

# Causa C-343/09

**Afton Chemical Limited**

**contro**

**Secretary of State for Transport**

[domanda di pronuncia pregiudiziale  
proposta dalla High Court of Justice (England & Wales),  
Queen's Bench Division (Administrative Court)]

«Rinvio pregiudiziale — Validità — Direttiva 2009/30/CE — Art. 1, n. 8 — Direttiva 98/70/CE — Art. 8 bis — Inquinamento atmosferico — Combustibili — Utilizzo di additivi metallici nei combustibili — Tenore massimo di metilciclopentadienil-tricarbonil-manganese (MMT) — Etichettatura — Valutazione di impatto — Errore manifesto di valutazione — Principio di precauzione — Proporzionalità — Parità di trattamento — Certezza del diritto — Ricevibilità»

Conclusioni dell'avvocato generale J. Kokott, presentate il 6 maggio 2010 . . . I - 7033  
Sentenza della Corte (Quarta Sezione) 8 luglio 2010 . . . . . I - 7062

## Massime della sentenza

1. *Eccezione di illegittimità — Carattere incidentale*  
(Art. 230, quarto comma, CE; direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2009/30, art. 1, n. 8)

2. *Ravvicinamento delle legislazioni — Combustibili — Direttiva 2009/30 (Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2009/30, art. 1, n. 8)*
3. *Ravvicinamento delle legislazioni — Combustibili — Direttiva 2009/30 (Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2009/30, art. 1, n. 8)*
4. *Ravvicinamento delle legislazioni — Combustibili — Direttiva 2009/30 (Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2009/30, art. 1, n. 8)*

1. Una società che produce metilciclopentadienil-tricarbonil-manganese (MMT) non può essere considerata senza alcun dubbio «individualmente interessata», ai sensi dell'art. 230, quarto comma, CE, dall'art. 1, n. 8, della direttiva 2009/30, che modifica la direttiva 98/70 per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32 per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12, che limita la presenza dell'additivo MMT nel combustibile, in quanto tale art. 1, n. 8, non la riguarda specificamente e la prende in considerazione soltanto nella sua qualità obiettiva di produttrice di tale additivo allo stesso titolo di qualsiasi altro operatore economico che si trovi attualmente o

potenzialmente in un'identica situazione. La possibilità di determinare, con maggiore o minore precisione, il numero o anche l'identità dei soggetti di diritto ai quali si applica tale provvedimento non comporta affatto che tali soggetti debbano essere considerati individualmente interessati da detto provvedimento, purché sia assodato che tale applicazione si effettua in virtù di una situazione obiettiva di diritto o di fatto definita dall'atto in esame. Peraltro, il ricorso di annullamento proposto avverso il citato art. 1, n. 8, in base all'art. 230 CE, da detta società produttrice non è quindi innegabilmente ricevibile e quest'ultima è legittimata a far valere, nell'ambito del ricorso proposto in forza del diritto nazionale, l'invalidità di dette disposizioni, anche se non ha presentato nel termine previsto dall'art. 230 CE un ricorso di

annullamento contro queste ultime dinanzi al giudice comunitario.

in grado di dimostrare dinanzi alla Corte che l'atto è stato adottato attraverso un effettivo esercizio del loro potere discrezionale, che presuppone la valutazione di tutti gli elementi e di tutte le circostanze rilevanti della situazione che tale atto era inteso a disciplinare.

(v. punti 20, 23-25)

2. In un contesto tecnico complesso ed evolutivo come quello degli additivi per combustibili, il legislatore dell'Unione dispone di un ampio potere discrezionale per determinare l'ampiezza delle misure che adotta, segnatamente quanto alla valutazione di elementi in fatto altamente complessi di ordine scientifico e tecnico, mentre il sindacato del giudice comunitario deve limitarsi ad esaminare se l'esercizio di tale potere non sia viziato da errore manifesto o da sviamento di potere o, ancora, se il legislatore non abbia manifestamente oltrepassato i limiti del suo potere discrezionale. In un tale contesto, il giudice comunitario non può infatti sostituire la sua valutazione degli elementi in fatto di ordine scientifico e tecnico a quella del legislatore cui il Trattato ha affidato tale compito. L'ampio potere discrezionale del legislatore dell'Unione, che implica un sindacato giurisdizionale limitato del suo esercizio, non riguarda esclusivamente la natura e la portata delle disposizioni da adottare, ma anche, in una certa misura, l'accertamento dei dati di fatto. Tuttavia, siffatto controllo giurisdizionale, anche se ha portata limitata, richiede che le istituzioni comunitarie, da cui promana l'atto di cui trattasi, siano

Quindi, allorché nel corso della procedura legislativa di adozione della direttiva 2009/30, che modifica la direttiva 98/70 per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32 per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12, la commissione per l'ambiente, la salute e la sicurezza alimentare del Parlamento europeo ha organizzato gruppi di lavoro generali e specifici e qualora risulti dal fascicolo che, per esercitare il loro potere discrezionale, il Parlamento, il Consiglio e la Commissione hanno preso in considerazione i dati scientifici disponibili che riguardano gli effetti del metilciclopentadienil-tricarbonil-manganese (MMT) sia sulla salute umana, sia sull'ambiente, nonché la sua incidenza sui veicoli, il Parlamento e il Consiglio non hanno commesso alcun errore manifesto di valutazione decidendo di fissare, all'art. 1, n. 8,

della direttiva 2009/30, un tenore limite di MMT nei combustibili.

(v. punti 28, 33-34, 36, 41-42)

3. L'art. 1, n. 8, della direttiva 2009/30, che modifica la direttiva 98/70 per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32 per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12, in quanto introduce un art. 8 bis, n. 2, nella direttiva 98/70 e limita la presenza di metilciclopentadienil-tricarbonil-manganese (MMT) nei combustibili non è invalido per violazione del principio di precauzione e del principio di proporzionalità, né per violazione del principio della parità di trattamento e del principio di certezza del diritto.

Per quanto riguarda il controllo giurisdizionale del rispetto del principio di

proporzionalità occorre riconoscere, infatti, al legislatore dell'Unione un ampio potere discrezionale in un settore che richiede da parte sua scelte di natura politica, economica e sociale e rispetto al quale esso è chiamato ad effettuare valutazioni complesse. Solo la manifesta inidoneità di una misura adottata in tale ambito, in rapporto allo scopo che le istituzioni competenti intendono perseguire, può inficiare la legittimità di tale misura. Al riguardo, la fissazione di un limite alla presenza di MMT nei combustibili che permetta di ridurre corrispondentemente le quantità di detta sostanza che possono potenzialmente causare danni alla salute non è manifestamente inidonea per conseguire gli obiettivi di protezione della salute e dell'ambiente perseguiti dal legislatore dell'Unione. Inoltre, alla luce dei rischi per la salute e dei danni ai motori dei veicoli nonché delle difficoltà di elaborazione di metodi di prova, una misura restrittiva come la limitazione della presenza dell'MMT nei combustibili non va oltre quanto necessario per raggiungere gli obiettivi della direttiva 2009/30.

Per quanto riguarda poi il principio di precauzione, qualora risulti impossibile determinare con certezza l'esistenza o la portata del rischio asserito a causa della natura insufficiente, non concludente o imprecisa dei risultati degli studi condotti, ma persista la probabilità di un danno reale per la salute nell'ipotesi in

cui il rischio si realizzasse, tale principio giustifica l'adozione di misure restrittive, purché esse siano non discriminatorie e oggettive. Orbene, il tenore massimo di MMT nei combustibili imposto dall'art. 1, n. 8, della direttiva 2009/30 non è discriminatorio, poiché si applica in tutta l'Unione e a tutti i produttori e gli importatori di MMT. Inoltre, viste le incertezze relative tanto ai danni provocati dall'uso di MMT quanto ai rischi generati per l'utilizzatore di MMT, la fissazione dei limiti del tenore di MMT nei combustibili non risulta manifestamente sproporzionata rispetto agli interessi economici dei produttori di MMT, al fine di assicurare un elevato livello di protezione della salute e dell'ambiente.

Non può infine essere constatata nessuna violazione del principio della certezza del diritto, in quanto dalla redazione dell'art. 8 bis, n. 2, della direttiva 98/70, sul nesso tra il tenore limite di MMT nei combustibili e lo sviluppo dei metodi di prova, non risulta alcuna ambiguità.

(v. punti 46, 50, 55, 61, 63, 68-69, 75-77, 82-83)

Per quanto riguarda, inoltre, il principio della parità di trattamento, gli altri additivi metallici basati sul manganese, cui non si applica la restrizione prevista per l'MMT, non vengono né utilizzati né importati nell'Unione. Ne deriva che l'MMT non è in una situazione paragonabile a quella degli altri additivi metallici basati sul manganese e il legislatore dell'Unione non era pertanto tenuto a definire limiti per i suddetti additivi.

4. Adottando l'art. 1, n. 8, della direttiva 2009/30, che modifica la direttiva 98/70 per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32 per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12, in quanto introduce un nuovo art. 8 bis, nn. 4-6, nella direttiva 98/70 e impone un'etichettatura dei combustibili contenenti additivi metallici, il legislatore dell'Unione non ha commesso alcun errore manifesto di valutazione. Infatti, l'obbligo di etichettatura ha lo scopo di tutelare il consumatore, il che costituisce ai sensi dell'art. 153 CE uno degli obiettivi dell'Unione. Quest'ultimo deve essere realizzato promuovendo il diritto dei consumatori all'informazione. L'apposizione di un'etichetta ben visibile contenente il testo così formulato:

«Contiene additivi metallici», costituisce un mezzo appropriato al conseguimento di detto scopo. Inoltre, l'etichettatura è richiesta soltanto per la vendita di combustibile contenente additivi metallici e non per la vendita di MMT in quanto additivo, ed essa non è idonea ad aggravare considerevolmente l'onere sopportato dai produttori e dai distributori di combustibili, tenuto conto del modesto volume di combustibile contenente tali additivi. Ne deriva che tale obbligo di

etichettatura non è manifestamente inadeguato a conseguire l'obiettivo di tutela del consumatore previsto dalla direttiva 2009/30.

(v. punti 88-89, 94-96)