Assicurativo.it

Nel 2008 le sanzioni dellâ€™ISVAP al mercato hanno raggiunto il record storico

di Avv. Renato Savoia

La grande maggioranza dei procedimenti sanzionatori scaturisce da violazioni della normativa RCA (92,4%) e allâ€™interno di questa categoria la quota prevalente Ã¨ rappresentata da ritardi nella liquidazione dei sinistri.

del 2009-02-03 su Assicurativo.it, oggi e' il 23.04.2024

L'avv. Renato Savoia di Verona ci segnala il parere del Consiglio di Stato 4230 del 15/12/08:

"Si tratta del parere reso sulla richiesta di modifica dell'art. 13 del DPR 254/06 (meglio noto come "Regolamento attuativo dell'indennizzo diretto).
Le cose interessanti (al di lÃ del tecnicismo della materia trattata, vale a dire il criterio di compensazione tra Compagnie), sono alcuni incisi:
- pag. 2: " [*la procedura di risarcimento diretto] consiste nella possibilitÃ per i dannaggiati di rivolgere la richiesta di risarcimento alla propria impresa di assicurazione anzichÃ¨ a quella che ha assicurato il veicolo del danneggiante, cosÃ¬ com'era avvenuto fino ad allora*". **Dunque per il Consiglio di Stato la procedura di risarcimento diretto Ã¨ meramente facoltativa? PerchÃ¨ altrimenti parlare di "possibilitÃ " anzichÃ¨ di "obbligo"?**
- sempre pag. 2, "L'amministrazione, dopo aver premesso che il sistema ha ben funzionato...". **Ora: premesso che il parere Ã¨ antecedente, come la mettiamo con il comunicato stampa Isvap del 21/01/09? "***Nel 2008 le sanzioni dell'ISVAP al mercato hanno raggiunto il record storico. Lo scorso anno, infatti, l'AutoritÃ ha comminato sanzioni ad imprese e intermediari assicurativi per un totale di 39,6 milioni di euro, con un aumento di 6,6 milioni rispetto ai 32,9 milioni del 2007 (piÃ¹ 20%)...
Il consuntivo del 2008 conferma che la grande maggioranza dei procedimenti sanzionatori scaturisce da violazioni della normativa RCA (92,4%) e all'interno di questa categoria la quota prevalente Ã¨ rappresentata da ritardi nella liquidazione dei

sinistri.""

Non c'e' male per una riforma che voleva snellire l'indennizzo, no ?

CONSIGLIO DI STATO

Sezione Consultiva per gli Atti Normativi

Adunanza del 15 dicembre 2008

N. della Sezione: 4230/2008

OGGETTO:

Ministero dello sviluppo economico â€“ schema d.P.R. concernente *'Regolamento di modifica dell'art. 13 del d.P.R. 18 luglio 2006, n. 254 concernente la disciplina del risarcimento diretto dei danni derivanti dalla circolazione stradale, a norma dell'articolo 150 del codice dele assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209'.*

La Sezione

Vista la relazione n. 0025154-17.9.3/2 del 28 novembre 2008, pervenuta il 3 dicembre 2008, con la quale il Ministero dello sviluppo economico ha chiesto il parere sullo schema in oggetto;

Esaminati gli atti e udito il relatore ed estensore Cons. Gianpiero Paolo Cirillo;

PREMESSO e CONSIDERATO:

1- Il decreto legislativo 7 settembre 2005 n. 209 prevede, accanto ad altre procedure di liquidazione del danno per i sinistri causati da circolazione stradale, la procedura di risarcimento diretto (articoli 149 e 150), anche per adeguarsi ai sistemi vigenti negli altri principali paesi europei.

Come Ã¨ noto, essa consiste nella possibilitÃ per i danneggiati di rivolgere la richiesta di risarcimento alla propria impresa di assicurazione anzichÃ© a quella che ha assicurato il veicolo dei danneggiante, cosÃ¬ com'era avvenuto fino ad allora.

La procedura si applica non soltanto per i danni al veicolo, ma anche ai danni alle cose trasportate di proprietÃ dell'assicurato o del conducente, nonchÃ© al danno alla persona.

L'articolo 150 dell'indicato decreto legislativo, meglio conosciuto come codice di delle assicurazioni private, ha stabilito che, con decreto del presidente della Repubblica, vanno dettate le disposizioni relative alla procedura di risarcimento diretto, ivi compresi i criteri di determinazione del grado di responsabilitÃ delle parti anche per la definizione dei rapporti interni tra le imprese di assicurazione.

La disposizione legislativa Ã¨ stata attuata con il d.P.R. 18 luglio 2006 n. 254, che, all'articolo 13 stabilisce, tra l'altro, che le imprese di assicurazione stipulano fra loro una convenzione ai fini della regolazione dei rapporti organizzativi ed economici per la gestione del risarcimento diretto. Stabilisce altresÃ¬, al comma 2, che: *'per la regolazione contabile dei rapporti economici, la*

convenzione deve prevedere una stanza di compensazione dei risarcimenti effettuati. Per i danni a cose le compensazioni avvengono sulla base di costi medi che possono essere differenziati per macroaree territorialmente omogenee in numero non superiore a tre. Per i danni alla persona, le compensazioni possono avvenire anche sulla base di meccanismi che prevedano l'applicazione di franchigie a carico dell'impresa che ha risarcito il danno, secondo le regole definite dalla convenzione'.

2- L'amministrazione, dopo aver premesso che il sistema ha ben funzionato, ritiene necessario apportare una modifica ed una integrazione al comma 2 dell'articolo 10 or ora riportato.

Per l'amministrazione l'intervento si rende necessario sulla base del fatto che, non solo le imprese assicuratrici, ma anche l'AutoritÃ garante della concorrenza e del mercato hanno ritenuto che il sistema di forfettizzazione con cui Ã¨ definita la reciproca compensazione fra le imprese di assicurazione, ora in vigore per effetto della convenzione tra le imprese, produce uno squilibrio tra quanto viene liquidato mediamente dall'impresa gestionaria e quanto viene compensato sulla base della liquidazione forfettaria.

Lo squilibrio scaturisce dal fatto che il rimborso forfettario applicabile nella regolazione dei rapporti economici fra imprese Ã¨ attualmente suddiviso in due distinti settori: uno per le lesioni lievi al conducente ed un altro per i danni al veicolo e alle cose, quest'ultimo a sua volta suddiviso sulla base di tre macro aree territoriali.

Siccome vi sono alcune tipologie di veicoli, quali ciclomotori e i motocicli, caratterizzati da un'alta incidenza dei danni fisici, e quindi da un costo medio degli stessi superiore a quello medio generale, generando cosÃ¬ uno squilibrio tra quanto viene liquidato mediamente dall'impresa cessionaria e quanto viene compensato sulla base delle compensazioni forfetarie; siccome, per contro, vi sono altre tipologie di veicoli, quali ad esempio gli autobus, per i quali il danno subito ed effettivamente liquidato Ã¨ mediamente inferiore alla compensazione forfetaria, si verifica che le imprese assicurative risultino svantaggiate o avvantaggiate, a seconda che nel proprio portafoglio assicurativo prevalga l'una o l'altra tipologia di veicoli.

Tale meccanismo potrebbe porsi in contrasto con il principio della libera concorrenza e lede i diritti del consumatore, laddove, come ha segnalato l'AutoritÃ garante della concorrenza e del mercato, esso non venga adeguatamente differenziato per tipologia di danno e di veicolo, in quanto l'attuale sistema puÃ² *'ridurre significativamente gli incentivi ad un efficiente controllo dei costi, ovvero determinare un trasferimento sul prezzo della polizza, a carico del consumatore finale danneggiato, dell'eventuale costo medio non coperto da compensazione forfetaria'.*

3 - Sulla base delle riferite considerazioni l'amministrazione intende appunto introdurre una disposizione nella quale, accanto agli originari criteri di compensazione, sia prevista anche la possibilitÃ che le compensazioni medesime avvengano sulla base di costi medi differenziati per grandi tipologie di veicoli assicurati, al Ministero dello sviluppo economico sarebbe assegnato il compito di modificare le differenziazioni delle compensazioni sulla base dell'andamento effettivo dei costi e dell'esperienza maturata.

4.1 - La Sezione rileva che la disposizione che si intende modificare contiene giÃ un criterio sulla base del quale debbono essere fatte le compensazioni dei risarcimenti effettuati, come giÃ riferito.

Parimenti, la norma stabilisce che la regolazione contabile dei rapporti economici deve avvenire attraverso una convenzione tra le imprese assicurative, che deve prevedere una stanza di compensazione.

Orbene, pur ritenendo che il criterio giÃ individuato dalla norma possa essere integrato o accompagnato da altri criteri convenzionalmente fissate dagli operatori economici, la Sezione osserva che appare, tuttavia, legittimo aggiungere il criterio della differenziazione per grandi tipologie di veicoli assicurati, relativamente ai danni a cose e persone, attraverso la modifica di una disposizione generale ed astratta, quale Ã¨ appunto quella regolamentare. Tanto piÃ¹ che il criterio aggiuntivo, almeno nelle intenzioni, ha come scopo non soltanto quello di tutelare le imprese penalizzate dall'attuale sistema di compensazione, ma anche quello di maggiormente tutelare gli utenti, che non si vedrebbero aumentare i premi da parte delle medesime imprese assicurative, laddove sarebbero costrette a scaricare sul consumatore finale le conseguenze per esse negative dell'attuale sistema compensativo.

4.2 - Relativamente al comma 2 *bis* dello schema in esame la Sezione condivide la scelta di affidare al Ministro dello sviluppo economico, con l'ausilio del comitato tecnico, il compito di determinare le differenziazioni delle compensazioni da applicare, dato che giÃ l'attuale articolo 13, comma 4, demanda al Ministero il compito di calcolare i valori dei costi medi e delle eventuali franchigie da porre a base delle compensazioni.

Si osserva, peraltro, che giÃ tale disposizione stabilisce che i valori dei costi medi e delle eventuali franchigie debbano essere calcolati annualmente. L'ultima parte della disposizione contenuta nel comma 2 *bis* dello schema appare ripetitiva puÃ² essere pertanto espunta.

P.Q.M.

La sezione esprime parere favorevole.

Il Presidente della Sezione L'Estensore

(Alessandro Pajno) (Gianpiero Paolo Cirillo)

Il Segretario d'adunanza

(Massimo Meli)

- Avv. Renato Savoia

Hai letto: Nel 2008 le sanzioni dellâ€™ISVAP al mercato hanno raggiunto il record storico

Approfondimenti: Indennizzo diretto > Consiglio di stato > Civile > -y- >

Commenti - Segnalazioni - Home Assicurativo.it