di esercitare il ramo, il controllo delle loro riserve tecniche in corso di esercizio e le sanzioni che possono loro essere inflitte in caso di irregolare funzionamento fino al ritiro dell'autorizzazione a operare, nonché la misura della cauzione.

L'esistenza di un consorzio, che provvederà al risarcimento delle vittime da parte

dei responsabili anche nel caso in cui alla loro insolvenza si aggiunga quella del loro assicuratore, solleverà l'amministrazione dalle remore costituite appunto dalla preoccupazione per la sorte dei terzi danneggiati.

Dal punto di vista fiscale, non si vede ragione per ritardare una riduzione della tassa sui premi, il cui livello attuale (11,32 per cento) tra l'altro supera di gran lunga le analoghe imposizioni degli altri paesi del M. E. C. e dell'Europa Occidentale in genere:

Ecco il confronto:

	Tassa sui premi di responsabilità civile
Italia	11,32 %
Belgio	3,50 % ÷ 0,10 % di fondo di garanzia
Francia	8,75 % ÷ 2,00 % di fondo di garanzia
Germania	5,00 %
Inghilterra	tassa fissa di 6 pence (lire 45) per polizza
Lussemburgo	5,00 %
Olanda	2,00 %
Svizzera	0,50 %

Data l'importanza riconosciuta alla diffusione dell'assicurazione di responsabilità civile dei mezzi motorizzati, sembra il caso di ridurre fin d'ora la tassa sui premi al 3 per cento.

Alla tassa si aggiungerà il contributo fino al 2 per cento previsto dall'articolo 5 per alimentare il Fondo di garanzia e quello dello 0,25 per cento a favore dell'Istituto del traffico. L'imposizione totale sarà quindi del 5,25 per cento, in confronto all'attuale 11,32 per cento, con un sollievo che sarà certamente apprezzato dai motorizzati. A tale scopo risponde il disposto dell'articolo 16 della presente proposta di legge che provvede

anche alla proporzionale riduzione delle tasse sui premi delle assicurazioni globali.

Onorevoli colleghi, questa proposta mira a tradurre in legge una serie di disposizioni del tutto nuove riguardanti il problema dei danni della circolazione stradale e precisamente:

istituzione del Reparto studi e ricerche presso l'Istituto centrale di statistica;

istituzione del Consorzio indennizzi speciali per le vittime della strada presso l'Unione Italiana di Riassicurazione;

miglioramenti vari al sistema assicurativo attuale.

Tali disposizioni sono destinate a risolvere quello che è il vero problema sociale del nostro tempo di motorizzazione accelerata, utilizzando Istituti e servizi già esistenti e quindi senza nuove sovrastrutture burocratiche. Si eviteranno anche pericolose innovazioni nell'attuale sistema, che potrebbero determinare sgradevoli conseguenze nell'economia generale del Paese e determinare ulteriori oneri nella categoria degli utenti della strada.

La proposta infine introduce un perfezionamento della assicurazione di responsabilità civile attraverso « l'azione diretta » della vittima verso l'assicuratore ed il rafforzamento del controllo statale sulle Imprese che, esercitando il ramo dell'assicurazione dei veicoli a motore, adempiono ad una funzione di grande e generale interesse.

Il Reparto studi e ricerche, di cui proponiamo l'istituzione, varrà a dare al nostro Paese uno strumento scientifico i cui lavori potranno recare grande giovamento alla migliore conoscenza dei fenomeni del traffico e all'evoluzione della legislazione che li riguarda.

Quanto alle misure di alleggerimento fiscale, comprese nel progetto, non riteniamo che abbisognino di altra particolare illustrazione, tanto la loro opportunità appare evidente.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Presso l'Istituto centrale di statistica è istituito ai sensi dell'articolo 2 del regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 1285, uno speciale Reparto Studi e Ricerche per la compilazione, l'illustrazione e la pubblicazione di statistiche riflettenti la sicurezza ed il traffico stradale.

Il Presidente dell'Istituto ai sensi dell'articolo 8 del citato decreto, costituirà per detto reparto una speciale commissione di studio, nonché un comitato tecnico chiamandone a far parte in qualità di esperti persone di particolare competenza.

ART. 2.

Alle spese per lo speciale reparto di cui al precedente articolo, l'Istituto provvederà con le sue entrate ordinarie, nonché con un contributo a carico degli utenti dei veicoli a motore, pari allo 0,25 per cento dei premi versati a titolo di assicurazione della responsabilità civile o globale da riscuotersi tramite le Compagnie di assicurazione che assumono i relativi rischi.

ART. 3.

Le imprese nazionali ed estere autorizzate all'esercizio dell'assicurazione di responsabilità civile auto a sensi di legge, sono obbligatoriamente tenute a costituirsi in Consorzio, avente lo scopo di risarcire il danno alle persone causato dalla circolazione dei veicoli a trazione meccanica, senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli ed i rimorchi ed esclusi i ciclomotori, le macchine agricole, ed i veicoli appartenenti allo Stato, nel caso in cui il responsabile:

- a) rimanga sconosciuto;
- b) non sia assicurato o lo sia presso una impresa caduta in stato di insolvenza e non possa far fronte ai propri obblighi di risarcimento.

Quest'ultima ipotesi è esclusa se il Consorzio potrà indicare i beni del responsabile da sottoporre ad esecuzione.

Il Consorzio ha personalità giuridica, non ha scopo di lucro, è sottoposto alla vigilanza del Ministero dell'industria e del commercio e sarà denominato « Consorzio indennizzi speciali per le vittime della strada ».

Esso ha sede in Roma presso l'Unione italiana di riassicurazione che presterà i ser-

vizi per la sua gestione e sarà amministrato da un Comitato composto di 10 membri, di cui 7 sono nominati dalle imprese consorziate e 3 dal Ministero dell'industria e commercio.

I membri durano in carica tre anni e possono essere confermati. Essi nominano nel loro seno il Presidente, cui è demandata la responsabilità del Consorzio.

Le funzioni di revisione dei conti sono assolte da un Collegio composto di tre membri effettivi e due supplenti, di cui uno effettivo ed uno supplente eletto dall'Assemblea delle società consorziate, uno effettivo nominato dal Ministro del tesoro ed uno effettivo ed uno supplente nominati dal Ministro per l'industria e il commercio. I revisori dei conti esercitano le attribuzioni ed hanno gli obblighi previsti per i sindaci delle società per azioni.

Essi durano in carica per lo stesso periodo di tempo del Comitato amministrativo.

Al Consorzio si applicano tutte le condizioni tributarie stabilite a favore delle istituzioni di beneficenza ed assistenza.

ART. 4.

I danni causati alle persone dai responsabili di cui all'articolo 3, sono risarciti dal Consorzio nei limiti di lire 15.000.000 per ogni sinistro, qualunque sia il numero delle persone, con un massimo di lire 5.000.000 per ogni persona sinistrata.

Entro tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, è data facoltà al Governo di variare con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per l'industria e il commercio, le somme di cui sopra, tenuto conto dell'indice generale dei prezzi di mercato e di quello delle retribuzioni desunti dalla rilevazione dell'Istituto centrale di statistica.

ART. 5.

Il Consorzio trae i mezzi per l'attuazione dei suoi scopi dalle seguenti fonti:

a) da una tassa sui premi percetti dalle imprese assicuratrici esercenti in Italia l'assicurazione di responsabilità civile per veicoli a motore pari al 2 per cento dei premi stessi;

b) da un contributo da parte dei proprietari di veicoli a motore in misura da determinarsi anno per anno con decreto del Ministro dell'industria e del commercio in relazione al fabbisogno del Consorzio. Per il primo anno tale contributo è fissato nella misura di lire 1.000 per autoveicoli a « 4 ruo-

te » e di lire 500 per motoveicoli a « 2 ruote ». Tali misure sono ridotte a metà quando la licenza di circolazione non superi i sei mesi dell'anno solare. Il pagamento di tale contributo è effettuato all'atto del pagamento della tassa di circolazione;

c) dalle somme recuperate dai responsabili in sede di regresso.

L'utente che ha assicurato il veicolo contro il rischio della responsabilità civile per massimali non inferiori a quelli di cui all'articolo 4 e per la durata non inferiori a quella della licenza di circolazione, ha diritto al rimborso del contributo di cui alla lettera b), da parte dell'impresa assicuratrice presso la quale ha stipulato il contratto, e a sua volta l'impresa sarà rimborsata di detta somma da parte del Consorzio.

ART. 6.

La trattazione, l'accertamento e la liquidazione dei sinistri saranno effettuati per le varie zone del territorio nazionale dalle stesse imprese consorziate, secondo apposite convenzioni da approvarsi dal comitato del Consorzio.

Il Consorzio è tenuto ad inviare annualmente al Ministero dell'industria e commercio, entro il 30 giugno di ogni anno, il rendiconto della gestione riferita all'anno precedente, redatto secondo le norme che saranno stabilite dal Ministero stesso.

Tutte le Imprese consorziate sono tenute ad effettuare al Consorzio, su richiesta del comitato, le anticipazioni necessarie al fabbisogno di esercizio in proporzione ai premi incassati nel ramo di responsabilità civile auto nel penultimo anno solare precedente alla richiesta.

ART. 7.

Non possono beneficiare del ricorso al Consorzio:

a) il coniuge, i parenti o gli affini fino al 4° grado incluso, i soci ed i dipendenti del conducente o del proprietario responsabile del danno, nonché le persone con loro conviventi;

b) le persone trasportate sui veicoli;

c) gli stranieri appartenenti a paesi che non concedono ai cittadini italiani un regime di reciprocità.

Il Consorzio ha diritto di detrarre dalle somme che deve corrispondere quanto sia stato liquidato o sia liquidabile al danneggiato, per lo stesso sinistro, in applicazione delle leggi sulle assicurazioni sociali.

ART. 8.

Il danneggiato ha azione verso il Consorzio per il risarcimento dei danni prodotti dai veicoli di cui all'articolo 3 e nei casi previsti dallo stesso articolo nei limiti dei massimali previsti all'articolo 4.

Nell'eventuale giudizio dovrà essere convenuto anche l'autore del danno se conosciuto ed anche coloro che sono tenuti a rispondere per lui o con lui.

Tuttavia, tale azione non può essere esercitata nei confronti del Consorzio se il danneggiato non abbia denunciato al Consorzio stesso il sinistro entro il 60° giorno da quello in cui abbia avuto conoscenza del sinistro stesso e, qualora si tratti di un sinistro causato da veicolo non identificato, non provi altresì di averne fatto denuncia alla autorità giudiziaria, entro cinque giorni da quello in cui ne ha avuto conoscenza, mediante esibizione della domanda autenticata dalle stesse autorità.

L'azione si prescrive in un anno dalla scadenza del termine stabilito per la denuncia; essa comunque non può più essere proposta decorsi due anni dal giorno in cui si è verificato il fatto.

Non saranno opponibili al Consorzio le sentenze emesse contro il responsabile del sinistro se il Consorzio non sia stato chiamato ad intervenire nel relativo giudizio.

ART. 9.

Il Consorzio, che ha pagato il danno a norma dell'articolo 3, ha azione di regresso nei confronti del conducente e di coloro che sono tenuti a rispondere del danno da questi prodotto per il recupero dell'indennizzo pagato al danneggiato, nonché dei relativi interessi e delle spese.

Qualora la liquidazione del danno sia avvenuta per transazione, il Consorzio è surrogato fino a concorrenza delle somme pagate nei diritti del danneggiato verso i responsabili del danno, esclusa ogni eccezione da parte di questi ultimi.

Il mancato pagamento delle somme dovute ai sensi dei precedenti commi dà facoltà al Consorzio di richiedere all'autorità prefettizia la sospensione della patente di guida per un periodo da 6 mesi a 2 anni. Il ritiro della patente viene disposto dall'autorità prefettizia al domicilio del responsabile, sentito il parere dell'Ispettorato delle assicurazioni private.

Qualora il responsabile provveda al pagamento o si adoperi, spontaneamente ed in mi-

sura adeguata alle proprie possibilità economiche, a rimborsare il danno, il Consorzio ha l'obbligo di darne notizia all'autorità prefettizia, che disporrà la revoca della sospensione stessa, sempreché essa non sia stata disposta per altra causa. Avverso i provvedimenti del prefetto, adottati su denuncia del Consorzio, è ammesso ricorso al Ministro dell'industria e commercio.

La determinazione delle norme di attuazione della presente disposizione è lasciata al previsto regolamento.

ART. 10.

Le Imprese che intendono esercitare in Italia l'assicurazione della responsabilità civile dei veicoli a motore e rischi annessi (incendio e furto dei veicoli) devono ottenere una speciale autorizzazione dal Ministero industria e commercio.

ART. 11.

Per l'esercizio dell'assicurazione la cauzione stabilita dall'articolo 40 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449, è ragguagliata, alla fine di ogni esercizio, al 50 per cento dei premi lordi dell'esercizio scaduto inerenti ai contratti di assicurazione stipulati nell'esercizio stesso od anteriormente escluse le imposte a carico degli assicurati.

ART. 12.

Ai fini dell'autorizzazione di cui al precedente articolo, ogni impresa deve comunicare al Ministero dell'industria e commercio le tariffe dei premi e le condizioni generali di polizza relativi all'assicurazione di ogni tipo di veicolo che essa intende adottare e deve presentare una relazione dalla quale risultino i criteri di valutazione dei rischi, i caricamenti tecnici che sono previsti di base alla determinazione della tariffa, e i casi di aggravamento o diminuzione dei rischi in relazione ai quali la tariffa potrà prevedere variazioni di premio.

ART. 13.

Le norme da seguire per la determinazione delle riserve per sinistri avvenuti e non ancora liquidati saranno stabilite per regolamento.

Il regolamento fisserà altresì le norme per la rilevazione statistica annuale dei rischi assunti, dei sinistri verificatisi e di ogni altro

elemento necessario alla conoscenza dell'andamento dell'assicurazione in questo settore.

Per la costituzione delle riserve dei premi per i rischi in corso alla fine dell'esercizio, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 60 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449.

ART. 14.

L'autorizzazione ad esercitare l'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione di veicoli può essere revocata, oltreché nei casi previsti dal testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449, quando le imprese:

1°) non provvedano a costituire, vincolare od integrare la cauzione dovuta ai sensi dell'articolo 11 della presente legge;

2°) non presentino per la prescritta informazione ministeriale le tariffe e le condizioni generali di polizza ovvero concludano contratti di assicurazione in base a tariffe e condizioni generali diverse da quelle comunicate al Ministero per l'industria e il commercio;

3°) non ottemperino alle norme da seguire nella determinazione delle riserve per sinistri e quelle relative alle statistiche di cui all'articolo 13.

ART. 15.

Entro il limite delle somme assicurate, il danneggiato ha azione diretta per il risarcimento del danno nei confronti dell'assicuratore.

Il danneggiato, qualora eserciti l'azione diretta, deve chiamare in giudizio anche l'assicurato.

L'azione deve essere esercitata o davanti al giudice del luogo in cui è avvenuto il sinistro che ha causato il danno o davanti al giudice del luogo in cui l'assicuratore ha la propria sede o ha sede l'agenzia presso la quale è stato stipulato il contratto.

Il danneggiato decade dall'azione diretta nei confronti dell'assicuratore se, indipendentemente dalla denuncia a cui è tenuto l'assicurato, non abbia a sua volta denunciato all'assicuratore stesso il sinistro entro il sessantesimo giorno da quello in cui abbia avuto conoscenza del sinistro stesso, della identità del veicolo che lo ha provocato, nonché della ragione sociale dell'assicuratore.

L'azione diretta che spetta al danneggiato nei confronti dell'assicuratore si pre-

scrive in un anno dalla scadenza del termine stabilito per la denuncia.

In ogni caso delta azione non può essere più proposta decorsi due anni dal giorno in cui si è verificato il fatto.

ART. 16.

Le assicurazioni della responsabilità civile per danni causati dalla circolazione dei veicoli sono soggette alla imposta sui premi stabilita dalla legge 29 ottobre 1961, n. 1216, nella misura proporzionale di lire 3 per ogni cento lire di premio, comprensive di ogni addizionale e quelle sulle assicurazioni globali auto nella misura proporzionale di lire 4, 20.

Per le quietanze inerenti al pagamento di somme in dipendenza di contratti di assicurazione di cui al precedente comma, rilasciate alla impresa assicuratrice dall'assicurato o dal danneggiato o loro aventi causa, anche se risultanti da atto formale ed aventi effetto transattivo ed anche se comprensive, oltre all'indennizzo, di spese e competenze legali e di altri diritti accessori previsti dalla polizza, restano ferme le disposizioni dell'articolo 16 della legge 29 ottobre 1961, n. 1216.

Tutte le operazioni e gli atti inerenti e conseguenti al pagamento dei risarcimenti corrisposti a norma dell'articolo 3 e seguenti nonché quelli riguardanti il riparto del relativo onere tra le imprese assicuratrici, sono esenti da qualsiasi tassa ed imposta indiretta sugli affari e dalla formalità della registrazione.

ART. 17.

Su proposta del Ministro dell'industria e del commercio sarà emanato il regolamento di attuazione della presente legge, entro 120 giorni dalla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*. I risarcimenti a carico del Consorzio riguardano gli incidenti che si verificheranno trascorsi 90 giorni dall'entrata in vigore della presente legge e del suo regolamento.