RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il provvedimento di cui si propone l'adozione ha l'obiettivo di apportare alcune modifiche al decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, di recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva 2008/57/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, ritenute necessarie al fine di un corretto recepimento della direttiva stessa.

La direttiva 2008/57/CE ha l'obiettivo di creare le condizioni per realizzare l'interoperabilità dei sistemi ferroviari nazionali con il sistema ferroviario transeuropeo. Il perseguimento di tale obiettivo dovrebbe portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di:

a) facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario internazionale all'interno dell'Unione europea e con i Paesi terzi;

b) contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi di costruzione, rinnovo, ristrutturazione e funzionamento del sistema ferroviario nella Comunità;

c) contribuire all'interoperabilità del sistema ferroviario nella Comunità.

In merito al recepimento della direttiva interoperabilità, la Commissione europea ha formulato una serie di osservazioni, inviate al Governo italiano con EU PILOT n. 3207/12/MOVE. Relativamente alle stesse, quindi, sono state elaborate le opportune risposte alla Commissione e presentate le proposte di modifica, che si concretizzano nel provvedimento in oggetto, al fine di un adeguato recepimento.

In particolare il Capo V (artt. da 20 a 26) del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191 contiene la disciplina tecnica per l'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli, distinguendo le procedure operative nei casi in cui i medesimi siano conformi o meno alle STI. E' previsto anche il caso di autorizzazione ad un "tipo" di veicolo, con conseguente autorizzazione implicita a tutti i veicoli conformi al "tipo" autorizzato.

L'articolo 1 del provvedimento proposto riporta le modifiche da apportare, che riguardano solo gli articoli 8, 22 e 24 del suddetto Capo V, relativi alla disciplina tecnica per l'autorizzazione supplementare alla messa in servizio dei veicoli, distinguendo i casi in cui i medesimi sono conformi o meno alle STI, quando cioè la "prima autorizzazione" per la messa in servizio dei veicoli viene rilasciata in base alla legislazione dello Stato membro interessato e si tratta essenzialmente di alcuni riferimenti normativi ivi presenti.

Poiché nei citati articoli si fa riferimento alla prima autorizzazione per la messa in servizio dei veicoli rilasciata in uno Stato membro della Comunità europea, diverso dall'Italia, la relativa attestazione deve necessariamente rimandare alla direttiva comunitaria e non alla legge italiana, come riportato nel D.Lgs. n. 191/2010. Sulla base di questa documentazione, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie può, a norma del suddetto decreto legislativo, decidere se sul territorio nazionale siano necessarie autorizzazioni supplementari.

Analoga giustificazione vale per le modifiche proposte all'articolo 24, comma 2, lettera a), in cui si deve fare riferimento alle deroghe vigenti o concesse a norma della direttiva comunitaria sull'interoperabilità, e lettera b), in cui si deve fare riferimento per la raccolta e registrazione dei dati illustrati a quanto previsto dalla direttiva sicurezza 2004/49/CE e non dalla legge italiana.

RELAZIONE TECNICA

Lo schema di decreto legislativo in oggetto attua la direttiva 2008/57/UE del Parlamento e del Consiglio, in materia di interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.

Lo stesso si limita a correggere alcuni refusi del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, al fine di un corretto recepimento nell'ordinamento nazionale della Direttiva 2008/57/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, in seguito alle osservazioni formulate dalla Commissione europea con EU PILOT n. 3207/12/MOVE.

Dall'attuazione del presente schema di decreto legislativo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto non sono previste nuove spese, né minori entrate, né nuovi organi amministrativi, né nuovi compiti per le amministrazioni.

La verifica della presente [illegible] ai sensi [illegible] del decreto-legge 17 [illegible] 2009, n. 196, ha avuto esito

[X] POSITIVO [ ] NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO CONCERNENTE MODIFICHE AL DECRETO LEGISLATIVO 8 OTTOBRE 2010, N. 191, RECANTE ATTUAZIONE DELLE DIRETTIVE 2008/57/CE E 2009/131/CE, RELATIVE ALL'INTEROPERABILITÀ DEL SISTEMA FERROVIARIO COMUNITARIO.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

SEZIONE 1 - CONTESTO ED OBIETTIVI

A) Descrizione del quadro normativo vigente

Lo schema di decreto legislativo proposto ha l'obiettivo di apportare le dovute modifiche al decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, di recepimento nell'ordinamento nazionale della Direttiva 2008/57/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, in seguito alle osservazioni formulate dalla Commissione europea con EU PILOT n. 3207/12/MOVE.

In particolare, le modifiche riguardano il Capo V del decreto legislativo n. 191/2010, che contiene la disciplina tecnica per l'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli, distinguendo i casi in cui i medesimi sono conformi o meno alle STI, e consistono essenzialmente nella correzione di alcuni riferimenti normativi ivi presenti, che devono rimandare alla direttiva interoperabilità e non alla legge italiana, quando la "prima autorizzazione" per la messa in servizio dei veicoli viene rilasciata in base alla legislazione dello Stato membro interessato.

B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa e citazione delle relative fonti di informazione

Le vigenti disposizioni non sono aderenti al dettato della normativa comunitaria, in quanto, nel caso in cui si voglia autorizzare alla messa in servizio in Italia un materiale rotabile già munito di "prima autorizzazione" per la messa in servizio rilasciata in uno Stato membro della Comunità europea, la relativa attestazione deve necessariamente rimandare alla direttiva comunitaria e non alla legge italiana, come erroneamente statuito nel decreto legislativo n. 191 del 2010. Sulla base di questa documentazione, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie può, a norma del suddetto decreto legislativo, decidere se sul territorio nazionale siano necessarie autorizzazioni supplementari.

C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, con riferimento al contesto internazionale ed europeo.

Il problema da risolvere è quello di correggere il vigente decreto legislativo n.191 del 2010, che – proprio per la presenza di alcuni errori in esso contenuti, che rinviavano alla normativa nazionale anziché a quella comunitaria – ha determinato la presentazione di osservazioni da parte della Commissione, inviate al Governo italiano con EU PILOT n. 3207/12/MOVE.

D) Descrizione degli obiettivi da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentono la verifica del grado di raggiungimento.

L'obiettivo è quello di correggere degli errori materiali che avrebbero ostacolato la piena realizzazione dell'interoperabilità dei sistemi ferroviari nazionali con il sistema ferroviario trans europeo, in quanto il riferimento rinviava alla normativa italiana e non a quella comunitaria europea, con incongruenze che creavano anche disagio agli operatori del settore. Il grado di raggiungimento dell'obiettivo sarà dato dalla verifica nel tempo dell'efficienza e della piena realizzazione del sistema di interoperabilità comunitario rispetto a quello previsto dal vigente decreto n.191 del 2010.

E) Indicazione delle categorie di soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio

Destinatari diretti delle emanande disposizioni sono l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e i richiedenti l'autorizzazione alla messa in servizio in Italia di materiale rotabile già autorizzato da altro Stato membro.

SEZIONE 2 – PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati

L'intervento regolatorio non presenta alcun margine di discrezione e conseguentemente non si è avviata una procedura di consultazione con le associazioni di categoria.

SEZIONE 3 - VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO (OPZIONE ZERO)

Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti

L'opzione zero lascerebbe in vita una normativa italiana, che, contenendo riferimenti normativi non corretti, determinerebbe di fatto la sostanziale inapplicabilità dei principi di'interoperabilità contenuti negli articoli oggetto di modifica. Inoltre, il non corretto recepimento della direttiva ha causato l'apertura del progetto EU Pilot n.3207/12/MOVE.

SEZIONE 4 – VALUTAZIONI OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO

Opzioni alternative di intervento regolatorio

Non sono state valutate opzioni alternative nel merito, in quanto l'intervento regolatorio è solo una corretta trasposizione nella normativa nazionale delle norme imposte dalle direttive 2008/57/UE e non lascia alcun margine di discrezionalità all'Amministrazione.

SEZIONE 5 – GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

A) Metodo di analisi applicato per la misurazione degli effetti

L'intervento proposto si limita a correggere un refuso contenuto nel vigente decreto legislativo n.191 del 2010 e, pertanto, trattandosi di intervento obbligato non si è proceduto ad alcun metodo di analisi

B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta

Il nuovo intervento regolatorio correttivo non determina svantaggi, ma, al contrario, modifica le vigenti disposizioni, in quanto il corretto riferimento alla normativa europea e non a quella nazionale agevola gli operatori del sistema, senza frapporre ostacoli ostativi alla piena realizzazione dell'interoperabilità del sistema ferroviario.

C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti

L'intervento regolatorio, essendo meramente correttivo di un errore materiale, non comporta obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti ulteriori rispetto a quelli previsti dal vigente decreto legislativo n.191 del 2010 e, comunque, non impone livelli di regolazione superiore a quelli minimi richiesti dalle disposizioni comunitarie.

D) Comparazione con altre opzioni esaminate

Non si è proceduto ad alcuna comparazione, in quanto non sono state valutate opzioni alternative di intervento, considerati i limiti stringenti imposti dalla direttiva, che non presentava margini di discrezionalità.

E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio

L'intervento regolatorio non ha una valenza di novità, trattandosi della correzione di errori materiali contenuti in un decreto legislativo già vigente; pertanto, le strutture esistenti sono già in grado di garantire, dal punto di vista delle risorse umane e strumentali in dotazione, di dare corso alle procedure previste senza ulteriori oneri per lo Stato.

GF
29 ottobre 2012

SEZIONE 6 – INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE

L'intervento regolatorio non comporta effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva del sistema economico, ma, al contrario, facilita ed agevola la competitività del settore, in quanto interviene armonizzando la normativa comunitaria. In assenza di tale correzione, a normativa vigente si potrebbe inferire che la legislazione italiana richieda agli altri Stati membri di rilasciare la prima autorizzazione in base alla legge italiana, quando invece la prima autorizzazione viene rilasciata in base alla legislazione dello Stato membro interessato. Il livello di regolazione imposto è in linea con quello comunitario, non essendo previsti l'introduzione e il mantenimento di livelli di regolazione superiore a quelli minimi richiesti dalle disposizioni comunitarie.

SEZIONE 7 – MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

L'attuazione dell'intervento regolatorio è affidata all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

B) Eventuali azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento

Azioni specifiche per la pubblicità ed informazione dell'intervento si traducono nell'inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

C)Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio

Non sono previsti nuovi strumenti di controllo e monitoraggio per il singolo intervento, ma saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e monitoraggio effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in relazione agli strumenti già in atto e operanti in relazione al decreto legislativo n.191 del 2010, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

D)Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione – Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sarà effettuata la prevista verifica di impatto regolatorio a cadenza biennale, nella quale saranno presi in considerazione prioritariamente i seguenti aspetti:

1) verifica della piena realizzazione del sistema dell'interoperabilità ferroviaria rispetto al livello di operatività realizzato precedentemente all'entrata in vigore dell'intervento regolatorio correttivo del decreto legislativo n.191/10;
2) verifica del grado di soddisfacimento da parte degli operatori del sistema.

GF
29 ottobre 2012

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO CONCERNENTE MODIFICHE AL DECRETO LEGISLATIVO 8 OTTOBRE 2010, N. 191, RECANTE ATTUAZIONE DELLE DIRETTIVE 2008/57/CE E 2009/131/CE, RELATIVE ALL'INTEROPERABILITÀ DEL SISTEMA FERROVIARIO COMUNITARIO.

ANALISI TECNICO NORMATIVA (A.T.N.)

(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 10 settembre 2008 – G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazioni proponenti: Ministero per gli affari europei e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

Lo schema di decreto legislativo proposto ha l'obiettivo di apportare le dovute correzioni al decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, di recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva 2008/57/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, in seguito alle osservazioni formulate dalla Commissione europea con EU PILOT n. 3207/12/MOVE.

In particolare, le modifiche riguardano il Capo V del decreto legislativo n. 191/2010, che contiene la disciplina tecnica per l'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli, distinguendo i casi in cui i medesimi sono conformi o meno alle STI, e si tratta essenzialmente di correggere alcuni riferimenti normativi ivi presenti, che devono rimandare alla direttiva interoperabilità e non alla legge italiana, quando la "prima autorizzazione" per la messa in servizio dei veicoli viene rilasciata in base alla legislazione dello Stato membro interessato.

L'intervento in esame trova il proprio fondamento nella delega contenuta nella legge 7 luglio 2009, n. 88, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria per il 2008 - che autorizzava il Governo ad apportare i necessari correttivi ai decreti legislativi emanati, entro due anni dalla data di entrata in vigore degli stessi.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Si riporta di seguito un elenco delle principali norme e regolamenti europei, recepiti nell'ordinamento nazionale relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Normativa Unione Europea	Legislazione attuativa Nazionale
Direttiva 91/440/CE del 29.7.1991 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie	DPR 277/98 dell'8.7.1998: "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva

	91/440/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie".
Direttiva 95/18/CE del 16.6.1995 relativa alle licenze alle imprese ferroviarie	DPR 146/99 del 16 marzo 1999: "Regolamento recante norme di attuazione della Direttiva 95/18/CE relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della Direttiva 95/19/CE relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura".
Direttiva 95/19/CE del 19.6.1995 riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura	
Direttiva 96/48/CE del 23.7.1996 relativa all' interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità .	Decreto Legislativo n. 299 del 24 maggio 2001 *(* ABROGATO)*
Direttiva 2001/12/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie; Direttiva 2001/13/CE relativa alla licenza ferroviaria; Direttiva 2001/14/CE relative alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.	Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n.188: "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria".
Direttiva 2001/16/CE, in materia di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.	Decreto Legislativo 30 settembre 2004, n. 268 *(* ABROGATO)*
Direttive 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE e della direttiva 2001/14/CE.	Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162
Direttiva 2004/50/CE, che modifica la direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale	Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 163 *(** ABROGATO)*
Direttiva 2004/51/CE, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie	Già recepita nel D.lgs. n. 188/03
Direttiva 2007/32/CE, che modifica l'allegato VI della direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e l'allegato VI della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale	Decreto del Ministro dei Trasporti dell'11 dicembre 2007
Direttiva 2007/58/CE, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo viluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria	Decreto Legislativo 25 gennaio 2010, n. 15: "Attuazione della direttiva 2007/58/CE, che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e

	all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria".
Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e Direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009 che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE	Decreto Legislativo 8 ottobre 2010, n. 191: "Attuazione della direttiva 2008/57/CE e della direttiva 2009/131/CE relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario comunitario
Direttiva 2011/18/UE della Commissione del 1 marzo 2011, che modifica gli allegati II, V e VI della direttiva 2008/57/CE	Decreto 22 luglio 2011 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in recepimento della direttiva 2011/18/UE

(*) I due decreti legislativi n.299 del 24 maggio 2001 e n. 268 del 30 settembre 2004, sono stati abrogati e sostituiti dal decreto legislativo n. 163 del 10 agosto 2007, successivamente abrogato dal decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

L'atto in esame modifica il vigente decreto legislativo n. 191/2010.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Lo schema di decreto legislativo è compatibile con i principi costituzionali, essendo le disposizioni in esame dirette a rendere la normativa italiana perfettamente aderente con quella comunitaria, dettando disposizioni uniformi per l'intero territorio nazionale in coerenza con quanto disposto dall'articolo 117, comma 2, lettere e) ed h).

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

L'atto in esame è compatibile con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali, in quanto tiene conto della ripartizione di competenze tra Stato, regioni ed enti locali.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

L'atto in esame è compatibile con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

Non sono previste rilegificazioni di norme delegificate.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non esistono progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza, ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

Lo schema normativo in esame è compatibile con l'ordinamento comunitario ed anzi consente di fornire i dovuti chiarimenti alle osservazioni formulate dalla Commissione europea, con EU PILOT n. 3207/12/MOVE, in merito al recepimento della direttiva 2008/57/CE, avvenuta con il D.Lgs. n. 191/2010.

11) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

La Commissione europea ha inviato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le Politiche Comunitarie - Struttura di Missione per le Procedure di Infrazione, l'EU PILOT rif. n. 3207/12 per mancato rispetto in Italia della direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione), cui si intende dare risoluzione con l'atto normativo proposto.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

L'intervento regolatorio in questione è stato posto in essere proprio in adempimento di obblighi comunitari ed è compatibile con gli obblighi internazionali assunti anche dalla UE, quali quelli derivanti, ad esempio, dalla adesione alla Convenzione COTIF, che impone alla stessa UE, insieme agli Stati membri, di rendere le disposizioni derivanti dall'appartenenza alla Convenzione stessa compatibili con le normative comunitarie, tra le quali anche quelle relative all'interoperabilità.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte Europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Non risultano esistenti linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Il provvedimento in esame non introduce nuove definizioni normative.

2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.*
I riferimenti normativi contenuti nel provvedimento in esame sono corretti.

3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*
Il provvedimento in esame utilizza la tecnica della novella legislativa per modificare gli articoli 8, 22 e 24 del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191.

4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*
Non sono previsti effetti abrogativi impliciti ma è prevista espressamente la modifica delle disposizioni su cui i nuovi articoli vanno ad incidere.

5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*
Il provvedimento in esame non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.
.

6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*
La delega all'emanazione del decreto legislativo in esame è contenuta nella legge 4 giugno 2010, n. 96- legge comunitaria per il 2009.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.*
Non sono previsti successivi atti attuativi.

8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.*
Sono stati utilizzati dati statistici già in possesso dell'Amministrazione e, pertanto, non si è ravvisata la necessità di commissionarne ulteriori.