

Scheda 2 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2017/2044** - ex art. 258 del TFUE

"Misure adottate con riguardo alla FIAT 500X – euro 6 diesel"

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**Violazione**

La Commissione europea ha lamentato la violazione della Direttiva 2007/46/CE e del Regolamento n. 715/2007/CE, inerenti, tra l'altro, al controllo delle emissioni da veicoli a motore passeggeri e commerciali leggeri. Per gli artt. 5 della succitata Direttiva e 4, par. 1, del Regolamento summenzionato, tutti i veicoli nuovi, messi in commercio o in servizio nell'area della CE (attualmente UE – Unione europea), debbono corrispondere ad un tipo previamente "omologato" ai sensi dello stesso Regolamento. Per l'art. 4, par. 1, di tale Direttiva, in combinazione con l'Allegato IV della stessa, le competenti Autorità nazionali possono rilasciare il certificato, indicato come "omologazione", solo ai costruttori di veicoli che dimostrino di aver osservato le norme presenti nella Direttiva stessa e in tutti i Regolamenti applicabili (fra cui il medesimo n. 715/2007/CE). Nell'ambito di dette norme ricorre l'art. 5 della stessa Dir. 2007/46/CE, il quale vieta che l'autoveicolo medesimo venga munito di un "impianto di manipolazione", vale a dire, secondo l'art. 3 della Direttiva in questione, di un qualsiasi "elemento di progetto" finalizzato a ridurre l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni prodotte da un veicolo a motore. Pertanto, un veicolo dotato di un "impianto di manipolazione" non può essere "omologato", salve alcune limitate eccezioni (ad esempio ove un tale impianto risulti necessario a proteggere il motore da danni o da avarie). Gli artt. 12 e 30 della Direttiva in oggetto, inoltre, impongono ad ogni Stato UE di accertare che tutti i veicoli prodotti siano effettivamente conformi al tipo "omologato" e che, in caso di scostamenti rispetto a quest'ultimo, vengano messi a norma. Per indurre le imprese alla regolarizzazione dei prodotti non conformi, le Autorità interne possono anche ricorrere all'eventuale revoca dell'omologazione già concessa. Infine, l'art. 13 del succitato Reg. n. 715/2007/CE obbliga ciascuno Stato UE ad istituire sanzioni "effettive, proporzionate e dissuasive" contro i trasgressori delle norme di cui al Regolamento stesso. Ora, da tests eseguiti su alcuni esemplari di autoveicoli riconducibili al modello Fiat 500X Euro 6 diesel, realizzato dal gruppo Fiat Chrysler Automobiles (FCA), gli stessi risultavano dotati di un impianto di manipolazione vietato a norma dell'art. 5, par. 2, del già citato Reg. n. 715/2007. Al riguardo, la Commissione ritiene che la presenza di tali impianti, contrariamente a quanto addotto dalle Autorità italiane, non possa essere giustificata in ragione dell'esigenza di proteggere il motore da danni o da avarie (vedi sopra), non avendo, le stesse Autorità, prodotto uno studio scientifico chiaro ed esauriente a dimostrazione di un tale assunto. Di conseguenza, la Commissione ha imputato alle Autorità italiane: 1) che, a fronte della non conformità delle Fiat 500X Euro 6 diesel al tipo "omologato" (stante la presenza, presso i prodotti commercializzati, dell'"impianto di manipolazione" vietato), le stesse non avrebbero operato per ritirare dal commercio i medesimi esemplari non a norma, con ciò violando gli obblighi di vigilanza posti dalle norme UE sopra individuate; 2) che, nonostante l'Italia, con la propria normativa nazionale, abbia munito il succitato Reg. n. 715/2007/CE delle sanzioni richieste dalla normativa dell'Unione, le Autorità di tale Paese non hanno mai concretamente applicato al gruppo FCA le sanzioni in questione.

Stato della Procedura

Il 17 maggio 2017 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

La presente procedura non genera effetti finanziari

Scheda 3 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2017/0475 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva (UE) 2016/844 della Commissione del 27 maggio 2016, che modifica la Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Violazione

La Commissione europea ritiene non ancora attuata, nell’ambito dell’ordinamento nazionale italiano, la Direttiva (UE) 2016/844 della Commissione del 27 maggio 2016, che modifica la Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

Ai sensi dell’art. 2 di detta Direttiva (UE) 2016/844, ciascuno Stato membro, entro il 1° luglio 2017, pone in essere i provvedimenti legislativi, regolamentari ed amministrativi necessari all’attuazione della medesima nel proprio sistema giuridico interno. Dei suddetti provvedimenti deve essere data immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione, non essendole stati ancora notificati i provvedimenti di cui sopra, ritiene che la Direttiva in questione non sia stata ancora recepita nell’ordinamento interno italiano.

Stato della Procedura

Il 25 settembre 2017 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Si precisa che le Autorità italiane hanno dato attuazione, alla presente Direttiva (UE) 2016/844, mediante il Decreto Legislativo 16 febbraio 2018, n. 25. In data 7 giugno 2018 la procedura è stata archiviata.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

La presente procedura non genera effetti finanziari

Scheda 4 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2016/0773 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2014/90/UE sull’equipaggiamento marittimo e che abroga la Direttiva 96/98/CE del Consiglio”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Violazione

La Commissione europea ritiene che l’Italia non abbia ancora recepito, nel proprio ordinamento nazionale, la Direttiva 2014/90/UE sull’equipaggiamento marittimo e che abroga la Direttiva 96/98/CE del Consiglio.

Ai sensi dell’art. 39 della medesima Direttiva, gli Stati membri pongono in essere tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei a dare attuazione alla stessa, nei rispettivi ordinamenti interni, entro il 18 settembre 2016, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione europea, poiché detti provvedimenti attuativi non le sono stati ancora comunicati, ritiene che la Direttiva, di cui si tratta, non sia stata ancora trasposta nell’ordinamento italiano.

Stato della Procedura

Il 27 aprile 2017 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Si precisa che le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva in oggetto, nell’ambito dell’ordinamento italiano, mediante il Decreto del Presidente della Repubblica del 20 dicembre 2017, n. 239. In data 7 giugno 2018 la presente procedura è stata archiviata.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si ipotizzano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 5 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2014/4187 - ex art. 258 del TFUE**

"Attuazione della Direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali"

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**Violazione**

La Commissione europea ritiene non attuate in Italia, di fatto, alcune norme della Direttiva 2009/12/CE sui "diritti aeroportuali", vale a dire sulle tariffe che le imprese, aventi in gestione gli aeroporti civili con un traffico annuale superiore ai 5 milioni di passeggeri, applicano alle imprese ("vettori") che esercitano voli aerei all'interno dei suddetti. L'art. 6 di essa Dir. va 2009/12/CE consente a tali vettori, ove contestino i "diritti aeroportuali" loro applicati dai gestori, di attivare una procedura detta "di consultazione", con la quale la controversia viene rimessa al verdetto di un'"Autorità di vigilanza indipendente". Quest'ultima – per l'art. 11 di essa Direttiva - deve essere istituita in ciascuno Stato UE, in posizione di autonomia rispetto a tutte le altre Autorità (soprattutto l'Esecutivo). Il già citato art. 6 consente, tuttavia, che tale procedura di "consultazione" possa non applicarsi nei seguenti casi specifici: 1) quando le tariffe aeroportuali vengano approvate dalla medesima Autorità di vigilanza (per cui sarebbe illogico che essa sindacasse sé medesima); 2) quando tale Autorità abbia il potere, su richiesta dei vettori, di verificare se nei loro confronti i gestori si attengono alle regole della libera concorrenza (di talchè il sindacato sulle tariffe aeroportuali, come rivolto a verificare che le stesse si formino in base al gioco concorrenziale della domanda e dell'offerta, sarebbe superfluo). In Italia la gestione degli aeroporti è affidata in "concessione" dallo Stato, per una durata di solito non inferiore ai 40 anni, ad operatori economici. I termini della concessione, tra cui il "piano di investimenti" cui sono tenuti detti gestori – comprensivo della determinazione dei "diritti aeroportuali" che gli stessi debbono applicare ai vettori aerei - sono definiti in un "Accordo di programma" (CdP) tra essi gestori e l'ente pubblico ENAC. Tali Accordi, ciascuno relativo ad un aeroporto, sono soggetti all'approvazione del Presidente del Consiglio. Attualmente sono ancora in vigore, in Italia, dalla fine del 2012, degli Accordi di Programma stipulati tra l'Enac e i gestori aeroportuali degli aeroporti di Roma, Milano e Venezia, recanti l'approvazione del Presidente del Consiglio. Detti specifici CdP, ai sensi dell'art. 1 del Decreto Legge 12 settembre 2014 n. 133, sono esclusi dall'assoggettamento alla procedura "di consultazione" di cui sopra, per la quale i vettori possono ottenere l'intervento di un'Autorità "indipendente" a sindacato dei predetti "diritti aeroportuali". Si sottolinea che la succitata normativa italiana esclude dall'applicazione di tale "consultazione" i CdP stipulati, in generale, dall'ENAC. La Commissione osserva, al riguardo, che tale deroga non rientrerebbe in nessuna delle "eccezioni", all'obbligo di esperire detta procedura, disciplinate dal sopra menzionato art. 6 della Dir. va 2009/12/CE (in quanto, in tal caso, nè le tariffe considerate "insindacabili" vengono definite da Autorità di vigilanza indipendenti, né queste ultime hanno il potere di vigilare sul rispetto delle regole concorrenziali). La Commissione rileva, inoltre, che pur avendo, il D. L. 12/11/14 n. 133, istituito la "ART" quale Autorità di vigilanza indipendente, quest'ultima non è divenuta ancora operativa. La stessa, inoltre, non risulta aver concesso alcuna "delega" ai sensi della Dir. 2009/12/CE, quale unico strumento che potrebbe legittimamente conferire, ad un altro soggetto, l'esercizio dei suoi poteri.

Stato della Procedura

Il 22 ottobre 2015 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si ipotizzano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 6 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2014/0515 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2009/13/CE del Consiglio del 16 febbraio 2009 recante attuazione dell’accordo concluso dall’Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della Direttiva 1999/63/CE”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Violazione

La Commissione europea ritiene che l’Italia non abbia ancora recepito, nel proprio ordinamento nazionale, la Direttiva 2009/13/CE del Consiglio del 16 febbraio 2009 recante attuazione dell’accordo concluso dall’Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della Direttiva 1999/63/CE.

Ai sensi dell’art. 5 della medesima Direttiva, gli Stati membri pongono in essere tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei a dare attuazione alla stessa, nei rispettivi ordinamenti interni, il 20 agosto 2014, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

Le Autorità italiane hanno comunicato alla Commissione di aver attuato la Direttiva 2009/13/CE, di cui si tratta, nell’ordinamento nazionale, a mezzo dell’art. 17 della Legge 29 luglio 2015, n. 115, c.d. “Legge europea 2014”. Il 22 marzo 2017, poi, hanno notificato alla Commissione medesima 6 ulteriori provvedimenti di attuazione, non contenuti nella succitata Legge n. 115/2015.

La Commissione europea, tuttavia, ritiene di non essere stata ancora messa al corrente dei provvedimenti, adottati dalla Repubblica italiana, idonei a recepire nell’ordinamento nazionale le seguenti norme della stessa Direttiva 2009/13/CE: A2.1, par. 2 “Contratti di lavoro dei marittimi”; 2.4, par. 2 “Diritto alle ferie”; A4.3, par. 2, lett. c) “Tutela della salute e della sicurezza e prevenzione degli infortuni”; A5.1.5 “Procedure relative ai reclami a bordo”.

La Commissione conclude, pertanto, che le singole disposizioni succitate non siano state ancora attuate, dall’Italia, nel proprio ordinamento interno.

Stato della Procedura

Il 7 dicembre 2017 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno attuato la Direttiva 2009/13/CE nell’ordinamento nazionale a mezzo dell’art. 17 della Legge 29 luglio 2015, n. 115, c.d. “Legge europea 2014”. Quindi, il 22 marzo 2017, hanno notificato alla Commissione 6 provvedimenti supplementari di attuazione. Tuttavia, la Commissione ritiene la Direttiva in oggetto non ancora completamente attuata nell’ordinamento italiano, come sopra già precisato.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si ipotizzano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 7– Trasporti**Procedura di infrazione n. 2013/2155 - ex art. 258 del TFUE**

“Accordo tra Stati relativo al blocco funzionale di spazio aereo BLUE MED”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Violazione

La Commissione europea ritiene violato l'art. 9 bis, par. fi 1 e 3, del Regolamento n. 550/2004/CE, che si propone di “armonizzare” la gestione dello spazio aereo europeo, per affrontare in modo “integrato” alcune criticità della navigazione aerea. Infatti, l'esigenza di soddisfare la crescente domanda di servizi di trasporto aereo deve essere soddisfatta garantendo, in ogni caso, che le imprese UE del settore rispettino requisiti minimi di sicurezza nei voli e di prevenzione e riduzione dell'impatto dell'attività aerea sull'ambiente. In vista di tali obiettivi, lo spazio aereo europeo deve essere suddiviso in FABs (Blocchi Funzionali di Spazio Aereo), istituiti ciascuno mediante Accordi stipulati fra alcuni Stati UE ed altri Stati anche terzi rispetto ad essa, a seconda delle necessità di collegamento che sussistono nei Blocchi funzionali in questione. Tale suddivisione in blocchi deve, innanzitutto, informarsi a “requisiti operativi” e non tenere conto dei confini politici tra Stati (art. 2, par. 25 del Reg. 549/2004). Scopo di detti FABs è, essenzialmente, quello di : 1) “ottimizzare l'uso dello spazio aereo” in modo da ridurre l'impatto, sugli utenti dei voli aerei, dei ritardi imposti dagli operatori di tali voli (art. 9 bis, par. 2, lett. b) del Reg. 550/2004/CE); 2) ottimizzare le prestazioni dei servizi aerei (art. 2, par. 25 del Reg. 549/2004), garantendo essenzialmente la fornitura dei servizi migliori al minor costo; 3) attuare requisiti operativi indipendentemente dai confini tra gli Stati (art. 2, par. 25, del Reg. 549/2004). Tali FABs debbono divenire operativi entro il 4 dicembre 2012. In proposito, l'Italia risulta aver stipulato, in data 12/10/2012, un Accordo con la Repubblica di Malta, la Repubblica di Cipro e la Repubblica Ellenica, istitutivo del FAB denominato BLUEMED FAB. Ora, con riguardo a tale specifico FAB, la Commissione ritiene non soddisfatti due dei tre requisiti sopra individuati. Al riguardo, risulta alla Commissione che: 1) quanto all'esigenza per cui il FAB dovrebbe ottimizzare la prestazione dei servizi di navigazione aerea, l'Italia, pur adottando una serie di validi progetti finalizzati alla riduzione delle tariffe aeree, non garantisce che gli stessi vengano completamente attuati prima del 2017. Attualmente, infatti, i prezzi applicati all'utenza dei servizi aerei risultano ancora troppo elevati rispetto alla percentuale di investimenti (86%) effettuati. Fra l'altro, anche “l'Organo di valutazione delle prestazioni”, istituito a livello UE, ha stabilito che l'obiettivo di riduzione delle tariffe della Repubblica italiana nel periodo 2012/2014, sarebbe potuto essere migliore; 3) quanto all'obiettivo dell'utilizzo ottimale dello spazio aereo, l'Italia risulta avere adottato, anche in relazione a tale profilo e in collaborazione con gli altri Stati aderenti allo stesso BLUEMED FAB, una serie di piani di implementazione della capacità dello spazio aereo del medesimo FAB, per il periodo 2015-2019. Tuttavia, il già citato “Organo di valutazione delle prestazioni” ha ritenuto che, quanto al periodo 2012-2014, l'obiettivo di capacità di gestione del traffico aereo della Repubblica di Cipro sarebbe potuto essere migliore e, relativamente al periodo 2015-2019 – cui si riferiscono i progetti predetti - che la capacità dello spazio aereo prevista sarebbe comunque insufficiente a contenere i ritardi imposti dai fornitori di servizi di trasporto aereo agli utenti medesimi di tali servizi.

Stato della Procedura

Il 29 settembre 2015 è stata inviata una seconda messa in mora complementare ex art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari sul bilancio pubblico.

Scheda 8 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2012/2213** - ex art. 258 del TFUE

"Cattiva applicazione della Direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie"

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**Violazione**

La Commissione europea ritiene violati non solo l'art. 6, par. 1, 3 e 4 della Direttiva 2012/34/UE, nonché l'art. 6, par. 1 e il punto 5 dell'allegato del Regolamento 1370/2007, ma, altresì, l'art. 4, par. 3, del Trattato TFUE. Nella "messa in mora" relativa alla presente procedura, si riteneva violata la Dir. 91/440/CE (artt. 6 e 9). Attualmente, detta Direttiva è stata abrogata dalla succitata Dir. 2012/34/UE. Questa dispone che, in materia di trasporto ferroviario, l'attività di "gestione" – comportante il potere di concedere, alle varie imprese di trasporto su ferrovia, i diritti all'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie – rimanga distinta dall'attività materiale di trasporto ferroviario. Pertanto le succitate attività debbono essere esercitate in condizioni di separatezza sostanziale, onde evitare, fra l'altro, che i finanziamenti pubblici all'attività di "gestione" vengano, surrettiziamente, stornati verso le imprese esercenti il trasporto, ponendole in una posizione di indebito privilegio rispetto ad altre imprese di trasporto ferroviario di altri Stati UE. Per il suddetto art. 6, quindi, le attività menzionate debbono essere rappresentate nell'ambito di bilanci rispettivamente "distinti", in modo da poter individuare eventuali – ed illegittimi – storni di fondi pubblici da una di esse all'altra. Ora, in Italia, una stessa Holding possiede, al 100%, sia la società di gestione "Rete ferroviaria Italiana" (RFI), sia la società di trasporto ferroviario "Trenitalia", sia la FS logistica (società formalmente operante nel settore delle infrastrutture ferroviarie). Al riguardo, risulta che: 1) la RFI (gestione) ha trasferito a Trenitalia (servizi ferroviari) svariati immobili che le erano stati attribuiti a titolo di finanziamento pubblico: con ciò, la RFI ha dirottato sull'impresa commerciale i fondi pubblici destinati alla "gestione"; 2) la medesima RFI ha trasferito ulteriori immobili a FS logistica, la quale, in sostanza, non si occupa di infrastrutture ma esercita, almeno in parte, servizi di trasporto per conto di Trenitalia. Inoltre, non solo i fondi pubblici sono stati illegittimamente stornati, ma è stato altresì violato l'obbligo della separatezza dei bilanci delle due suddette funzioni, in quanto la FS logistica – quanto all'attività di trasporto esercitata - non ha fornito un proprio bilancio autonomo. Risulta violato, altresì, anche il succitato Reg. 1370/2007, il quale impone, per l'attività di trasporto esercitata in regime di "servizio pubblico", che la medesima venga contabilmente rappresentata in un bilancio distinto rispetto a quello relativo alle attività di trasporto eseguite in regime commerciale. Tale obbligo è diretto ad evitare che i ricavi del servizio di trasporto pubblico vengano riversati – come la Commissione ritiene sia avvenuto nella fattispecie - su altre attività eseguite a puro scopo economico e che, per converso, i finanziamenti pubblici al trasporto per pubblico servizio vengano stornati su attività di trasporto orientate esclusivamente al profitto. Infine la Commissione – ritenendo che l'Italia abbia insistentemente omesso di comunicarle dati circostanziati e chiari sugli assets che si presumono trasferiti dalla società di gestione (RFI), rispettivamente, a Trenitalia e a FS logistica – lamenta che l'Italia stessa abbia violato l'obbligo di "leale cooperazione" ex art. 4, par. 3, del Trattato TFUE.

Stato della Procedura

Il 10/07/2014 è stata inviata una seconda messa in mora complementare, ai sensi dell'art. 258 del TFUE

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari incidenti sul bilancio pubblico

PAGINA BIANCA

Tutela del consumatore

PROCEDURE INFRAZIONE TUTELA DEL CONSUMATORE				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 1 2013/2169	Violazione della Direttiva 2005/29/CE relativa alle pratiche commerciali sleali tra imprese e consumatori	MM	No	Stadio invariato

Scheda 1 – Tutela del consumatore**Procedura di infrazione n. 2013/2169** - ex art. 258 del TFUE

“Violazione della Direttiva 2005/29/CE relativa alle pratiche commerciali sleali”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero dello Sviluppo economico; AGCOM.

Violazione

La Commissione europea ritiene che la Direttiva 2005/29/CE, nonché quella sul “servizio universale”, come modificata dalla successiva 2009/136/CE, non siano state correttamente attuate in Italia. La prima (2005/29/CE), a contrasto delle pratiche commerciali sleali realizzate dalle imprese nei confronti dei consumatori, prescrive alle imprese stesse obblighi “minimi” di correttezza, inderogabili. Tuttavia, per l’art. 3 par. 4 della Direttiva medesima, detti obblighi non troverebbero più applicazione ove esista una disciplina che concerna uno specifico settore commerciale, sia di derivazione UE diretta o indiretta e sia, infine, in “contrasto” con la stessa Direttiva sulle “pratiche commerciali sleali”(nel senso che l’osservanza della disciplina di settore renda logicamente impossibile quella della Direttiva predetta). Pertanto, ove una normativa UE, relativa ad uno specifico ramo degli affari, non contrasti con detta Direttiva n. 2005/29/CE, ma risulti complementare ad essa, la medesima Dir. 2005/29/CE deve applicarsi comunque, insieme alla legislazione UE di settore. L’altra Direttiva di cui sopra, sul “servizio universale”, si propone essa stessa come aggiuntiva alla Direttiva sulle pratiche commerciali sleali, escludendosi quindi un contrasto tra le due: infatti l’art. 20, par. 1, della medesima Direttiva sul servizio universale, prevede che le norme in essa contenute facciano sempre salva l’applicazione delle “norme comunitarie in materia di tutela dei consumatori”. Infatti, la Direttiva sulle pratiche commerciali sleali disciplina alcuni aspetti che - ove fosse applicata solo la Direttiva sul servizio universale - rimarrebbero privi di regolamentazione, agevolando eventuali abusi delle imprese. Infatti, se la Direttiva sul “servizio universale”, per rendere i clienti più avveduti, obbliga le imprese ad informarli su svariati effetti del contratto, trascura d’altra parte di imporre alle imprese ulteriori comportamenti corretti previsti, invece, dalla Direttiva sulle pratiche commerciali sleali (es: l’obbligo di astenersi dal porre ostacoli non contrattuali all’esercizio, da parte del cliente, dei diritti attribuitigli dal contratto). In merito, la Commissione ritiene che in Italia - circa gli ambiti commerciali coperti dalla predetta Direttiva sul servizio universale, ma anche da altre specifiche normativa UE - le prescrizioni a tutela del consumatore, di cui alla Direttiva sulle “pratiche commerciali sleali”, non vengano applicate, anche quando la normativa UE di settore, come quella di attuazione della Direttiva sul servizio universale, non contrasti con la Direttiva 2005/29/CE. In questo senso alcune sentenze del Consiglio di Stato dell’11/05/12, cui è seguito l’intervento legislativo di cui all’art. 23, co. 12 quinquedecies, del Decreto Legge del 6 luglio 2012, n. 95. Detto articolo individua, implicitamente, “aree” commerciali non soggette alla Direttiva sulle pratiche commerciali sleali, tanto che, in ordine alle stesse, l’AGCOM, come autorità preposta a vigilare sull’osservanza della Direttiva stessa, non potrebbe esplicare i pertinenti poteri: tali aree verrebbero individuate, semplicemente, in quanto oggetto di normativa di derivazione UE con finalità di tutela del consumatore, anche se non contrastante, quest’ultima normativa, con quella contenuta nella suddetta Direttiva a contrasto delle pratiche commerciali sleali.

Stato della Procedura

Il 17 ottobre 2013 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non rilevano oneri finanziari a carico del bilancio pubblico

PARTE III

SCHEDE ANALITICHE DEI RINVII

PREGIUDIZIALI

PER SETTORE

PAGINA BIANCA

Agricoltura e Pesca

RINVII PREGIUDIZIALI AGRICOLTURA E PESCA			
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario
Scheda 1 C- 111/16	Agricoltura – Alimenti e mangimi geneticamente modificati – Misure di emergenza – Misura nazionale diretta a vietare la coltivazione del mais geneticamente modificato MON 810 – Mantenimento o rinnovo della misura – Regolamento (CE) n. 1829/2003 – Art. 34 – Regolamento (CE) n. 178/2002 – Articoli 53 e 54 – Presupposti d’applicazione – Principio di precauzione	sentenza	No
Scheda 2 C- 107/16	Art. 99 del Regolamento di procedura della Corte – Agricoltura – Alimenti e mangimi geneticamente modificati – Misure di emergenza – Misura nazionale diretta a vietare la coltivazione del mais geneticamente modificato MON 810 – Adozione e mantenimento della misura – Regolamento (CE) n. 1829/2003 – Art. 34 – Regolamento (CE) n. 178/2002 – Articoli 53 e 54 – Presupposti d’applicazione – Principio di precauzione	ordinanza	No

Scheda 1 – Agricoltura e Pesca**Rinvio pregiudiziale n. C- 111/16 - ex art. 267 del TFUE****“Agricoltura – Alimenti e mangimi geneticamente modificati”****Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero delle Politiche agricole**Violazione**

Il Tribunale di Udine (Italia) chiede alla Corte UE di interpretare l'art. 34 del Reg.to n. 1829/2003/CE e gli artt. 7, 53 e 54 del Reg.to n. 178/2002/CE. Detto Reg. 1829/2003/CE ammette che nella UE vengano commercializzati gli alimenti “geneticamente modificati”, se muniti di “autorizzazione” della Commissione europea. Tuttavia, anche se “autorizzata” come sopra, o comunque conforme allo stesso Regolamento, tale commercializzazione può essere sospesa o limitata, ove sia “manifesto” che la medesima comporti un “grave rischio” per la salute umana o della fauna, o per l'ambiente (art. 34 dello stesso Regolamento). E' alla Commissione europea che compete, “in primis”, di adottare detti provvedimenti di sospensione/restrizione, anche su richiesta di uno Stato UE (art. 53 Reg. 178/2002/CE). Se, a seguito di tale richiesta, la Commissione non si attiva, lo Stato UE in questione può adottare detti provvedimenti direttamente (art. 54 Reg. 178/2002). Fino a quando la Commissione non decide di prorogare, o modificare, o abrogare le misure nazionali urgenti così adottate, queste ultime rimangono in vigore. Quanto all'altro Regolamento n. 178/2002/CE, l'art. 7 di esso stabilisce il principio di “precauzione”, in base al quale gli Stati UE possono adottare provvedimenti di “gestione del rischio” quando sia ipotizzabile, in base ad assunti scientifici anche non del tutto certi, che la circolazione di un alimento geneticamente modificato sia dannosa (non è quindi richiesto che il pericolo di tale danno risulti “manifesto”, come nella fattispecie ex art. 34 del Reg. 1829/2003/CE). Ora: il 22/04/1998, la Commissione “autorizzava” la commercializzazione del mais geneticamente modificato “MON 810”. L'11/04/2013, l'Italia, ritenendo che tale prodotto nuocesse alla salute umana e ambientale (come sembrava acclarato da nuovi studi), chiedeva alla Commissione stessa, ex art. 53 del Reg. 178/2002 (sopra), di adottare i provvedimenti di urgenza prima descritti. La Commissione, assunto il parere di organismi scientifici che negavano il paventato pericolo, non assumeva le richieste misure. Queste, quindi, venivano adottate dall'Italia il 12/07/2013. La Commissione, da parte sua, non procedeva alla modifica o all'abrogazione delle misure applicate dall'Italia, le quali, pertanto, rimanevano in vigore. Sulla vicenda, la Corte UE ha precisato che: 1) la Commissione, ove gli Stati UE le richiedano misure “di urgenza” ex art. 53 del Reg. 178/2002/CE, non è tenuta ad adottarle, se difettino i requisiti di cui al predetto art. 34 del Reg. 1829/2003/CE (natura “manifesta” del rischio e “gravità” di questo); 2) le misure di “urgenza”, che gli Stati UE possono applicare quando le hanno già inutilmente richieste alla Commissione, devono anch'esse inderogabilmente fondarsi sui già citati presupposti dell'art. 34 del Reg. 1829/2003/CE. Al riguardo, i giudici nazionali sono legittimati a sindacare la presenza o meno di tali presupposti (rischio “manifesto” di “danno grave”). Tali misure di urgenza, quindi, non sono quelle che gli stessi Stati possono attuare, in virtù del principio di “precauzione”, ai sensi dell'art. 7 del Reg. 178/2002. Queste ultime, infatti, possono fondarsi anche su analisi, relative al rischio di danno alla salute e all'ambiente, fondate su dati scientifici non certi.

Stato della Procedura

Il 13 settembre 2017 la Corte UE ha deciso il rinvio pregiudiziale C- 111/16 (art. 267 TFUE)

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si producono effetti finanziari in virtù della sentenza in oggetto

Scheda 2 – Agricoltura e Pesca**Rinvio pregiudiziale n. C- 107/16** - ex art. 267 del TFUE

“Art. 99 del Regolamento di Procedura della Corte – Alimenti e mangimi geneticamente modificati”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Politiche agricole**Violazione**

Il Tribunale di Pordenone (Italia) chiede alla Corte UE di interpretare l’art. 34 del Reg.to n. 1829/2003/CE e gli artt. 7, 53 e 54 del Reg.to n. 178/2002/CE. Detto Reg. 1829/2003/CE ammette che, su “autorizzazione” della Commissione europea, nella UE si possano commercializzare gli alimenti “geneticamente modificati”. Tuttavia, anche se “autorizzata” come sopra, tale commercializzazione può essere sospesa o limitata, ove sia “manifesto” che essa comporti un “grave rischio” per la salute umana o della fauna, o per l’ambiente (art. 34 dello stesso Regolamento). Tali provvedimenti di sospensione/restrizione competono, in primis, alla Commissione europea, d’ufficio o su richiesta di uno o di alcuni Stati UE (art. 53 Reg. 178/2002). Se la Commissione non accoglie la richiesta in questo senso di uno Stato UE, lo stesso può adottare detti provvedimenti direttamente (art. 54 Reg. 178/2002). Tali provvedimenti nazionali restano in vigore fino a quando la Commissione non decida di prorogarli, modificarli o abrogarli. Quanto all’altro Regolamento n. 178/2002/CE, l’art. 7 di esso stabilisce il principio di “precauzione”, per il quale gli Stati UE possono adottare provvedimenti di “gestione del rischio” quando risulti, in base ad assunti scientifici anche non del tutto certi, che la circolazione di un alimento geneticamente modificato sia dannosa (non è quindi richiesto che il pericolo di tale danno risulti “manifesto”). Ora: il 22/04/1998, la Commissione “autorizzava” la commercializzazione del mais geneticamente modificato “MON 810”. L’11/04/2013, l’Italia, ritenendo che tale prodotto nuocesse alla salute umana e ambientale (come sembrava acclarato da nuovi studi), chiedeva alla Commissione stessa, ex art. 53 del Reg. 178/2002 (sopra), di adottare i provvedimenti di urgenza prima descritti, sospensivi o limitativi del commercio dell’articolo in oggetto. La Commissione, assunto il parere di organismi scientifici che negavano il paventato pericolo, non assumeva le richieste misure. Queste, quindi, venivano adottate dall’Italia il 12/07/2013 e rimanevano in vigore fino ai fatti in causa, in quanto non abrogate o modificate dalla Commissione. Al riguardo, la Corte UE ha precisato che: 1) la Commissione, ove gli Stati UE le richiedano misure “di urgenza” ex art. 53 del Reg. 178/2002, non è tenuta ad adottarle, se difettino i requisiti di cui al predetto art. 34 del Reg. 1829/2003/CE (natura “manifesta” del rischio e “gravità” di questo); 2) le misure di “urgenza”, che gli Stati UE possono applicare quando le hanno già inutilmente richieste alla Commissione, devono anch’esse necessariamente fondarsi sui già citati presupposti dell’art. 34 del Reg. 1829/2003/CE. Al riguardo, i giudici nazionali sono legittimati a sindacare la presenza o meno di tali presupposti (rischio “manifesto” di “danno grave”). Tali misure di urgenza, quindi, non sono quelle che gli stessi Stati possono attuare, in virtù del principio di “precauzione”, ai sensi dell’art. 7 del Reg. 178/2002/CE. Queste ultime, infatti, possono fondarsi anche su analisi del rischio fondate su dati scientifici non certi. Tali pareri, la Corte li ha enunciati in un’“ordinanza” – come dall’art. 99 del suo Regolamento di procedura – essendo, il caso di specie, “identico” a quello già considerato nella causa C-111/16.

Stato della Procedura

Il 23 novembre 2017 la Corte UE ha deciso il rinvio pregiudiziale C- 107/16 (art. 267 TFUE)

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si producono effetti finanziari in virtù della presente sentenza

PAGINA BIANCA