



## Pacchetto di infrazioni di maggio – Parte 1: decisioni principali

Bruxelles, 17 maggio 2017

### Pacchetto di infrazioni di maggio – Parte 1: decisioni principali

#### Panoramica per settore

Con le decisioni sui casi d'infrazione assunte questo mese la Commissione europea (di seguito "Commissione") avvia azioni legali nei confronti di alcuni Stati membri per inadempimento degli obblighi previsti dal diritto dell'UE. Le decisioni qui esposte, relative a diversi settori e ambiti della politica dell'UE, mirano a garantire la corretta applicazione del diritto dell'UE per favorire i cittadini e le imprese.

Le decisioni principali adottate dalla Commissione sono illustrate di seguito, raggruppate per settore. La Commissione procede inoltre ad archiviare 65 casi in cui le questioni pendenti con gli Stati membri interessati sono state risolte senza che la Commissione dovesse proseguire oltre nella procedura.

In data odierna la Commissione ha inoltre deciso di inviare varie lettere di costituzione in mora. Per informazioni dettagliate al riguardo si rinvia alla parte 2: [MEMO/17/1281](#).

Per maggiori informazioni sulla procedura di infrazione dell'UE si rinvia al testo integrale del [MEMO/12/12](#). Per ulteriori informazioni su tutte le decisioni prese si invita a consultare il [registro delle decisioni sui procedimenti di infrazione](#).

### 1. Istruzione, gioventù, cultura e sport

(Per ulteriori informazioni: *Nathalie Vandystadt* - tel.: +32 229 67083, *Joseph Waldstein* - tel.: +32 229 56184)

*Archiviazione*

#### **Libera circolazione degli studenti: la Commissione chiude un procedimento di infrazione contro l'AUSTRIA**

La Commissione approva il sistema di quote istituito dall'**Austria** per gli studi di medicina in quanto necessario al fine di proteggere il sistema sanitario austriaco, ma chiede all'Austria di porre fine al regime di quote previsto per gli studi odontoiatrici. Oggi la Commissione ha deciso di chiudere l'annoso procedimento di infrazione contro l'Austria riguardante le restrizioni all'accesso degli studenti di altri Stati membri agli studi di medicina e odontoiatria, consentendo all'Austria di mantenere le quote per gli studi di medicina, ma non per gli studi di odontoiatria. Sulla base dei dati forniti dalle autorità austriache la Commissione ha concluso che il sistema di quote istituito per gli studi di medicina è giustificato e proporzionato ai fini della protezione del sistema sanitario austriaco e può essere mantenuto. La Commissione invita tuttavia l'Austria a continuare a monitorare attentamente la situazione e ad inviare ogni cinque anni alla Commissione una relazione sulla necessità di mantenere le restrizioni. Per contro la Commissione ha concluso che le restrizioni istituite per gli studi odontoiatrici non sono giustificate, poiché in Austria è improbabile una carenza di odontoiatri. Il procedimento di infrazione è quindi chiuso purché tali restrizioni siano eliminate in tempo per l'anno accademico 2019/2020. Se le restrizioni non saranno eliminate entro questo periodo, la Commissione si riserva il diritto di portare avanti il procedimento di infrazione. Per ulteriori informazioni si rinvia al testo integrale del [comunicato stampa](#).

### 2. Ambiente

(Per ulteriori informazioni: *Enrico Brivio* - tel.: +32 229 56172, *Iris Petsa* - tel.: +32 229 93321)

*Deferimenti alla Corte di giustizia dell'Unione europea*

#### **Rifiuti: la Commissione deferisce l'ITALIA alla Corte per la mancata bonifica o chiusura di 44 discariche**

La Commissione deferisce l'**Italia** alla Corte di giustizia dell'UE per non aver bonificato o chiuso 44

discariche che rappresentano un grave rischio per la salute umana e per l'ambiente. Malgrado i precedenti avvisi da parte della Commissione, l'Italia ha omesso di adottare misure per bonificare o chiudere 44 discariche non conformi, come prescritto all'articolo 14 della direttiva sulle discariche ([direttiva 1999/31/CE del Consiglio](#)). Come altri Stati membri, l'Italia era tenuta, entro il 16 luglio 2009, a bonificare le discariche autorizzate o già in funzione prima del 16 luglio 2001 ("discariche esistenti"), rendendole conformi alle norme di sicurezza stabilite in tale direttiva, oppure a chiuderle. In mancanza di progressi sufficienti nel risolvere la questione, nel mese di [giugno 2015](#) la Commissione ha trasmesso un ulteriore parere motivato, esortando l'Italia a trattare adeguatamente 50 siti che rappresentavano ancora una minaccia per la salute umana e per l'ambiente. Nonostante alcuni progressi compiuti, le misure necessarie per la bonifica o la chiusura di 44 discariche non sono ancora state completate nel mese di maggio 2017. Al fine di accelerare il processo, la Commissione si appresta a deferire l'Italia alla Corte di giustizia dell'UE. Per ulteriori informazioni si rinvia al testo integrale del [comunicato stampa](#).

#### *Pareri motivati*

### **Acque reflue urbane: la Commissione invia un ultimo avviso all'ITALIA perché assicurati che le acque reflue urbane siano adeguatamente raccolte e trattate**

Oggi la Commissione ha deciso di inviare un ulteriore parere motivato all'**Italia** poiché tale Stato membro non garantisce che tutti gli agglomerati con più di 2 000 abitanti dispongano di adeguati sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue urbane secondo quanto disposto dalla normativa dell'UE ([direttiva 91/271/CEE del Consiglio](#)). La Commissione ritiene che 758 agglomerati in 18 diverse regioni o province autonome con più di 18 milioni di abitanti (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Friuli-Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Lombardia, Marche, Piemonte, Puglia, Sardegna, Sicilia, Toscana, Trento, Umbria, Valle d'Aosta e Veneto) violino diverse norme della direttiva sul [trattamento delle acque reflue urbane](#) ([direttiva 91/271/CEE del Consiglio](#)). Anche le prescrizioni sulla riduzione del quantitativo di fosforo e azoto in ingresso agli impianti di trattamento non sono soddisfatte in 32 zone sensibili. Questo ulteriore parere motivato offre all'Italia la possibilità di inviare informazioni aggiornate sui progressi compiuti in tutti gli agglomerati e tutte le zone sensibili di cui il paese ha riconosciuto la non conformità e di presentare ulteriori chiarimenti su tutti i casi dichiarati conformi, ma che in base alle informazioni raccolte dalla Commissione non lo sono. L'Italia non è conforme da ormai oltre 10 anni. Questa situazione presenta rischi significativi per la salute umana e l'ambiente in un numero elevato di agglomerati. La violazione generale e persistente della direttiva sul trattamento delle acque reflue urbane da parte dell'Italia è confermata da altre due cause, riguardanti rispettivamente 80 e 24 agglomerati, nelle quali la Corte si è pronunciata contro il paese nel 2012 e nel 2014. Nel mese di dicembre 2016 la Commissione ha deciso di [deferire nuovamente l'Italia alla Corte](#), e ha proposto sanzioni finanziarie nella causa riguardante 80 agglomerati con una popolazione equivalente a oltre 15 000 abitanti. L'Italia dispone ora di due mesi per porre rimedio alla situazione; in caso contrario, il paese potrà essere deferito alla Corte di giustizia dell'UE.

### **3. Stabilità finanziaria, servizi finanziari e Unione dei mercati dei capitali**

(Per ulteriori informazioni: Vanessa Mock - tel.: +32 229 56194, Letizia Lupini - tel.: +32 229 51958)

#### *Parere motivato*

### **Servizi finanziari: la Commissione chiede a cinque Stati membri di attuare le norme dell'UE in campo assicurativo**

**La Commissione ha invitato** la **Lettonia**, l'**Ungheria**, la **Polonia** e il **Portogallo** a recepire integralmente la direttiva Solvibilità II ([direttiva 2009/138/CE](#)) e la direttiva Omnibus II ([direttiva 2014/51/UE](#)) e **Cipro** a recepire integralmente la direttiva Omnibus II nei rispettivi diritti interni. Tali direttive sostituiscono le 14 direttive in materia di assicurazione e riassicurazione note in precedenza con la denominazione "[Solvibilità I](#)". Le due direttive hanno introdotto un quadro prudenziale solido ed efficace per le società di assicurazione nell'UE, comprese regole quantitative, di governance e di rendicontazione, per facilitare lo sviluppo di un mercato unico dei servizi assicurativi. Le nuove regole in campo assicurativo intendono garantire la solidità finanziaria delle società di assicurazione affinché queste possano coprire i rischi in periodi difficili. Tali direttive sono diventate pienamente applicabili il 1° gennaio 2016 e il termine di recepimento nel diritto interno era il 31 marzo 2015. Gli Stati membri sopra indicati non hanno tuttavia notificato alla Commissione tutte le misure necessarie a recepire integralmente tali norme nel loro diritto interno. Le richieste della Commissione si configurano in un parere motivato che fa seguito a lettere di costituzione in mora inviate agli Stati membri nel maggio 2015. La Commissione ha ricevuto riposte a tali lettere, tuttavia ritiene che il recepimento delle direttive non sia ancora completo in tali Stati membri. Se gli Stati membri interessati non interverranno

entro due mesi, potranno essere deferiti alla Corte di giustizia dell'UE.

#### **4. Mercato interno, industria, imprenditoria e PMI**

(Per ulteriori informazioni: Lucia Caudet – tel.: +32 229 56182, Mirna Talko – tel.: +32 229 87278)

*Deferimento alla Corte di giustizia dell'Unione europea*

##### **Concessioni autostradali: la Commissione deferisce l'ITALIA alla Corte di giustizia dell'UE**

La Commissione ha deciso oggi di deferire l'**Italia** alla Corte di giustizia dell'Unione europea per violazione del diritto dell'Unione. La violazione deriva dalla proroga di un contratto di concessione autostradale avvenuta senza previa indizione di una gara d'appalto. Le autorità italiane hanno prorogato di 18 anni un contratto di concessione di cui è titolare la *Società Autostrada Tirrenica p.A.* (SAT SpA), attualmente concessionaria della costruzione e gestione dell'autostrada A12 Civitavecchia-Livorno. Il contratto è stato rinnovato senza previa gara d'appalto. La Commissione ritiene che l'Italia sia venuta meno agli obblighi che le incombono in base alle norme dell'UE in materia di appalti pubblici, in particolare in virtù della [direttiva 2004/18/CE](#). Le [norme dell'UE in materia di appalti pubblici](#) hanno lo scopo di garantire che tutti gli operatori economici abbiano pari possibilità di partecipare a una gara d'appalto e di aggiudicarsi un appalto. In base alle norme vigenti, una nuova concessione può essere attribuita solo al termine di una procedura competitiva, salvo in casi particolari specificamente disciplinati dal diritto dell'UE. Una proroga della durata equivale a una nuova concessione; di conseguenza prorogare la data di scadenza di un contratto di concessione autostradale senza previa indizione di una gara d'appalto non è in linea con il diritto dell'UE in quanto altre imprese potenzialmente interessate si vedono preclusa la possibilità di presentare un'offerta. La Commissione aveva già espresso le sue obiezioni in un parere motivato dell'[ottobre 2014](#), con il quale sollecitava l'Italia a porre fine alla violazione del diritto dell'UE. A seguito di serrate discussioni con le autorità italiane e considerato che le misure proposte da queste ultime non sanerebbero la violazione del diritto dell'UE, la Commissione ha deciso di deferire l'Italia alla Corte di giustizia. Per ulteriori informazioni si rinvia al testo integrale del [comunicato stampa](#).

*Lettera di costituzione in mora*

##### **Emissioni delle automobili: la Commissione apre un procedimento d'infrazione nei confronti dell'ITALIA per violazione della normativa dell'Unione in materia di omologazione dei veicoli**

La Commissione ha deciso oggi di aprire un procedimento di infrazione nei confronti dell'**Italia** per il mancato adempimento degli obblighi derivanti dalla normativa dell'UE in materia di omologazione dei veicoli da parte di Fiat Chrysler Automobiles. In base alla legislazione vigente dell'UE, spetta alle autorità nazionali verificare che un tipo di automobile soddisfi tutte le norme dell'UE prima che le singole auto possano essere vendute sul mercato unico. Qualora un costruttore di automobili violi gli obblighi normativi, le autorità nazionali devono adottare misure correttive (come ordinare un richiamo) e applicare sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive stabilite nella legislazione nazionale. La Commissione sta monitorando da vicino l'esecuzione di tali norme da parte degli Stati membri e ha già avviato procedure di infrazione nei confronti degli Stati membri che hanno rilasciato le omologazioni per il gruppo Volkswagen nell'UE per non aver applicato le sanzioni stabilite dalle loro disposizioni nazionali, nonostante l'uso di un software di manipolazione illegale da parte di tale gruppo. Il caso in questione si riferisce alle informazioni portate a conoscenza della Commissione nel contesto di una richiesta del ministero dei Trasporti tedesco di mediare un disaccordo tra le autorità tedesche e quelle italiane riguardante le emissioni di NOx prodotte da un tipo di veicolo omologato dall'Italia. Nel corso della procedura di mediazione la Commissione ha esaminato con attenzione i risultati delle prove delle emissioni di NOx fornite dall'autorità di omologazione tedesca (Kraftfahrt-Bundesamt), così come le ampie informazioni tecniche fornite dall'Italia sulle strategie di controllo delle emissioni adottate da FCA nel tipo di veicolo in questione. La normativa UE in materia di omologazione vieta l'uso di impianti di manipolazione come software, timer o finestre termiche, che conducono a un aumento delle emissioni di NOx al di fuori del ciclo di prova, a meno che essi non siano necessari per proteggere il motore da danni o avarie e per garantire un funzionamento sicuro del veicolo. Come la Commissione ha più volte evidenziato, questa è un'eccezione al divieto e come tale va interpretata in maniera restrittiva. La Commissione chiede ora formalmente all'Italia di dare una risposta alle sue preoccupazioni circa l'insufficiente giustificazione fornita dal costruttore in merito alla necessità tecnica — e quindi alla legittimità — dell'impianto di manipolazione usato e di chiarire se l'Italia è venuta meno al suo obbligo di adottare misure correttive per quanto riguarda il tipo di veicolo FCA in questione e di imporre sanzioni al costruttore di automobili. L'Italia dispone ora di due mesi per rispondere alle argomentazioni presentate dalla Commissione; in caso contrario la Commissione può decidere di inviare un parere motivato. Per ulteriori informazioni si rinvia al testo integrale del [comunicato stampa](#).

*Pareri motivati*

### **Articoli pirotecnici: la Commissione esorta la GERMANIA a recepire le nuove norme**

In data odierna la Commissione ha deciso di inviare due pareri motivati alla Germania, invitandola a recepire la direttiva sugli articoli pirotecnici ([direttiva 2013/29/UE](#)) e la direttiva di esecuzione che istituisce un sistema per la tracciabilità degli articoli pirotecnici ([direttiva di esecuzione 2014/58/UE della Commissione](#)). La prima fissa i requisiti essenziali di sicurezza che gli articoli pirotecnici, compresi i fuochi d'artificio, devono soddisfare per poter essere messi a disposizione sul mercato dell'UE, mentre la seconda garantisce la tracciabilità e l'etichettatura di tali prodotti mediante un numero di registrazione che si basa su un sistema di numerazione uniforme, nonché attraverso la tenuta di registri da parte di organismi notificati. Le due direttive stabiliscono regole chiare per gli organismi di valutazione della conformità. Le direttive avrebbero dovuto essere recepite nella legislazione nazionale rispettivamente entro il 30 giugno 2015 e il 30 aprile 2015, ma la Germania non ha ancora notificato le disposizioni di recepimento alla Commissione. Le autorità tedesche hanno ora due mesi di tempo per comunicare alla Commissione il recepimento della direttiva; in caso contrario la Commissione può decidere di deferire il caso alla Corte di giustizia dell'UE.

### **Mercato unico: la Commissione chiede all'IRLANDA e al PORTOGALLO di recepire le nuove norme sugli apparecchi per utilizzo in atmosfera potenzialmente esplosiva**

La Commissione ha deciso in data odierna di inviare un parere motivato all'Irlanda e al Portogallo per chiedere loro di recepire le norme dell'UE sull'armonizzazione delle legislazioni relative agli apparecchi e sistemi di protezione destinati a essere utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva (ATEX, [direttiva 2014/34/UE](#)). Per "atmosfera potenzialmente esplosiva" si intende una miscela di aria, gas, vapori, nebbie o polveri che, a determinate condizioni operative, possono reagire innescando una combustione. La cosiddetta direttiva ATEX definisce i requisiti essenziali di sicurezza e di salute e le procedure di valutazione della conformità da applicare prima di poter immettere tali prodotti sul mercato interno dell'UE; La direttiva avrebbe dovuto essere recepita integralmente nella legislazione nazionale degli Stati membri entro il 19 aprile 2016. L'Irlanda e il Portogallo non hanno ancora notificato alla Commissione il recepimento della direttiva nel diritto interno. I due Stati membri hanno ora due mesi di tempo per comunicare alla Commissione il recepimento della direttiva, in caso contrario la Commissione può decidere di deferirli alla Corte di giustizia dell'UE.

### **Mercato unico: la Commissione chiede al REGNO UNITO di recepire le nuove norme sulle imbarcazioni da diporto e relativi motori**

La Commissione ha deciso in data odierna di inviare un parere motivato al Regno Unito con la richiesta di recepire la direttiva relativa alle [imbarcazioni da diporto](#) e alle moto d'acqua ([direttiva 2013/53/UE](#)). La direttiva disciplina la costruzione, la sicurezza e altri requisiti delle imbarcazioni da diporto e delle moto d'acqua destinate ad attività sportive o ricreative. La direttiva avrebbe dovuto essere recepita integralmente nella legislazione nazionale degli Stati membri entro il 18 gennaio 2016. Il Regno Unito non ha ancora comunicato alla Commissione il completo recepimento della direttiva nel diritto interno. Il Regno Unito ha ora due mesi di tempo per comunicare alla Commissione l'avvenuto recepimento della direttiva; in caso contrario la Commissione può decidere di deferire il caso alla Corte di giustizia dell'UE.

## **5. Migrazione, affari interni e cittadinanza**

*(Per ulteriori informazioni: Tove Ernst – tel.: +32 229 86764, Katarzyna Kolanko - tel.: +32 229 63444)*

*Lettera di costituzione in mora*

### **Asilo: la Commissione dà seguito al procedimento di infrazione nei confronti dell'UNGHERIA sul diritto di asilo**

In data odierna la Commissione europea ha deciso di portare avanti il procedimento di infrazione nei confronti dell'**Ungheria** concernente la legislazione in materia di asilo inviando una lettera complementare di costituzione in mora. Trasmessa a seguito di una serie di scambi a livello sia politico che tecnico con le autorità ungheresi nelle ultime settimane, la lettera presenta le criticità emerse dopo l'introduzione di modifiche alla legge ungherese in materia di asilo nel marzo di quest'anno e dà seguito a un procedimento di infrazione aperto dalla Commissione nel [dicembre 2015](#). La Commissione ritiene che delle cinque questioni identificate nella lettera di costituzione in mora del 2015, tre debbano essere risolte, in particolare nel settore delle procedure di asilo. Nella lettera sono inoltre descritte nuove incompatibilità della legge ungherese in materia di asilo, quale recentemente modificata dagli emendamenti del 2017. Le incompatibilità riguardano principalmente tre settori: le procedure di asilo,

le norme in materia di rimpatrio e le condizioni di accoglienza. La Commissione ritiene che la normativa ungherese non ottemperi al diritto dell'UE, poiché viola in particolare la [direttiva 2013/32/UE](#) sulle procedure di asilo, la [direttiva 2008/115/CE](#) sul rimpatrio, la [direttiva 2013/33/UE](#) sulle condizioni di accoglienza e numerose disposizioni della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea. Per quanto riguarda le procedure di asilo, il diritto ungherese non prevede la possibilità di introdurre le domande al di fuori di speciali zone di transito alle frontiere, e l'accesso a tali zone è limitato. Non è pertanto garantito un effettivo accesso alle procedure di asilo in tutto il territorio dello Stato. Le procedure di frontiera non sono conformi alle condizioni del diritto dell'UE, e le garanzie speciali per le persone vulnerabili non vengono rispettate. I termini per l'impugnazione delle decisioni sono ridotti, in violazione del diritto fondamentale a un ricorso effettivo. Il diritto di asilo ungherese non è inoltre conforme alle norme dell'UE sul rimpatrio di cittadini di paesi terzi soggiornanti illegalmente. La Commissione teme che l'Ungheria stia attualmente rimpatriando in Serbia i migranti (compresi i richiedenti asilo) che attraversano clandestinamente la frontiera senza applicare le procedure e le condizioni del diritto dell'Unione in materia di rimpatrio e di asilo. L'Ungheria non rilascia singole decisioni di rimpatrio come invece è prescritto. La Commissione ritiene che il confinamento sistematico e a tempo indeterminato dei richiedenti asilo, anche dei minori di età inferiore ai 14 anni, in strutture chiuse nella zona di transito senza che siano rispettate le necessarie garanzie procedurali, come il diritto di impugnazione, abbia come conseguenza il trattenimento sistematico, una pratica che viola il diritto dell'UE in materia di condizioni di accoglienza e la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea. La legge ungherese non assicura le condizioni materiali di accoglienza prescritte per i richiedenti asilo e non rispetta quindi le vigenti norme dell'UE. Oggi la Commissione ha perciò dato seguito alla sua prima lettera di messa in mora e concesso alle autorità ungheresi due mesi per rispondere. La Commissione continuerà nel frattempo a mantenere contatti bilaterali, a livello politico e tecnico, per sostenere e assistere le autorità ungheresi nella gestione delle questioni in sospeso. Per ulteriori informazioni si rinvia al testo integrale del [comunicato stampa](#).

*Pareri motivati*

### **Sicurezza: la Commissione esorta gli Stati membri a migliorare lo scambio di informazioni per combattere il terrorismo e le forme gravi di criminalità**

La Commissione ha oggi deciso di inviare pareri motivati alla **Croazia**, all'**Irlanda** e all'**Italia** per omessa piena attuazione delle decisioni di Prüm (**decisioni del Consiglio [2008/615/GAI](#) e [2008/616/GAI](#)**), un elemento importante dell'[agenda europea sulla sicurezza](#) del 2015. Tali decisioni sono uno strumento fondamentale per contrastare più efficacemente il terrorismo e la criminalità e consentono agli Stati membri di scambiare rapidamente informazioni su DNA, impronte digitali e dati nazionali di immatricolazione dei veicoli. Gli Stati membri erano tenuti ad attuare pienamente le decisioni di Prüm entro l'agosto del 2011. I tre Stati membri che hanno ricevuto una lettera di costituzione in mora nel [settembre 2016](#) non hanno ancora garantito scambi automatizzati di dati in tutte e tre le categorie di dati: DNA, impronte digitali e dati nazionali di immatricolazione dei veicoli. La Commissione li ha invitati a concludere rapidamente le pratiche necessarie per ottemperare ai loro obblighi giuridici. Essi dispongono ora di due mesi per rispondere; trascorso tale periodo la Commissione può decidere di deferire i casi alla Corte di giustizia dell'UE.

## **6. Mobilità e trasporti**

*(Per ulteriori informazioni: Enrico Brivio – tel.: +32 229 56172, Alexis Perier – tel.: +32, 229 e 69143)*

*Pareri motivati*

### **Trasporto sostenibile: la Commissione esorta 8 Stati membri a recepire le norme sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi**

La Commissione ha chiesto a **Cipro, Finlandia, Ungheria, Irlanda, Lettonia, Paesi bassi, Portogallo e Slovenia** di recepire appieno le norme dell'UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi ([direttiva 2014/94/UE](#)). L'obiettivo principale della direttiva è stabilire un quadro comune per l'introduzione su larga scala di un'infrastruttura per i combustibili alternativi in Europa. Ciò è essenziale per ridurre la dipendenza dal petrolio del settore dei trasporti, attenuare l'impatto ambientale di tale settore e, in tal modo, attuare la [strategia europea per una mobilità a basse emissioni](#) adottata dalla Commissione il 20 giugno 2016. La direttiva 2014/94/UE stabilisce requisiti minimi per la costruzione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale e idrogeno. Essa avrebbe dovuto essere attuata al più tardi entro il 18 novembre 2016. Gli 8 Stati membri di cui sopra non hanno tuttavia ancora notificato alla Commissione le misure di recepimento della direttiva nell'ordinamento nazionale. Essi hanno ora due mesi di tempo per comunicare alla Commissione tali misure. In caso

contrario, la Commissione potrà decidere di deferire il caso alla Corte di giustizia dell'UE.

### **Sicurezza marittima: la Commissione invita AUSTRIA, CIPRO, PORTOGALLO e ROMANIA a recepire le norme relative agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico**

La Commissione ha chiesto ad **Austria, Cipro, Portogallo e Romania** di recepire appieno le norme dell'UE relative agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico ([direttiva \(UE\) 2015/2087 della Commissione](#)). La direttiva ha modificato le norme dell'UE (direttiva 2000/59/CE) che impongono alle navi di comunicare una serie di informazioni prima dell'entrata in porto, quali i volumi e i tipi di rifiuti da conferire e la capacità di stoccaggio a bordo. Essa ha inoltre introdotto l'obbligo di comunicare informazioni relative ai rifiuti effettivamente conferiti agli impianti portuali di raccolta nell'ultimo porto di scalo. La direttiva della Commissione è stata adottata al fine di garantire la coerenza con le misure adottate a livello dell'Organizzazione marittima internazionale ([IMO](#)) e di evitare incertezze tra gli utenti dei porti e le autorità portuali. Essa avrebbe dovuto essere recepita nell'ordinamento nazionale al più tardi entro il 9 dicembre 2016, ma ad oggi Austria, Cipro, Portogallo e Romania non hanno provveduto a farlo. I 4 Stati membri hanno due mesi per rimediare; in caso contrario, la Commissione potrà decidere di deferirli alla Corte di giustizia dell'UE.

#### *Archiviazioni*

### **Porti: la Commissione archivia la procedura d'infrazione relativa alla legge sull'organizzazione del lavoro portuale in BELGIO**

In data odierna la Commissione ha deciso di archiviare il procedimento d'infrazione contro il **Belgio** concernente l'organizzazione del lavoro nei porti belgi. Nel marzo del 2014 la Commissione aveva espresso la preoccupazione che il sistema belga limitasse lo stabilimento degli operatori portuali in contrasto con il principio della libertà di stabilimento sancito dall'articolo 49 del [TFUE](#). Tra le limitazioni vi erano l'esistenza di un "bacino esclusivo" per l'assunzione dei lavoratori portuali e restrizioni relative al tipo di contratto di lavoro e alla composizione delle squadre di lavoratori. Da allora, e a seguito di un dialogo attivo con la Commissione, le autorità belghe hanno adottato una serie di riforme per il superamento di tali limitazioni, che elimineranno gradualmente il regime restrittivo. Il nuovo regime dovrebbe contribuire alla competitività dei porti belgi e offrire un adeguato livello di protezione ai lavoratori portuali. La Commissione ha pertanto deciso di archiviare il procedimento, e come sempre monitorerà la corretta attuazione e applicazione del diritto.

### **Pedaggio stradale: la Commissione archivia un procedimento d'infrazione nei confronti della GERMANIA**

In data odierna la Commissione ha deciso di archiviare il procedimento d'infrazione nei confronti della **Germania**, avviato nel giugno 2015 e relativo all'introduzione di un pedaggio per le autovetture ("Pkw Maut"). A marzo la Germania ha adottato una legge modificata sul sistema di pedaggio stradale. Di conseguenza la Commissione è giunta alla conclusione che la Germania, eliminando le discriminazioni basate sulla nazionalità, abbia risposto adeguatamente alle sue preoccupazioni. La Commissione ha pertanto deciso di archiviare il procedimento, e come sempre continuerà a monitorare la corretta attuazione e applicazione del diritto.

## **7. Fiscalità e unione doganale**

(Per ulteriori informazioni: Vanessa Mock – tel.: +32 229 56194, Patrick Mc Cullough – tel.: +32 229 87183)

#### *Parere motivato*

### **Libera circolazione dei capitali: la Commissione chiede alla FRANCIA di abolire la ritenuta d'acconto per le società non residenti in disavanzo**

La Commissione ha chiesto alla **Francia** di abolire una ritenuta d'acconto che si applica ai dividendi percepiti nel paese da società basate in altri Stati membri dell'UE o dello [Spazio economico europeo](#) (SEE). Applicando una ritenuta d'acconto su tali dividendi, le autorità francesi non adempiono ai loro obblighi in materia di libera circolazione dei capitali (articolo 63 del [TFUE](#) e articolo 40 dell'[accordo SEE](#)). La ritenuta d'acconto comporta una tassazione immediata senza la possibilità di rimborso dei dividendi pagati a una società dell'UE o del SEE nei casi seguenti: in primo luogo se la società è in disavanzo strutturale, anche se le società francesi non sono soggette a tale tassazione in situazioni comparabili; in secondo luogo quando la società attraversa una fase temporanea di perdita, anche se le società francesi in simili difficoltà sono soggette ad una tassazione solo quando tornano in eccedenza. Una modifica della legislazione adottata dalla Francia alla fine del 2015 si applica soltanto alle società non residenti che devono far fronte al disavanzo e alla liquidazione. Se le autorità francesi non

risponderanno al presente parere motivato entro due mesi, il caso potrà essere deferito alla Corte di giustizia dell'UE.

MEMO/17/1280

Contatti per la stampa:

[Alexander WINTERSTEIN](#) (+32 2 299 32 65)

[Uldis ŠALAJEVS](#) (+32 2 296 75 60)

Informazioni al pubblico: contattare [Europe Direct](#) telefonicamente allo [00 800 67 89 10 11](#) o per [e-mail](#)



## Procédures d'infraction du mois de mai — partie 2: autres lettres de mise en demeure

Bruxelles, le 17 mai 2017

### Procédures d'infraction du mois de mai — partie 2: autres lettres de mise en demeure

En plus des principales décisions présentées dans la partie 1 ([MEMO/17/1280](#)), la Commission européenne a décidé aujourd'hui d'envoyer des lettres de mise en demeure pour les types d'infraction suivants au droit de l'Union:

#### 1. Énergie

##### Troisième paquet «Énergie»: la Commission demande à l'Estonie de mettre en œuvre deux directives clés

La Commission a envoyé une lettre de mise en demeure à l'**Estonie** en l'invitant officiellement à garantir la mise en œuvre et l'application correctes de la directive sur l'électricité ([directive 2009/72/CE](#)) et de la directive sur le gaz ([directive 2009/73/EC](#)). Ces directives font partie du troisième paquet «Énergie» et contiennent des dispositions législatives essentielles pour le bon fonctionnement des marchés de l'énergie.

#### 2. Environnement

##### La Commission demande à l'IRLANDE de se conformer aux obligations de rapport au titre de la législation sur l'infrastructure d'information géographique ([directive 2007/2/CE](#))

Les règles de l'UE sur l'établissement d'une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (INSPIRE; [directive 2007/2/CE](#)) visent à faciliter l'accès et l'utilisation de données géographiques liées à l'environnement. Ces données doivent être partagées entre les autorités publiques pour toutes leurs missions relatives à l'environnement. La directive couvre une large gamme de données géographiques, depuis les informations cartographiques de base comme les réseaux de transport jusqu'aux informations environnementales essentielles concernant, par exemple, les émissions, la qualité de l'environnement ou la localisation des sites protégés. Comme l'**Irlande** n'a pas présenté les rapports annuels pour 2014 et 2015 ni le rapport triennal (qui devait être fourni pour mai 2016 conformément à la directive), la Commission a décidé d'adresser un avertissement invitant les autorités irlandaises à se conformer à leurs obligations de rapport.

##### Bruit aérien ([directive 2002/49/CE](#)): la Commission demande instamment à la POLOGNE et au PORTUGAL d'adopter des mesures relatives au bruit dans l'environnement

La Commission européenne demande à la **Pologne** et au **Portugal** d'établir les cartes de bruit stratégiques et les plans d'action requis par le droit de l'Union [la directive sur le bruit ([directive 2002/49/CE](#))] afin de réduire la pollution sonore dans l'Union européenne. La Pologne et le Portugal doivent encore adopter leurs cartes de bruit (révisées) et leurs plans d'action contre le bruit pour plusieurs agglomérations ainsi que des plans d'action contre le bruit pour les grands axes routiers et ferroviaires, et la **Pologne** pour l'aéroport de Varsovie. La Commission a donc décidé d'envoyer une lettre de mise en demeure.

##### Déchets: la Commission demande à 14 États membres de se conformer aux obligations de rapport au titre de la réglementation en matière de déchets

La Commission européenne a ouvert une procédure d'infraction à l'encontre de 14 États membres (**Chypre, Roumanie, France, Italie, Royaume-Uni, Espagne, Malte, Irlande, Pays-Bas, Grèce, Suède, Danemark, Slovénie** et **Luxembourg**) pour manquement à leur obligation de rapport sur la mise en œuvre de plusieurs règles de l'UE en matière de déchets. Les procédures ouvertes aujourd'hui concernent la non-fourniture de rapports sur la réalisation des objectifs de réemploi, recyclage et valorisation au titre de la directive-cadre sur les déchets ([directive 2008/98/CE](#)), de la directive relative



aux déchets d'équipements électriques et électroniques ([directive 2002/96/CE](#)), de la directive relative aux piles ([directive 2006/66/CE](#)), de la directive relative aux emballages ([directive 94/62/CE du Parlement et du Conseil](#)), de la directive relative aux véhicules hors d'usage ([directive 2000/53/CE](#)) et du règlement concernant les transferts de déchets [[règlement \(CE\) no 1013/2006](#)]. La nature et le type d'obligations varient d'une directive à l'autre.

### 3. Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME

**Libre circulation des marchandises** (articles 35 et 36 du [TFUE](#)): la Commission a décidé aujourd'hui d'adresser une lettre de mise en demeure à la **Belgique** en ce qui concerne les restrictions applicables aux plaques d'immatriculation commerciales des véhicules. Ces plaques sont habituellement délivrées à une entreprise ou à un particulier en vue de l'exportation de voitures dans un autre État membre. La loi belge limite toutefois l'utilisation de plaques commerciales pour l'exportation et oblige les exportateurs à immatriculer temporairement les véhicules en Belgique. La Commission considère que cette réglementation belge enfreint la libre circulation des marchandises (articles 35 et 36 du [TFUE](#)).

**Conditions harmonisées** [[règlement \(UE\) n° 305/2011](#)]: la Commission européenne a décidé aujourd'hui d'envoyer une lettre de mise en demeure à la **République tchèque** au motif que celle-ci impose, dans le cadre des procédures d'appels d'offres, des exigences supplémentaires pour des barrières de sécurité routière qui portent déjà le marquage CE. La Commission estime que ces exigences supplémentaires ne sont pas conformes au droit de l'UE car elles ne respectent pas le règlement sur les produits de construction [[règlement \(UE\) no 305/2011](#)].

**Retards de paiement (directives [2000/35/CE](#) et [2011/7/UE](#)): la Commission demande à la GRÈCE de se conformer aux règles de l'UE**

La Commission a décidé aujourd'hui d'adresser une lettre de mise en demeure complémentaire à la **Grèce** au sujet de sa réglementation nationale sur les retards de paiements, que la Commission considère comme enfreignant les directives de l'Union européenne concernant la lutte contre le retard de paiement dans les transactions commerciales ([directive 2000/35/CE](#) modifiée par la directive [2011/7/UE](#)). La lettre de mise en demeure complémentaire tient compte de la jurisprudence récente relative au droit à un recours juridictionnel et aux droits à des dommages et intérêts.

### 4. Fiscalité et union douanière

**Droits de succession: la Commission demande à la BELGIQUE de se conformer au droit de l'UE concernant les droits de succession sur les biens immobiliers**

La Commission a décidé d'envoyer une lettre de mise en demeure à la **Belgique** en lui demandant de modifier la réglementation sur les droits de succession en Wallonie. Le code des droits de succession applicable en Région wallonne prévoit une exonération de droits de succession lorsque le défunt résidait en Belgique alors que celle-ci n'est pas accordée lorsque le défunt résidait dans un autre pays de l'Espace économique européen. La Commission considère que l'absence d'exonération des droits de succession sur les biens immobiliers situés en Belgique et transmis par un défunt qui n'y avait pas sa résidence est contraire aux articles 45, 49 et 63 du [TFUE](#) dès lors qu'une telle exonération existe pour un résident en Belgique.

*Pour de plus amples informations, voir les personnes de contact – porte-parole ou attaché de presse – du domaine d'action concerné:*

Domaine d'action de l'UE	Porte-parole	Attaché de presse
Énergie	Anna-Kaisa Itkonen tél.: +32 229 56186	Nicole Bockstaller tél.: +32 229 52589
Environnement	Enrico Brivio tél.: +32 229 56172	Iris Petsa tél.: +32 229 93321
Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	Lucia Caudet tél.: +32 229 56182	Mirna Talko tél.: +32 229 87278
Fiscalité et union douanière	Vanessa Mock tél.: +32 229 56194	Patrick Mc Cullough tél.: +32 229 87183

## Pour en savoir plus

- Pour les principales décisions concernant les procédures d'infraction de mai 2017, voir la version intégrale du [MEMO/17/1280](#).
- Pour les FAQ sur les procédures d'infraction, voir le [MEMO/12/12](#) et l'[infographie](#).
- Cliquer sur le lien suivant pour plus d'informations sur la [procédure d'infraction de l'UE](#).

MEMO/17/1281

Personnes de contact pour la presse:

[Alexander WINTERSTEIN](#) (+32 2 299 32 65)

[Uldis ŠALAJEVS](#) (+32 2 296 75 60)

Renseignements au public: [Europe Direct](#) par téléphone au [00 800 67 89 10 11](#) ou par [courriel](#)



## **Infrazioni: rifiuti, la Commissione deferisce l'Italia alla Corte per non aver bonificato o chiuso 44 discariche**

Bruxelles, 17 maggio 2017

**La Commissione europea ha deciso di deferire l'Italia alla Corte di giustizia dell'UE per la mancata bonifica o chiusura di 44 discariche che costituiscono un grave rischio per la salute umana e l'ambiente.**

Malgrado i precedenti ammonimenti della Commissione, l'Italia ha omesso di adottare misure per bonificare o chiudere 44 discariche non conformi, come prescritto dall'articolo 14 della [direttiva relativa alle discariche di rifiuti \(direttiva 1999/31/CE del Consiglio\)](#). Come altri Stati membri, l'Italia era tenuta a bonificare entro il 16 luglio 2009 le discariche che avevano ottenuto un'autorizzazione o che erano già in funzione prima del 16 luglio 2001 ("discariche esistenti"), adeguandole alle norme di sicurezza stabilite in tale direttiva oppure a chiuderle.

Considerata l'insufficienza dei progressi in quest'ambito, la Commissione ha trasmesso un parere motivato supplementare nel [giugno 2015](#), nel quale si esortava l'Italia a trattare adeguatamente 50 siti che rappresentavano ancora una minaccia per la salute e l'ambiente. Nonostante alcuni progressi, nel maggio 2017 non erano ancora state adottate le misure necessarie per adeguare o chiudere 44 discariche. Nell'intento di accelerare il processo la Commissione ha deciso di deferire l'Italia alla Corte di giustizia dell'Unione europea.

### **Contesto**

A norma del diritto dell'UE, gli Stati membri sono tenuti a recuperare e smaltire i rifiuti in modo tale da non mettere in pericolo la salute umana e l'ambiente, vietando l'abbandono, lo scarico e lo smaltimento incontrollato dei rifiuti. In Europa si dovrebbero svolgere solo attività di discarica sicure e controllate. La direttiva sulle discariche ([direttiva 1999/31/CE del Consiglio](#)) stabilisce norme per proteggere la salute umana e l'ambiente, in particolare le acque superficiali, le acque freatiche, il suolo e l'atmosfera dagli effetti negativi della raccolta, del trasporto, del deposito, del trattamento e dello smaltimento e mira a prevenire o a ridurre il più possibile le ripercussioni negative delle discariche di rifiuti, durante l'intero ciclo di vita della discarica.

Esistono molti modi per smaltire i rifiuti. L'interramento nel suolo, ossia nella discarica, è il modo meno sostenibile dal punto di vista ambientale e dovrebbe essere limitato al minimo assoluto.

Questa causa fa parte di un esercizio orizzontale che interessa altri sei Stati membri: Bulgaria, Cipro, Spagna, Romania, Slovenia e Slovacchia. La Corte ha già pronunciato sentenze di condanna nei confronti di Bulgaria, Cipro e Spagna.

### **Per ulteriori informazioni**

- Informazioni generali sui procedimenti di infrazione in materia di [ambiente](#).
- Sull'attuazione delle politiche ambientali dell'UE e delle leggi negli Stati membri, si veda il [riesame dell'attuazione delle norme ambientali](#).
- Sulle decisioni principali del pacchetto infrazioni di maggio 2017, si veda il [MEMO/17/1280](#) (integrale).
- Sul pacchetto infrazioni di maggio 2017 (solo lettere di costituzione in mora), si veda il [MEMO/17/1281](#).
- Informazioni generali sulle procedure d'infrazione, [MEMO/12/12](#) e [infografica](#);
- Informazioni generali sulla [procedura d'infrazione dell'UE](#).



## Concessioni autostradali: la Commissione deferisce l'Italia alla Corte di giustizia dell'Unione europea

Bruxelles, 17 maggio 2017

**La Commissione europea ha deciso oggi di deferire l'Italia alla Corte di giustizia dell'Unione europea per violazione del diritto dell'Unione. La violazione deriva dalla proroga di un contratto di concessione autostradale avvenuta senza previa indizione di una gara d'appalto.**

Le autorità italiane hanno prorogato di 18 anni un contratto di concessione di cui è titolare la Società Autostrada Tirrenica p.A. (SAT SpA), attualmente concessionaria della costruzione e gestione dell'autostrada A12 Civitavecchia-Livorno. Il contratto è stato rinnovato senza previa gara d'appalto. La Commissione ritiene che l'Italia sia venuta meno agli obblighi che le incombono in base alle norme UE in materia di appalti pubblici, in particolare in virtù della [direttiva 2004/18/CE](#).

Le [norme dell'UE in materia di appalti pubblici](#) hanno lo scopo di garantire che tutti gli operatori economici abbiano pari possibilità di partecipare a una gara d'appalto e di aggiudicarsi un appalto. In base alle norme vigenti una nuova concessione può essere attribuita solo al termine di una procedura competitiva, ad eccezione dei casi specificamente regolamentati dal diritto dell'UE. Una proroga della durata equivale a una nuova concessione; di conseguenza prorogare la data di scadenza di un contratto di concessione autostradale senza previa indizione di una gara d'appalto non è in linea con il diritto dell'UE in quanto altre imprese potenzialmente interessate si vedono preclusa la possibilità di presentare un'offerta.

La Commissione aveva già espresso le sue obiezioni in un parere motivato dell'[ottobre 2014](#), con il quale sollecitava l'Italia a porre fine alla violazione del diritto dell'UE. A seguito di serrate discussioni con le autorità italiane e considerato che le misure proposte da queste ultime non sanerebbero la violazione del diritto dell'UE, la Commissione ha deciso di deferire l'Italia alla Corte di giustizia.

### Contesto

La prima concessione per la costruzione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia alla Società Autostrada Tirrenica p.A. (SAT S.p.A.) risale al 1969. Per vari motivi sono stati finora realizzati solo 56 dei 242 km previsti. La concessione è stata originariamente accordata per un periodo di 30 anni (fino al 1999). Da allora la concessione è stata prorogata due volte, rispettivamente fino al 2028 e al 2046, senza alcuna procedura competitiva.

Su questa questione la Commissione ha avviato nel 2009 una procedura d'infrazione nei confronti dell'Italia, chiusa però successivamente alla luce degli impegni delle autorità italiane. Nel 2014 è stata aperta una nuova procedura d'infrazione, dopoché la Commissione era venuta a conoscenza del fatto che l'Italia non aveva rispettato gli impegni assunti nel 2009. Al termine di ulteriori discussioni con le autorità italiane volte a risolvere il caso, la Commissione ha deciso di deferire l'Italia alla Corte di giustizia.

Le concessioni autostradali sono un servizio pubblico strategico, che comporta ingenti investimenti con un impatto significativo sull'economia nazionale. La Commissione sta attualmente valutando una serie di altri contratti di concessione autostradale in Italia al fine di valutarne la compatibilità con le norme dell'UE. In materia di appalti, ciò che la Commissione intende in particolare chiarire nella maggior parte dei casi è se le concessioni, comprese le proroghe dei contratti in essere, siano attribuite mediante procedure di appalto aperte e competitive.

Per ulteriori informazioni

Sulle principali decisioni del pacchetto infrazioni di maggio 2017, si veda il [MEMO/17/1280](#).

Sul pacchetto infrazioni di maggio (unicamente per le lettere di costituzione in mora), si veda il [MEMO/17/1281](#).

Per saperne di più sulla procedura generale d'infrazione, si veda il [MEMO/12/12](#) (e [relativa infografica](#)).

Informazioni sulla [procedura d'infrazione dell'UE](#).

Contatti per la stampa:

[Lucia CAUDET](#) (+32 2 295 61 82)

[Mirna TALKO](#) (+32 2 298 72 78)

[Maud NOYON](#) (+32 2 298 03 79)

Informazioni al pubblico: contattare [Europe Direct](#) telefonicamente allo [00 800 67 89 10 11](#) o per [e-mail](#)



## **Emissioni: la Commissione avvia una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia per la violazione della normativa UE in materia di omologazione delle automobili**

Bruxelles, 17 maggio 2017

### **La Commissione europea ha deciso oggi di avviare una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia per il mancato adempimento da parte di Fiat Chrysler Automobiles degli obblighi derivanti dalla normativa UE in materia di omologazione dei veicoli.**

La Commissione ha deciso in data odierna di inviare una lettera di costituzione in mora in cui chiede all'Italia di dare una risposta alle preoccupazioni circa l'adozione di misure insufficienti per quanto riguarda le strategie di controllo delle emissioni usate dal gruppo Fiat Chrysler Automobiles (FCA).

**Elżbieta Bieńkowska**, Commissaria responsabile per il Mercato interno, l'industria, l'imprenditoria e le PMI, ha dichiarato: *"I costruttori di automobili hanno prestato ben poca attenzione alle misurazione delle emissioni ed alcuni hanno persino infranto la legge. Lo scandalo sulle emissioni ha dimostrato che la responsabilità di far rispettare la legge e di punire coloro che la violano non può essere lasciata esclusivamente ai singoli Stati membri. Il Parlamento europeo e gli Stati membri hanno recentemente compiuto molti passi avanti in merito alla nostra proposta di revisione completa del sistema attuale, ma è giunto il momento di raggiungere un accordo definitivo. Sono in gioco la fiducia e la salute dei cittadini e non abbiamo tempo da perdere."*

In base alla legislazione vigente dell'UE, spetta alle autorità nazionali verificare che un tipo di automobile soddisfi tutte le norme dell'UE prima che le singole auto possano essere vendute sul mercato unico. Qualora un costruttore di automobili violi gli obblighi normativi, le autorità nazionali devono adottare misure correttive (come ordinare un richiamo) e applicare sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive stabilite nella legislazione nazionale.

La Commissione sta monitorando da vicino l'esecuzione di tali norme da parte degli Stati membri e ha già avviato procedure di infrazione nei confronti degli Stati membri che hanno rilasciato le omologazioni per il gruppo Volkswagen nell'UE per non aver applicato le sanzioni stabilite dalle loro disposizioni nazionali, nonostante l'uso di un software di manipolazione illegale da parte di tale gruppo.

Il caso in questione si riferisce alle informazioni portate a conoscenza della Commissione, nel contesto di una richiesta da parte del Ministero dei Trasporti tedesco nel settembre 2016, di mediare un disaccordo tra le autorità tedesche e quelle italiane riguardante le emissioni di ossidi di azoto (NOx) prodotte da un tipo di veicolo omologato dall'Italia. Nel corso della procedura di mediazione la Commissione ha esaminato con attenzione i risultati delle prove delle emissioni di NOx fornite dall'autorità di omologazione tedesca (Kraftfahrt-Bundesamt), così come le ampie informazioni tecniche fornite dall'Italia sulle strategie di controllo delle emissioni adottate da FCA nel tipo di veicolo in questione.

La normativa UE in materia di omologazione vieta l'uso di impianti di manipolazione come software, timer o finestre termiche, che conducono a un aumento delle emissioni di NOx al di fuori del ciclo di prova, a meno che essi non siano necessari per proteggere il motore da eventuali danni o avarie e per garantire un funzionamento sicuro del veicolo. Come la Commissione ha più volte evidenziato, questa è un'eccezione al divieto e come tale va interpretata in maniera restrittiva.

La Commissione chiede ora formalmente all'Italia di dare una risposta alle sue preoccupazioni circa l'insufficiente giustificazione fornita dal costruttore in merito alla necessità tecnica — e quindi alla legittimità — dell'impianto di manipolazione usato e di chiarire se l'Italia è venuta meno al suo obbligo di adottare misure correttive per quanto riguarda il tipo di veicolo FCA in questione e di imporre sanzioni al costruttore di automobili.

La lettera di costituzione in mora è la prima fase di una procedura di infrazione e fa parte del dialogo della Commissione con le autorità italiane al fine di chiarire i fatti e di trovare una soluzione ai problemi individuati dalla Commissione. L'Italia ha ora due mesi a disposizione per rispondere alle argomentazioni avanzate dalla Commissione, in caso contrario la Commissione può decidere di inviare un parere motivato.

### **Contesto**

Gli impianti di manipolazione sono chiaramente vietati dal diritto dell'UE (con un numero limitato di eccezioni). I costruttori di automobili hanno l'obbligo di rispettare il diritto dell'UE e di rispettare tale divieto in vigore dal 1998.

In base alla direttiva [2007/46/CE](#), che stabilisce il quadro generale, e al [regolamento \(CE\) n. 715/2007](#), che stabilisce le specifiche prescrizioni in materia di omologazione per quanto riguarda le emissioni dalle automobili Euro 5 e Euro 6, spetta allo Stato membro che ha omologato il tipo di veicolo (comunemente noto come "modello") far fronte a eventuali non conformità della produzione e dei veicoli di tale tipo.

La Commissione europea segue da vicino gli sforzi messi in atto dagli Stati membri al fine di chiarire eventuali infrazioni commesse dai costruttori di automobili in passato. Nel dicembre 2016 la [Commissione ha avviato procedure di infrazione nei confronti di sette Stati membri per violazione della normativa UE in materia di omologazione](#).

A seguito delle rivelazioni del settembre 2015, che avevano reso noto l'uso da parte del gruppo Volkswagen di software di manipolazione per eludere le norme in materia di emissioni per alcuni inquinanti atmosferici, la Commissione ha invitato gli Stati membri a effettuare le necessarie indagini al fine di verificare l'eventuale presenza di tali impianti a bordo di veicoli omologati dalle loro autorità di omologazione e di garantire la conformità al diritto dell'UE. In risposta, diversi Stati membri hanno svolto indagini e pubblicato relazioni riguardo alle emissioni di NOx dei veicoli.

Nel contesto di tali indagini, alcuni Stati membri sono giunti alla conclusione che diversi costruttori usano strategie di controllo delle emissioni che possono essere giustificate e legali poiché necessarie a proteggere il motore. Il divieto di installare impianti di manipolazione prevede una deroga (a norma del diritto sia dell'UE sia degli USA) qualora l'impianto sia necessario per proteggere il motore da danni o avarie e per garantire un funzionamento sicuro del veicolo. Spetta al fabbricante dimostrare all'autorità nazionale che l'eventuale uso di impianti di manipolazione rientra in tale deroga ed è tecnicamente necessario.

Il 26 gennaio 2017 la Commissione europea ha pubblicato un [documento orientativo](#) per aiutare gli Stati membri a valutare se i costruttori di automobili usano impianti di manipolazione o altre strategie che conducono a un aumento delle emissioni del veicolo al di fuori del ciclo di prova e a valutare se essi sono tecnicamente giustificati. Un costruttore di automobili che ricorre a strategie di abbattimento delle emissioni dovrebbe essere in grado di fornire una giustificazione tecnica a domande come: l'aumento delle emissioni è mantenuto al livello più basso possibile? Esiste una tecnologia o progettazione migliore sul mercato che consentirebbe di migliorare il controllo delle emissioni o un funzionamento del motore più sicuro? Il rischio di un danno improvviso e irreparabile del motore può essere adeguatamente dimostrato e documentato?

La Commissione ha compiuto passi importanti per rendere i veicoli più rispettosi dell'ambiente e per ripristinare la fiducia dei consumatori. Ha introdotto metodi di prova più stabili e realistici per misurare sia gli ossidi di azoto (NOx) sia le emissioni di CO2 delle automobili. A partire da maggio 2016 (a norma del "secondo pacchetto normativo RDE", [regolamento \(UE\) 2016/646 della Commissione](#)), i costruttori di automobili devono dichiarare e ottenere l'approvazione delle strategie di controllo delle emissioni prima dell'omologazione del rispettivo tipo di veicolo. Nel gennaio 2016 la Commissione ha proposto un [regolamento](#) relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore. La proposta, che è in attesa di adozione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio, ha lo scopo di garantire prove più indipendenti sui veicoli e di aumentare i controlli sulle automobili già in circolazione. La proposta prevede anche maggiori poteri di vigilanza dell'UE sulle autorità nazionali, sui centri di prova e sui costruttori, compresa la possibilità di infliggere multe ai costruttori. Essa include inoltre un obbligo per i costruttori di automobili di concedere alle autorità pertinenti l'accesso ai loro protocolli software relativi alle emissioni.

### **Per ulteriori informazioni**

- Sulla legislazione dell'UE in materia di omologazione dei veicoli e di emissioni, si veda il [MEMO/16/4269](#).
- Sulle principali decisioni del pacchetto infrazioni di maggio 2017, si veda il [MEMO/17/1280](#).
- Sul pacchetto infrazioni di maggio (unicamente per le lettere di costituzione in mora), si veda il [MEMO/17/1281](#).
- Sulla procedura generale di infrazione, si veda il [MEMO/12/12 \(infografica\)](#).
- Sulla [procedura di infrazione dell'UE](#).

Contatti per la stampa:

[Lucia CAUDET](#) (+32 2 295 61 82)

[Mirna TALKO](#) (+32 2 298 72 78)

[Maud NOYON](#) (+32 2 298 03 79)

Informazioni al pubblico: contattare [Europe Direct](#) telefonicamente allo [00 800 67 89 10 11](#) o per [e-mail](#)