



*Al Ministro
dello Sviluppo Economico*

¹VISTO il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante il *Codice delle assicurazioni private* ed in particolare l'articolo 132, recante *Obbligo a contrarre*;

VISTO il comma 1 del citato art. 132, come modificato dall'articolo 32, comma 1, del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni in legge 24 marzo 2012, n. 27, secondo cui, *nel caso in cui l'assicurato acconsenta all'installazione di meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati scatola nera o equivalenti, o ulteriori dispositivi, individuati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, i costi di installazione, disinstallazione, sostituzione, funzionamento e portabilità sono a carico delle compagnie che praticano inoltre una riduzione significativa rispetto alle tariffe preventivamente stabilite, all'atto della stipulazione del contratto o in occasione delle scadenze successive a condizione che risultino rispettati i parametri stabiliti dal contratto*;

VISTO il comma 1-bis del citato articolo 32 che, *in particolare ai fini tariffari e della determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri*, ha previsto un regolamento emanato dall'ISVAP, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e il Garante per la protezione dei dati personali, per la definizione delle modalità di raccolta, gestione ed utilizzo dei dati raccolti dai meccanismi elettronici indicati, nonché le modalità per assicurare l'interoperabilità degli stessi meccanismi in caso di sottoscrizione da parte dell'assicurato di un contratto di assicurazione con impresa diversa da quella che ha provveduto ad installare tale meccanismo;

VISTO il comma 1-ter del citato articolo 32 secondo cui, *con decreto del Ministro dello sviluppo economico, sentito il Garante per la protezione dei dati personali, è definito uno standard tecnologico comune hardware e software, per la raccolta, la gestione e l'utilizzo dei dati raccolti dai meccanismi elettronici indicati, al quale le imprese di assicurazione dovranno adeguarsi entro due anni dalla sua emanazione*;

VISTO il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante il Codice in materia di protezione dei dati personali;

CONSIDERATO che, come chiarito dall'ISVAP con lettera al mercato del 19 aprile 2012, il citato articolo 32, comma 1, nel modificare l'articolo 132 del Codice ha introdotto l'obbligo per le imprese di offrire ai consumatori, accanto a polizze per la responsabilità civile auto *base*, anche polizze per la responsabilità civile auto con *scatola nera*, a fronte di una significativa riduzione del premio e che il suddetto obbligo trovi applicazione successivamente alla emanazione dell'indicato regolamento, emanato dall'ISVAP, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico ed il Garante per la protezione dei dati

¹ FONTE: Comunicazioni alla Commissione Europea ex 98/34/CE – Notifica numero 2012/0521/I



personali;

TENUTO CONTO che è in corso di adozione il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico che, in attuazione del citato articolo 32, comma 1, individua i previsti meccanismi elettronici;

TENUTO CONTO che è in corso di adozione il regolamento dell'ISVAP, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e il Garante per la protezione dei dati personali che, in attuazione del citato articolo 32, stabilisce le modalità di raccolta, gestione ed utilizzo dei dati raccolti dai meccanismi elettronici, nonché le modalità per assicurare l'interoperabilità degli stessi meccanismi;

RITENUTO di dover garantire il rispetto delle prescritte condizioni di interoperabilità, limitatamente alle funzioni antifrode, ovvero per la determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri, sia nel caso di meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo secondo lo *standard* tecnologico comune minimo, sia con riferimento ad ogni altro servizio tecnologico che garantisca comunque la determinazione della responsabilità in occasione dei sinistri, l'elaborazione delle tariffe, ed ogni altro servizio connesso ai precedenti;

CONSIDERATA la necessità di definire in via generale le condizioni minime tecnologiche necessarie per l'offerta dei servizi connessi all'installazione degli indicati meccanismi antifrode, al fine di garantire il rispetto dei principi di concorrenzialità nel mercato assicurativo e la tutela dei consumatori attraverso la riduzione progressiva e significativa delle tariffe, e l'obbligo di adeguamento da parte delle imprese di assicurazione entro due anni dall'entrata in vigore del presente decreto;

VISTA la direttiva 72/245/CE del Consiglio del 20 giugno 1972 relativa alle perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica) dei veicoli a motore così come modificata dalla direttiva 89/491/CEE della Commissione del 17 luglio 1989, dalla direttiva 95/54/CE della Commissione del 31 ottobre 1995 e dalla direttiva 2004/104/CE della Commissione del 14 ottobre 2004;

VISTA la direttiva 1999/5/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 marzo 1999 riguardante le apparecchiature radio e le apparecchiature terminali di telecomunicazione e il reciproco riconoscimento della loro conformità;

VISTE le norme ISO 9001:2008 in materia di qualità, nonché le specifiche norme ISO/TS 16949:2009 in ambito di progettazione e sviluppo di prodotti per il settore "*automotive*";

VISTA la norma CEI 79-56 in materia di requisiti funzionali e prove per sistemi di tipo "*black box*";



TENUTO CONTO che è in corso di acquisizione il visto del Garante per la protezione dei dati personali per i profili di tutela della riservatezza nella raccolta, gestione e utilizzo dei dati raccolti dagli indicati meccanismi elettronici;

VISTA la comunicazione ai sensi della direttiva 98/34/CE che stabilisce una procedura d'informazione in materia di norme e regole tecniche

DECRETA

ART. 1

(Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto si intendono per:
 - a) “meccanismo elettronico”: lo strumento *hardware*, denominato scatola nera o equivalente, o ulteriori dispositivi, individuati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, installato sul veicolo e che, attraverso una dotazione *software* è in grado di registrare l'attività del veicolo e trasmettere i relativi dati a fini assicurativi;
 - b) “*standard tecnologico comune hardware e software*”: l'insieme delle caratteristiche e funzionalità tecniche, anche minime, che i meccanismi elettronici, denominati scatola nera o equivalenti, devono possedere per garantire le funzioni connesse;
 - c) “funzioni minime antifrode”: l'insieme delle funzioni che, in base allo *standard tecnologico comune hardware e software*, i meccanismi elettronici devono garantire, per la sola determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri;
 - d) “funzioni antifrode”: l'insieme delle funzioni che, in base alle configurazioni tecniche connesse all'offerta sul mercato di servizi a valore aggiunto, i meccanismi possono garantire per la determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri, l'elaborazione delle tariffe, ed ogni altro servizio connesso ai precedenti;
 - e) “allarme *crash*”: la segnalazione registrata ed eventualmente inviata dal meccanismo elettronico installato su un veicolo a seguito di rilevazione di sinistro.



- f) “decreto scatola nera”: il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico che individua i meccanismi elettronici che registrano l’attività del veicolo, denominati scatola nera o equivalenti, o ulteriori dispositivi;
- g) “regolamento ISVAP”: il provvedimento dell’Istituto per la Vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico ed il Garante per la protezione dei dati personali, che stabilisce le modalità di raccolta, gestione ed utilizzo in particolare ai fini tariffari e della determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri, dei dati raccolti dai meccanismi elettronici, nonché le modalità per assicurare l’interoperabilità degli stessi meccanismi in caso di sottoscrizione da parte dell’assicurato di un contratto di assicurazione con impresa diversa da quella che ha provveduto ad installare tale meccanismo.

ART. 2

(Oggetto, ambito di applicazione e decorrenza)

1. Il presente decreto definisce lo *standard* tecnologico comune *hardware* e *software*, per la raccolta, gestione ed utilizzo dei dati acquisiti attraverso i meccanismi elettronici che registrano l’attività del veicolo, individuati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico.
2. Le imprese di assicurazione devono adeguarsi allo *standard*, nonché alle condizioni di interoperabilità e funzioni antifrode individuati ai successivi articoli, entro due anni dall’emanazione del presente decreto.

ART. 3

(Vincoli di interoperabilità e funzione antifrode)

1. Nel rispetto delle modalità operative definite dal regolamento ISVAP, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e il Garante per la protezione dei dati personali, anche al fine di garantire l’interoperabilità dei meccanismi elettronici e le funzioni minime antifrode, ovvero per la sola determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri, è individuato lo *standard* tecnologico



comune minimo, *hardware* e *software*, secondo quanto prescritto nel successivo articolo 4.

2. In ragione delle ulteriori possibili configurazioni tecniche connesse anche alle diverse tipologie di servizi a valore aggiunto offerti sul mercato, restano vincolanti le condizioni di interoperabilità e le modalità definite dal regolamento ISVAP di cui al comma 1, limitatamente alle funzioni antifrode, comunque presenti e rese nell'ambito degli indicati servizi.

ART. 4

(Individuazione dello *standard* tecnologico comune)

1. La progettazione, fabbricazione ed installazione anche successiva alla prima immatricolazione del veicolo, dei meccanismi elettronici di cui al presente decreto, devono avvenire in conformità a quanto stabilito con il decreto scatola nera emanato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
2. Fermo restando quanto stabilito all'articolo 3, comma 1, nonché nel rispetto delle indicazioni tecniche fornite con il citato decreto scatola nera, in via transitoria e fino all'adeguamento completo delle dotazioni tecnologiche allo *standard* di cui al successivo comma 3, lo *standard* tecnologico comune minimo, al fine di garantire l'operatività delle funzioni minime antifrode, è così individuato:
 - a) la configurazione *hardware* per la raccolta, la gestione e l'utilizzo dei dati raccolti dai meccanismi elettronici deve garantire l'acquisizione e la registrazione, su supporto stabilmente installato sulla vettura, delle informazioni minime sufficienti alla individuazione dei parametri temporali, della posizione del veicolo ed alla misurazione delle attività dello stesso, in caso di sinistro;
 - b) la configurazione *software* deve garantire lo scarico in locale e la rielaborazione delle informazioni registrate sul supporto, relative alle accelerazioni e decelerazioni, all'entità dell'impatto e ad ogni altro elemento minimo sufficiente alla sola ricostruzione della dinamica di eventuali sinistri occorsi al veicolo nei limiti della configurazione tecnologica attivata sul dispositivo.
3. Nel termine di due anni i meccanismi elettronici di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a) del presente decreto, devono essere adeguati al seguente *standard* tecnologico comune, al fine di garantire la piena operatività delle funzioni



antifrode definite dall'articolo 1, comma 1, lettera d):

- a) la configurazione *hardware* per la raccolta, la gestione e l'utilizzo dei dati raccolti dai meccanismi elettronici deve garantire l'acquisizione e la registrazione, anche continua, attraverso il supporto installato stabilmente sulla vettura, delle informazioni necessarie alla individuazione dei parametri temporali, della posizione e misurazione delle attività del veicolo, attraverso l'utilizzo di sistemi di localizzazione e comunicazione delle informazioni acquisite ai fini assicurativi;
 - b) la configurazione *software* deve garantire la trasmissione delle informazioni, anche in tempo reale ed in remoto, ovvero registrate sul supporto, relative alle accelerazioni e decelerazioni, all'entità dell'impatto, alla localizzazione del veicolo e ad ogni altro elemento necessario alla ricostruzione delle attività del veicolo, con particolare riferimento alla dinamica di eventuali sinistri occorsi al veicolo, all'elaborazione delle tariffe e ad ogni altro servizio connesso ai precedenti.
4. In ogni caso le imprese di assicurazione, ovvero gli ulteriori soggetti che gestiscono i dati raccolti dai meccanismi elettronici per conto delle stesse, devono disporre di adeguati sistemi di ricezione, memorizzazione ed elaborazione delle informazioni trasmesse e rilevanti ai fini della determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri, ovvero ai fini tariffari, in grado di preservarne l'integrità e la riutilizzabilità nel tempo, garantendone l'accessibilità nei casi e nei limiti previsti dalla legge.

ART. 5

(Funzioni evolute nell'ambito dei servizi a valore aggiunto)

Con l'esclusione delle ulteriori funzioni a valore aggiunto offerti sul mercato, ovvero dei servizi di sicurezza ed assistenza assicurativa aggiuntivi rispetto al contratto di assicurazione r.c. auto, comunque connessi all'utilizzo dei meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, le componenti *hardware* e *software* dedicate comunque a funzioni antifrode evolute, caratterizzate da sistemi di localizzazione e comunicazione delle informazioni acquisite, in tempo reale, devono garantire le condizioni di interoperabilità ed il rispetto delle modalità operative definite con il provvedimento dell'ISVAP, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, in caso di sottoscrizione da parte dell'assicurato di un contratto di assicurazione con impresa diversa da



quella che ha provveduto ad installare tale meccanismo.

ART. 6

(Termini di adeguamento allo *standard* tecnologico comune *hardware* e *software*.
Disciplina transitoria)

1. In via transitoria ed in attesa della completa interoperabilità dei meccanismi elettronici, si applica la disciplina prevista dal regolamento ISVAP in caso di sottoscrizione da parte dell'assicurato di un contratto di assicurazione r.c.auto con un'impresa diversa da quella che ha provveduto ad installare il meccanismo elettronico, senza costi per l'assicurato, nel rispetto dei principi di trasparenza e riduzione dei costi in caso di disinstallazione degli strumenti elettronici, ovvero di scambio di dati fra i soggetti terzi di cui al citato regolamento ISVAP.
2. Con successivo decreto del Ministro dello sviluppo economico, sentito il Garante per la protezione dei dati personali, nel rispetto degli obblighi di informazione comunitaria concernenti la normativa tecnica nazionale, sono definiti gli ulteriori eventuali *standard* tecnologici comuni, *hardware* e *software*, connessi agli aspetti tecnici di raccolta, gestione, comunicazione ed interoperabilità dei dati rilevati dai meccanismi elettronici.

ART. 7

(Trattamento dei dati e tutela della privacy)

1. I meccanismi elettronici sono configurati riducendo al minimo l'utilizzazione di dati personali, privilegiando, ove possibile, l'utilizzazione di informazioni aggregate.
2. In ogni caso, la raccolta, la gestione ed il trattamento dei dati personali, in relazione all'utilizzo dei meccanismi elettronici sono disciplinati dalle norme contenute nel regolamento ISVAP che stabilisce le modalità di gestione ed utilizzo dei dati personali, in conformità al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante il Codice in materia di protezione dei dati personali.



Art. 8
(Pubblicazione)

Il presente decreto, previa sottoposizione agli organi di controllo, sarà pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

IL MINISTRO