

Adabella Gratani

**L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO
DALL'UTILIZZO DI ADDITIVI METALLICI
NEI VEICOLI: TRA DUBBI E RICERCA
CONTINUA DI DATI SCIENTIFICI
ATTENDIBILI**

Estratto



Milano • Giuffrè Editore

giurisprudenza e note

CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE, Sez. IV — 8 luglio 2010 (causa C-343-09), Pres. J.C. BONICHOT, Rel. P. KURIS — Afton Chemical Limited c. Secretary of State for Transport.

Aria - Inquinamento atmosferico - Direttiva 98/70/CE - Modificata dalla direttiva 2009/30/UE - Previsione all'art. 8 bis - Utilizzo di additivi metallici nei combustibili - Tenore massimo (6 mg MMT/litro dall'1 gennaio 2011 e 2 mg MMT/litro dall'1 gennaio 2014) - Rispetto - Principi di precauzione - Proporzionalità - Parità di trattamento - Certezza del diritto.

La direttiva n. 98/70/CE, come modificata dalla direttiva n. 2009/30/UE, che prevede all'art. 8 bis l'utilizzo di additivi metallici nei combustibili, introducendo il tenore massimo di 6 mg di MMT per litro a decorrere dal 1° gennaio 2011 e di 2 mg di MMT per litro dal 1° gennaio 2014, è rispettosa dei principi di precauzione, proporzionalità, parità di trattamento e certezza del diritto.

Il testo della sentenza è in: www.giuffre.it/riviste/rga

L'inquinamento atmosferico dall'utilizzo di additivi metallici nei veicoli: tra dubbi e ricerca continua di dati scientifici attendibili.

Il commercio e le qualità dei carburanti sono di grande interesse per tutti gli operatori del settore, chiamati su più fronti a rapportarsi col progresso scientifico e tecnologico in materia di combustibili e a ottemperare alle restrizioni all'utilizzo di additivi a partire dall'1 gennaio 2011, a causa delle implicazioni che le attività correlate (emissioni di gas) hanno sull'uomo e sull'ambiente, in specie atmosferico.

In linea col Protocollo di Kyoto, il Sesto Programma ambientale (1) (2002-2010) dell'Unione Europea aveva posto, tra i primari obiettivi «il raggiungimento di livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente», (art. 7, comma 1 settima alinea) e la promozione del «lo sviluppo e l'uso di carburanti alternativi e di veicoli a basso consumo energetico, nell'intento di aumentare in modo sostanziale e continuo la loro percentuale» (art. 5, comma 2 iii, lett. f). Del pari, le direttive 1998/70/CE (2) e 2008/50/CE (3) erano state

(1) Vedere la decisione 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, *che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente*, del 22 luglio 2002, G.U. UE C 242 del 10 settembre 2002, p. 1 ss.

(2) La direttiva 1998/70/CE del Parlamento e del Consiglio del 13 ottobre 1998 «relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CE» (in G.U. UE n. L 350 del 28 dicembre 1998, p. 58 ss.) abroga dall'1 gennaio 2000 le previgenti direttive 85/210/CEE, 85/536/CEE e 87/441/CEE concernenti rispettivamente «il ravvicinamento delle legisla-

emanate con lo scopo di armonizzare le normative nazionali, in specie, nel settore specifico dell'utilizzo dei combustibili.

Mentre la direttiva del 1998, da ultimo modificata nel 2009 (4), si pone come norma speciale, in quanto disciplina, in particolare, i singoli componenti inquinanti (5), accanto ad altre normative settoriali (quali le direttive 70/220/CEE (6), 93/12/CEE (7), 99/100/CE (8), 99/32/CE) (9) che hanno lo scopo precipuo di fissare norme rigorose come il divieto di commercializzare carburanti non conformi alle specifiche ecologiche indicate negli allegati II e IV (c.d. «benzina contenente piombo» e di taluni prodotti di combustibile diesel non adeguati alle specifiche europee), quella del 2008, nella sua vocazione di riordino e di esemplificazione della materia (10), ha valenza di norma generale diretta ad assicurare «i fini della tutela della salute umana e dell'ambiente nel suo complesso» ed a combattere «alla fonte l'emissione di inquinanti».

L'Unione Europea, con le modifiche apportate nel 2009 alla direttiva relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel intende percorrere la politica sostenibile dell'aria attraverso il sistema del doppio binario: da un lato, fissare limiti rigorosi (11) all'utilizzo dei carburanti inquinanti a base di carbonio, dall'altro lato, incentivarne la riduzione al consumo anche incoraggiando l'utilizzo dei biocarburanti (12) quale strumento (13) per ridurre le emissioni di gas a effetto serra.

zioni degli Stati membri relative al tenore di piombo nella benzina» (G.U. UE n. L 96 del 3 aprile 1985), «il risparmio di greggio mediante l'impiego di componenti di carburanti di sostituzione» (G.U. UE n. L 334 del 12 dicembre 1985) e *le Modifiche alla direttiva 85/536/CEE sul «risparmio di greggio mediante l'impiego di componenti di carburanti di sostituzione»* (G.U. UE n. L 238 del 21 agosto 1987).

(3) Direttiva 2008/50/CE, del Parlamento e del Consiglio, del 21 maggio 2008, «relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa» (in G.U. UE n. L 152 dell'11 giugno 2008 p. 1 ss.).

(4) La direttiva 98/70/CE è stata modificata, da ultimo, con la direttiva n 2009/30/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009 che «modifica la direttiva 98/70/CE 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/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CE» (in G.U. UE n. L 144 del 5 giugno 2009, p. 88 ss.).

(5) La direttiva 98/70/CE ha lo scopo (art. 1) di stabilire le specifiche tecniche ed ambientali per motivi di salute per carburanti da utilizzare con accensione comandata e ad accensione per compressione, tenendo conto delle prescrizioni tecniche di tali motori. A tal fine analizza «gli inquinanti atmosferici primari, quali gli ossidi di azoto, gli idrocarburi incombusti, il particolato, il monossido di carbonio, il benzene e altri gas di scarico nocivi che contribuiscono alla formazione di inquinanti secondari come l'ozono sono contenuti in quantità rilevanti nei gas di scarico e nelle emissioni per evaporazione dei veicoli a motore creando così, direttamente o indirettamente, un rischio considerevole per la salute dell'uomo e per l'ambiente» (v. terzo considerando).

(6) Direttiva 70/220/CEE del 20 marzo 1970, s.m. «Concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore in G.U. delle Comunità Europee n. L 76 del 6 aprile 1970. La direttiva introduce prescrizioni specifiche anche riguardanti l'omologazione di veicoli monocarburante e bicarburante a gas per quanto attiene ai sistemi diagnostici di bordo (OBD) nonché prescrizioni specifiche riguardanti l'omologazione CE dei convertitori catalitici di ricambio.

(7) Direttiva 93/12/CEE del 23 marzo 1993 sul «tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi in G.U. UE L 74 del 27 marzo 1993.

(8) Direttiva 1999/100/CE del 15 dicembre 1999 che «adeguata al progresso tecnico la direttiva 80/1268/CEE del Consiglio per quanto riguarda le emissioni di biossido di carbonio e il consumo di carburante dei veicoli a motore» in G.U. UE n. L 334 del 28 dicembre 1999, p. 36 ss.

(9) Direttiva 1999/32/CE del 26 marzo 1999 «relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE» in G.U. UE n. L 121 dell'11 maggio 1999, p. 13 ss.

(10) La direttiva 2008/50/CE abroga (art. 31) le direttive 96/62/CE, 1999/30/CE, 2000/69/CE e 2002/3/CE a decorrere dalla sua entrata in vigore (11 giugno 2010).

(11) Vedere l'art. 7 bis comma 2 della direttiva 98/70/CE innovato dalla direttiva n 2009/30/CE (art. 1 comma 5) che impone agli Stati membri di ridurre fino al 10%, le emissioni di gas a effetto serra per unità di energia prodotte durante il ciclo di vita dei carburanti, entro il 31 dicembre 2010, anche mediante il conseguimento di più obiettivi intermedi.

(12) Con l'introduzione dell'art. 7 ter nel corpo della direttiva 98/70/CE si incentivano e disciplinano i biocarburanti, ovvero quelle miscele di origine biologiche prodotte a partire da rifiuti organici e residui civili e industriali (diversi dai residui dell'agricoltura, dell'acquacoltura, della

In questo contesto, l'incidente, che ha provocato 4 vittime e 32 feriti, avvenuto il 19 novembre 2007, presso l'industria chimica T2 Laboratories (Jacksonville, Florida), in cui Chemical Safety and Hazard Investigation Board (CSB) produceva proprio additivi MMT, ha aperto una profonda riflessione sulla sicurezza e sui rischi connessi alla produzione di tali sostanze.

Così la direttiva europea innovata prevede (14), ad esempio, all'art. 8 bis che «*la presenza dell'additivo metallico metilciclopentadienil-tricarbonil-manganese (MMT) (15) nei combustibili deve essere limitata a 6 mg di manganese per litro a decorrere dal 1° gennaio 2011, fissandosi il limite dei 2 mg a partire dall'1 gennaio 2014. Sono limitazioni rigorose, fissate a livello europeo, che possono essere rese ancor più rigide in caso di palese nocività del componente*» (16).

Se, da un lato, la letteratura tecnica e scientifica continua ad essere impegnata nella ricerca e a selezionare metodi (17) efficaci e attendibili, per accertare quando detto limite risulti superato (18), dall'altro lato, vi è chi si è posto il problema se tali limiti tassativi, siano giustificati e rispettosi dei principi europei di prevenzione, precauzione e, soprattutto di proporzionalità e se si basano effettivamente sul più recente progresso scientifico e tecnologico.

In questo contesto si colloca la recente pronuncia C-343/09 dell'8 luglio 2010 (19) che vede protagonista la Afton Chemical Limited, la quale produceva e commercializzava MMT, anche prima che la direttiva 2009/30/CE introducesse limiti al loro utilizzo, obblighi di etichettatura (20), ecc. ovvero restrizioni alle modalità di utilizzo e oneri economici considerevoli.

pesca e della silvicoltura). L'Unione si pone quale obiettivo strategico la riduzione dell'uso di carburanti a base carbonio sino al 50% dall'1 gennaio 2017 e sino al 60% dall'1 gennaio 2018.

(13) L'art. 7 *quater* della direttiva 98/70/CE innovata impone agli operatori economici l'obbligo di dimostrare che, nella produzione dei biocarburanti, siano stati rispettati i criteri di sostenibilità individuati negli artt. 7 bis e 7 ter.

(14) L'art. 1, n. 8, della direttiva 2009/30 inserisce nella direttiva 98/70/CE un art. 8 bis.

(15) L'MMT è un additivo metallico per carburante avente come componente di base il manganese, che serve ad aumentare l'indice di ottano del carburante senza piombo e/o a proteggere le valvole dei veicoli che funzionano con benzina che contiene sostituti del piombo (vedere p.to 6 motivazione).

(16) Art. 8 bis comma 2 della direttiva 98/70/CE come innovata nel 2009 precisa che «*il limite del tenore di MMT nei combustibili specificato al paragrafo 2 è oggetto di revisione sulla base dei risultati della valutazione svolta utilizzando il metodo di prova di cui al paragrafo 1. Detto limite può essere portato a zero qualora la valutazione di rischio lo giustifichi e non può essere aumentato a meno che la valutazione di rischio non lo giustifichi. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 11, paragrafo 4*».

(17) Una delle problematiche più avvertite nella letteratura scientifica è quella di individuare sistemi di controllo precisi, affidabili e a prova di frode. Vedere in argomento A. GALLONZELLI, *Analisi elementare di prodotti petroliferi e affini. Determinazione del manganese nella benzina* in *Rivista dei Combustibili e dell'industria chimica*, Vol. 63, fasc. 4, 2009.

(18) La Commissione ha affidato al Comitato Tecnico 19 *Prodotti Petroliferi* del CEN il compito di sviluppare uno o più metodi di prova per la determinazione del contenuto di manganese nella benzina ed in seguito anche nel gasolio per autotrazione. I metodi di prova ad oggi noti sono l'IP 455/01 e l'ASTM D3831-01 che vengono registrati mediante la spettrometria di assorbimento atomico in fiamma con pretrattamento dei campioni con una soluzione di bromo. Tuttavia, gli studiosi hanno osservato che detti metodi risultano attendibili solo per parametri che prendono a riferimento percentuali superiori ai limiti europei del 6 mg, precisando che i risultati risultano affidabili solo per percentuali dai 10mg/l a 40 mg/l di manganese. Vd. GALLONZELLI, *Analisi elementare di prodotti petroliferi e affini. Determinazione del manganese nella benzina* in *Rivista dei Combustibili e dell'industria chimica*, Vol. 63, fasc. 4, 2009.

(19) Sentenza della Corte (Quarta Sezione) dell'8 luglio 2010 sulla domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dalla High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) — Regno Unito) nella controversia tra Afton Chemical Limited e Secretary of State for Transport pubblicata in *G.U. UE n. C 234 del 28.8.2010*.

(20) L'obbligo di etichettatura assolve alla tutela dei consumatori, realizzando uno degli obiettivi dell'Unione, ai sensi dell'art. 196 (ex 152 TCE) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione. L'obbligo di segnalare che «Contiene additivi metallici» rappresenta un mezzo idoneo a raggiungere lo scopo di informare i consumatori sulla presenza di sostanze nocive per la salute e capaci di invalidare la garanzia apposta ai veicoli. Peraltro, il detto obbligo di etichettatura è richiesto soltanto per la vendita di carburante contenente additivi metallici e non per la vendita di MMT,

Ritenendo di essere l'unica sul territorio europeo a subire i gravi pregiudizi e forte delle risultanze delle ricerche scientifiche raccolte in differenti contesti, anche d'oltralpe, la Afton ha avanzato numerose contestazioni alla normativa 2009/30/UE richiamata, assumendola contraria ai principi fondamentali di precauzione, parità di trattamento e certezza del diritto.

I dati scientifici acquisiti consentivano di non ritenere gravemente lesiva per la salute la presenza del MMT. In questo contesto, la Afton richiamava le valutazioni risalenti al 1999 del United Kingdom's Committee on Toxicity of Chemicals and Food, Consumer Products and Environment, che valutava le implicazioni tossicologiche dell'uso di MMT rispetto al piombo nella benzina, ritenendo che «*l'aumento delle concentrazioni ambientali di manganese non costituiva un rischio per la salute*». Anche i dati raccolti nel 2000 sulla valutazione dei rischi concernenti l'uso di MMT in Sud Africa, indicavano che «*l'introduzione di MMT alla benzina in Sud Africa avesse un effetto insignificante sui rischi sanitari relativi alla esposizione al manganese*» (conclusioni queste nuovamente ribadite ancora nel 2005). Nel 2001, la Health Canada evidenziava, ancora, che MMT risulta essere l'additivo più testato e che gli studi hanno evidenziato che non vi sono rischi per la salute pubblica o il benessere nell'uso degli additivi (21).

Anche nel Nord America, sulla base di una valutazione dei rischi condotta sull'uso diffuso di MMT nella benzina canadese, l'Environmental Protection Agency aveva concluso che non esistevano elementi di prova per indicare che l'uso degli MMT determini un rischio significativo per la salute pubblica.

Altresi, gli studi affermavano che l'impiego di MMT non era idoneo a danneggiare i sistemi di controllo delle emissioni dei veicoli dagli oli lubrificanti ed inquinanti. Si tratta di un orientamento sostenuto sia dalle compagnie petrolifere, desiderose di continuare a utilizzare gli MMT come metodo sicuro ed efficace di produzione della benzina ad alto ottano, sia dai costruttori di automobili che, volendo minimizzare i costi di collaudo necessari per qualsiasi nuovo tipo di combustibile o additivo per i veicoli su strada, non ostacolano l'immissione in commercio di MMT.

Nonostante le differenti correnti, non ci sono allo stato studi di settore attendibili nella letteratura scientifica che abbiano, in concreto, accertato l'incidenza negativa dell'uso di additivi metallici sull'ambiente e sulla salute umana. Pertanto, a fronte della assenza di elementi certi atti a suffragare la nocività degli MMT, gli obblighi imposti dalla direttiva 2009/30/CE erano secondo la Afton, illegittimi.

La pronuncia della Corte non entra nel merito eccependo innanzitutto l'erroneo quesito sottoposto dal Giudice inglese che aveva domandato di annullare la direttiva. La Corte si limita da un lato a ravvisare la carenza di legittimità della Afton all'annullamento di una direttiva UE, che non riveste la forma di regolamento trovando applicazione sull'intero territorio europeo e, dall'altro lato, a rimarcare la correttezza dell'operato del legislatore e la distinta *potestas* del Giudice dell'Unione che non può sostituirsi, in ordine alla valutazione degli elementi di fatto di ordine scientifico e tecnico, al legislatore al quale il Trattato ha affidato tale compito. «*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*» (22).

quale componente additivante, con la conseguenza che anche in detta sede si appalesa la carenza di interesse della Afton a sollevare il detto profilo.

(21) Anzi i dati scientifici hanno osservato come la quantità di informazioni scientifiche sulla neurotossicologia ed esposizione al manganese sia notevolmente superiore rispetto alle equivalenti informazioni sulla tossicità e le esposizioni associate ai carburanti alternativi in www.aftonchemical.com.

(22) La Corte ribadisce p.to 28 motivazione che il Giudice comunitario non può sostituirsi al legislatore allorché pone dei limiti di ordine scientifico e tecnico (v., in tal senso, sentenza del 15 ottobre 2009, causa C425/08, *Enviro Tech (Europe) c. Belgio*, in *Raccolta* 2008). Secondo la giurisprudenza costante della Corte di Giustizia l'ampio potere discrezionale del legislatore dell'Unione «*implica un sindacato giurisdizionale limitato al suo esercizio e non riguarda esclusivamente la natura e la portata delle disposizioni da adottare, ma anche, in una certa misura, l'accertamento dei dati di fatto*» (v., in particolare, sentenze del 25 ottobre 2001, causa C-120/99, *Italia c. Consiglio*,

I Giudici europei non ravvisano che tale limite risulti violato, assumendo che le scelte legislative si sono basate su studi e dati provenienti da istituzioni indipendenti. Tra questi è menzionato il progetto di rapporto della Commissione «Ambiente, Salute e Sicurezza alimentare» del Parlamento del 19 luglio 2007, che valuta l'utilizzo del MMT e di altri additivi metallici «*assai dannoso per l'ambiente*» (23), la dichiarazione c.d. «di Brescia» sulla prevenzione della neurotossicità dei metalli del 17 e 18 giugno 2006, che raccomanda, tra l'altro, la cessazione dell'aggiunta di composti organici a base di manganese nei carburanti (24), e gli studi risalenti al 2004 eseguiti dall'International Council on Clean Transportation (ICCT) (Consiglio internazionale per il trasporto pulito) che ne assumono la nocività alla salute delle persone e al buon funzionamento dei sistemi di controllo delle emissioni (25). Peraltro, detti presupposti di fatto risultavano oggettivamente acquisiti in sede legislativa dal Parlamento, dal Consiglio e dalla Commissione e, pertanto, conosciuti o conoscibili agli Stati membri, a fronte dei quali il Regno Unito avrebbe potuto avanzare domanda di salvaguardia.

L'assenza di una certezza scientifica ha consentito ai Giudici dell'Unione Europea di salvaguardare, comunque, la normativa in essere.

Rimane, in materia di additivi metallici, che consiste, come si legge nel 35 «*considerando*», di porre limiti all'utilizzo di MMT, motivato dalla presenza di rischi per la salute umana e danni al motore dei veicoli e ai dispositivi antinquinanti. Viene così dato accesso al principio di precauzione (26), in presenza di una misura restrittiva nell'Unione, diretta ad evitare una possibile minaccia alla salute ed all'ambiente, allorché i dati scientifici non consentano una valutazione completa del rischio.

Se il richiamo al principio di precauzione è corretto, meno rispondente è quello di proporzionalità. Quivi, la Corte si limita a ricordare che in caso di scelta tra più misure appropriate, si deve ricorrere e quella meno restrittiva, sempre salvaguardati gli scopi perseguiti (27). Sicché sulla base delle analisi delle relazioni tecniche, alla luce dei menzionati principi di proporzionalità e precauzione, la Corte afferma che «*non è manifestamente inidonea a conseguire gli obiettivi di protezione della salute e dell'ambiente perseguiti dal legislatore dell'Unione la fissazione di limiti alla presenza di MMT nei*

Raccolta 2001, pag. I-7997, punto 44, sentenza del 7 settembre 2006, causa C-310/04, Spagna c. Consiglio, Raccolta 2006, pag. I-7285, punto 121; del 6 novembre 2008, causa C-405/07 P, Paesi Bassi c. Commissione, in *Raccolta 2008*, I-8301 pt. 61).

(23) Nel rapporto si auspicava il divieto dell'uso dell'MMT nei carburanti a decorrere dal 1° gennaio 2010, in quanto l'uso di tale additivo e di altri additivi metallici si ritiene assai dannoso per l'ambiente, senza tuttavia precisare i fondamenti scientifici di tale assunzione (vd. p.to 35 motivazione).

(24) Vedere p.to 37 motivazione.

(25) Vedere il Rapporto «Sierra research» del 29 agosto 2008, realizzato in Canada dalla «Canadian Vehicle Manufacturers' Association and Association of International Automobile Manufacturers of Canada».

(26) Vd. Comunicazione della Commissione sulla nozione del principio di precauzione del 2 febbraio 2000 DOC COM (2000). Un'applicazione corretta del principio di precauzione presuppone sia l'individuazione delle conseguenze potenzialmente negative per la salute derivanti dall'uso di MMT, sia una valutazione complessiva del rischio per la salute basata sui dati scientifici disponibili più affidabili e sui risultati più recenti della ricerca internazionale. 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, il principio di precauzione giustifica l'adozione di misure restrittive*», purché le misure non siano discriminatorie (v. sentenza 28 gennaio 2010, causa C-333/08, Commissione c. Francia, non ancora pubblicata nella Raccolta). La direttiva n 2009/30/CE obbedisce al principio di precauzione (vedere 35 considerando che dispone «*L'utilizzo di taluni additivi metallici, in particolare il "MMT", potrebbe aumentare i rischi per la salute umana nonché danneggiare i motori dei veicoli e i sistemi di controllo delle emissioni*»).

(27) Sul punto la giurisprudenza della Corte è pressoché costante v. sentenze 12 luglio 2001, causa C-189/01, Jippes e a., Racc. pag. I-5689, punto 81; 7 settembre 2009, causa C-558/07, S.P.C.M. e a., in Raccolta 2009, punto 41, nonché 9 marzo 2010, cause riunite C-379/08 e C-380/08, ERG e a., n.p., punto 86, (quest'ultima non ancora pubblicata nella Raccolta).

carburanti» che permetta di ridurre le quantità di sostanza che possono potenzialmente causare danni alla salute.

Del pari, osserva come il principio di certezza del diritto non risulti violato essendo la normativa chiara e precisa quanto ai diritti ed agli obblighi scaturenti dalla medesima, con riferimento in specie al limite dei 6 mg, fissato in attesa dello sviluppo dei metodi di prova più attendibili, e come tale parametro risulti temporaneo e modificabile (28), secondo i risultati dell'evoluzione delle conoscenze tecniche, e non discriminatorio, trovando applicazione in tutta l'Unione ed a tutti i produttori e importatori di MM.

ADABELLA GRATANI

(28) Il limite posto dalla direttiva 2009/30/CE per gli MMT è «... *Temporaneo ed è in grado di modifica*» (p.to 53 motivazione) in attesa «*dello sviluppo di metodologie di prova*» (p.to 53) e che «*la direttiva sulla qualità dei carburanti... prevede lo sviluppo di metodologie di prova e la presentazione delle conclusioni al Parlamento e Consiglio entro il 31 dicembre 2012*» (p.to 52).

* * *