

***Bozza di Decreto ministeriale ai sensi dell'articolo 1, comma 6, seconda parte, Legge 124/2017 (legge annuale per il mercato e la concorrenza), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 189 del 14 agosto 2017***

**VISTO** il Regolamento (CE) n. 377/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, che istituisce il programma Copernicus;

**VISTO** il Regolamento (CE) n. 2016/679/UE del Parlamento europeo, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati;

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

**VISTA** la direttiva n. 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;

**VISTO** il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e, in particolare, l'articolo 13, comma 6;

**VISTI** gli articoli 132-ter e 145-bis del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante il codice delle assicurazioni private, inseriti dalla legge 4 agosto 2017, n. 124;

**CONSIDERATO**, in particolare, che il comma 1, lettera b), del su indicato articolo 132-ter prevede che le imprese di assicurazione praticano uno sconto se sono installati, su proposta delle medesime imprese, o sono già presenti e portabili meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati scatola nera o equivalenti, ovvero ulteriori dispositivi che registrano l'attività del veicolo individuati, per i soli requisiti funzionali minimi necessari a garantire l'utilizzo dei dati raccolti, in particolare, ai fini tariffari e della determinazione della responsabilità in occasione dei sinistri, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico;

**VISTO** l'articolo 32, comma 1-bis, del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 novembre 2011, recante: "Adozione del Sistema di riferimento geodetico nazionale", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 48 del 27 febbraio 2012, Supplemento Ordinario n. 37;

**CONSIDERATA** la veloce dinamica dell'innovazione nelle tecnologie del settore e in adesione ad un principio di neutralità tecnologica tesa a favorire il mercato senza influenzarlo, in conseguenza dei quali si valuta opportuno stabilire specificazioni relative a funzionalità, servizi e prestazioni e non a specifiche tecnologie;

**RITENUTO**, pertanto, necessario procedere alla individuazione dei requisiti funzionali minimi dei sopracitati meccanismi elettronici, denominati scatola nera o equivalenti, e degli ulteriori dispositivi, in considerazione delle predette modalità di impiego dei dati raccolti;

**DECRETA**

**Art.1**

*(Definizioni)*

1. Ai fini del presente decreto, si intende per:

a) codice, il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante: "Codice delle

- assicurazioni private”;
- b) meccanismo elettronico, un apparato o insieme di apparati atti a registrare l'attività del veicolo a cui è incontrovertibilmente associato, al fine di garantire l'utilizzo dei dati raccolti, in particolare, ai fini tariffari e della determinazione della responsabilità in occasione dei sinistri; tale meccanismo può essere realizzato mediante una scatola nera o un dispositivo equivalente, entrambi in grado di assicurare la misurazione, registrazione, trasferimento, conservazione, protezione, recupero e consultazione dei dati, identificati in tipo e caratteristiche agli articoli 2 e 3, e dotati della proprietà di non-ripudiabilità, come definita alla lettera e);
  - c) scatola nera o equivalenti, meccanismo elettronico secondo la definizione di cui alla lettera b), realizzato come dispositivo a bordo veicolo, con la eventuale possibilità di estendere il sistema oltre il veicolo, realizzando la parte conservazione, protezione recupero e consultazione dei dati su una piattaforma esterna alla quale il dispositivo di bordo comunica i dati registrati;
  - d) ulteriori dispositivi, meccanismo elettronico secondo la definizione di cui alla lettera b), realizzato attraverso un sistema tecnologico complesso, anche eventualmente esteso esternamente al veicolo, formato da un insieme di strumenti, dispositivi, mezzi di comunicazione, processi e procedure, eventualmente basato sull'utilizzo, anche combinato e con funzionalità distribuite, di uno o più sistemi di bordo, personali, lato-strada, di centrale, tutti finalizzati alla realizzazione integrata delle funzionalità di misurazione, registrazione, trasferimento, conservazione, protezione, recupero e consultazione dei dati;
  - e) non ripudiabilità dei dati, la proprietà degli stessi di essere relativi al veicolo cui il meccanismo elettronico è incontrovertibilmente associato, essere stati registrati contestualmente alla misura, senza alterazione della stessa in fase di registrazione e senza successive alterazioni o manomissioni in tutta la catena di misurazione, registrazione, trasferimento, conservazione, protezione, recupero e consultazione dei dati. Tale proprietà comporta la presunzione giuridica della provenienza dei dati assicurando per l'effetto, che essi possano essere utilizzati per la determinazione delle responsabilità in occasione di sinistri, ai sensi dell'articolo 145-bis, comma 1, del codice e per la caratterizzazione di tariffe assicurative. La non ripudiabilità del dato deve essere realizzata mediante l'impiego di tecniche informatiche allo stato dell'arte, come disposto all'articolo 3, comma 5;
  - f) continuità dei dati, la proprietà dell'insieme dei dati registrati da un meccanismo elettronico di coprire su base annua almeno il 99 per cento del tempo per il quale il veicolo associato al meccanismo elettronico è in condizioni di quadro acceso, oppure in movimento oppure ha subito un urto;
  - g) fornitore, un provider di telematica assicurativa in grado di fornire un meccanismo elettronico, di assicurarne l'associazione incontrovertibile ad uno specifico veicolo, il funzionamento nel tempo e la manutenzione, e di assicurare al proprietario dei dati, nonché a terzi autorizzati, la consultazione ripetuta e tempestiva, a richiesta, dei dati del meccanismo elettronico;
  - h) certificazione, la procedura con la quale, come previsto all'articolo 3, comma 9, sono certificati i meccanismi elettronici in relazione alla interoperabilità dei dati, alla loro continuità e alla loro non-ripudiabilità attraverso tutto il processo di misurazione, registrazione, trasferimento, conservazione, protezione, recupero e consultazione dei dati;

- i) Ente certificatore, un organismo o laboratorio, riconosciuto ai sensi delle norme UNI CEI EN ISO/IEC 17065:2012 “Certificazione di prodotto” e ISO/IEC 17025 “Requisiti generali per la competenza dei laboratori di prova e di taratura”, che può rilasciare sul mercato certificati di conformità e di taratura, dichiarazioni di verifica, rapporti di prova, di analisi e di ispezione, in uno o più settori IAF attinenti alla materia oggetto del presente decreto.

## **Art.2**

### *(Requisiti funzionali)*

1. I meccanismi elettronici realizzano le seguenti funzioni:
- a) determinano continuamente lo stato del veicolo a cui sono incontrovertibilmente associati e del suo comportamento dinamico, nonché provvedono alla registrazione dei relativi dati, secondo quanto indicato all'articolo 3;
  - b) rilevano l'urto del veicolo e, nel caso, provvedono a una registrazione dei dati atta a contribuire all'attribuzione della responsabilità in caso di sinistri, secondo le specifiche funzionali indicate all'articolo 3, commi 3 e 4;
  - c) effettuano la diagnostica continua della propria integrità funzionale e, in caso di guasto, mettono il fornitore in grado di ripristinare le condizioni normali di funzionamento;
  - d) consentono la tempestiva individuazione di tentativi di manomissione fisica o logica del meccanismo elettronico stesso, della sua associazione con il veicolo e dei dati registrati;
  - e) assicurano misurazione, registrazione, trasferimento, conservazione e protezione dei dati ed informazioni di cui alle lettere a), b), c) e d) del presente articolo, garantendone la non ripudiabilità, l'integrità, la protezione e l'interoperabilità secondo quanto indicato all'articolo 3, commi 5, 6 e 7.

## **Art. 3**

### *(Specifiche funzionali relative ai dati)*

1. Il meccanismo elettronico determina, da misure dirette o da stime, con la continuità definita all'articolo 1, comma 5, i seguenti dati:
- a) tempo corrente, con la definizione e la precisione minima del decimo di secondo;
  - b) posizione del veicolo, espressa in latitudine e longitudine, in gradi, minuti e secondi nel sistema di riferimento WGS84, seguendo lo standard ISO 6709, con errore di misura inferiore a dieci metri nel 95 per cento dei casi;
  - c) velocità di avanzamento istantanea del veicolo in km/h, con errore di misura inferiore in modulo all'uno per cento in almeno il 98 per cento dei casi;
  - d) accelerazione media e massima nell'intervallo tra due dati successivi, espressa come frazione o multiplo dell'accelerazione di gravità, lungo i tre assi longitudinale, laterale e verticale solidali al veicolo, con risoluzione pari a 0,01 g ed errore di misura inferiore in modulo al cinque per cento in almeno il 98 per cento dei casi;
  - e) senso di marcia del veicolo, che indica se l'orientamento del veicolo e la direzione di marcia coincidono;
  - f) codice di stato che definisce lo stato del quadro, acceso o spento, lo stato di funzionamento del meccanismo elettronico, gli indicatori di presenza e validità dei dati di cui alle lettere a), b), c), d) ed e) del presente articolo;
  - g) identificativo univoco e certo del meccanismo elettronico.

2. In assenza di urti, i dati precedenti devono dar luogo a registrazione con frequenza minima pari a 0,1 Hz.
3. Se il veicolo subisce un urto, rilevato da una misura di accelerazione o da appositi sensori, la registrazione dei dati utili ad attribuire la responsabilità del sinistro è effettuata per un intervallo di tempo composto dai venti secondi precedenti all'urto, nel caso in cui il veicolo è in moto o con quadro acceso, e comunque dai dieci secondi seguenti all'urto. Con riferimento alle definizioni di cui al comma 1, i dati utili e le relative frequenze sono indicati di seguito:
  - a) tempo corrente, in ogni pacchetto di dati;
  - b) posizione, con frequenza di 1 Hz;
  - c) velocità di avanzamento, con frequenza di 1 Hz;
  - d) accelerazione media lungo i tre assi, con frequenza minima di 60 Hz.
4. Se i dati di cui al comma 3 sono, anche in parte, stimati attraverso l'elaborazione, eventualmente differita, di immagini, il meccanismo elettronico deve registrare, conservare e rendere disponibili le immagini originali relative alla visione anteriore e posteriore per lo stesso intervallo di tempo.
5. Allo scopo di garantire la non-ripudiabilità dei dati, il meccanismo elettronico deve includere funzionalità atte a garantire che i dati sono incontrovertibilmente relativi al veicolo cui il meccanismo elettronico è associato, non sono modificati dopo la loro registrazione e sono comunque protetti da intrusioni da parte di terzi non autorizzati durante tutto il processo di misurazione, registrazione, trasferimento, conservazione, protezione, recupero e consultazione dei dati.
6. In caso di trasferimento dei dati ai terzi, e comunque in qualsiasi caso di utilizzo dei dati ai fini previsti dalla legge, i dati registrati sono accompagnati, a cura del fornitore, dalle informazioni necessarie alla loro comprensione e al loro utilizzo, inclusi i metadati e la definizione dettagliata dei dati e dei loro formati. Il fornitore comunica, inoltre, l'identificazione del veicolo cui il meccanismo elettronico è associato al momento della registrazione del dato, attestando la validità dell'associazione stessa.
7. I dati devono essere disponibili per la consultazione per la durata di dodici mesi solari dal momento della loro registrazione.
8. Il fornitore garantisce, con certificazione prodotta da un Ente certificatore, che il meccanismo elettronico risponde ai requisiti funzionali previsti nel presente decreto.
9. Fatto salvo quanto previsto all'articolo 145-bis, comma 5, del codice, il fornitore ha la responsabilità di garantire, conservando apposita documentazione degli interventi e delle verifiche effettuate, che il meccanismo elettronico è correttamente installato e associato al veicolo e mantiene, per tutto il ciclo di vita, la capacità di effettuare misurazione, registrazione, trasferimento, conservazione, protezione recupero e consultazione dei dati, con le caratteristiche indicate nel presente articolo.

#### **Art. 4**

##### *(Disposizione transitoria)*

1. Lo sconto di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b), del codice, si applica anche con riferimento ai veicoli sui quali sono già installati o sono installati entro i due anni successivi alla data di pubblicazione del presente decreto, su proposta dell'assicurazione, dispositivi elettronici che registrano l'attività del veicolo

realizzando le funzionalità riportate all'articolo 2, anche senza rispettare compiutamente le specifiche riportate all'articolo 3. Detti dispositivi elettronici sono equiparabili ai meccanismi elettronici descritti nel presente decreto, ai fini dell'applicazione dell'articolo 145-*bis* del codice.