



Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE

ATHANASIOS RANTOS

presentate il 23 settembre 2021¹¹

Cause C-128/20, C-134/20 e C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG

contro

Auto Krainer Gesellschaft mbH

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Landesgericht Klagenfurt (Tribunale del Land, Klagenfurt, Austria)]

e

IR

contro

Volkswagen AG

[domanda di pronuncia pregiudiziale, proposta dal Landesgericht Eisenstadt (Tribunale del Land, Eisenstadt, Austria)]

nonché

DS

contro

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG,

Volkswagen AG

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria)]

«Rinvio pregiudiziale – Ravvicinamento delle legislazioni – Regolamento (CE) n. 715/2007 – Veicoli a motore – Articolo 3, punto 10 – Articolo 5, paragrafi 1 e 2 – Motore diesel – Emissioni di agenti inquinanti – Software integrato nella centralina di controllo del motore – Valvola per il ricircolo dei gas di scarico – Riduzione delle emissioni di ossidi di azoto limitata da un “intervallo termico” – Impianto di manipolazione – Autorizzazione di tale impianto che si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie – Impianto installato nel contesto della riparazione di un veicolo – Direttiva 1999/44/CE – Vendita e garanzie dei beni di consumo – Bene conforme al contratto di vendita – Articolo 2, paragrafo 2, lettera d) – Presunzione di conformità di un bene che presenta la qualità e le prestazioni abituali di un bene dello stesso tipo, che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi – Omologazione CE in corso di validità – Articolo 3, paragrafo 6 – Acquisto del veicolo di cui trattasi pur essendo il consumatore a conoscenza dell'esistenza dell'impianto di manipolazione al momento della vendita – Difetto di conformità minore»

¹ Lingua originale: il francese.

I. Introduzione

1. Come enuncia l'articolo 11 TFUE, «[l]e esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche e azioni dell'Unione, in particolare nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile». La crescente consapevolezza dell'importanza della tutela dell'ambiente si manifesta, in particolare, con la volontà del legislatore dell'Unione europea di limitare le emissioni di agenti inquinanti².

2. In tal senso, i veicoli a motore sono stati oggetto di una regolamentazione sempre più restrittiva³, in particolare con l'adozione del regolamento (CE) n. 715/2007⁴. I costruttori di automobili devono imperativamente adeguarsi alle nuove prescrizioni tecniche comuni relative all'omologazione di tali veicoli, il che può essere fonte di controversie con le autorità pubbliche e i consumatori.

3. In tal senso, nella causa che ha dato luogo alla sentenza del 17 dicembre 2020, X (Impianto di manipolazione su motore diesel) (C-693/18; in prosieguo: la sentenza «X», EU:C:2020:1040), al produttore di automobili in questione è stato contestato il fatto di aver immesso in circolazione veicoli dotati di un software avente lo scopo di falsare i risultati dei controlli sulle emissioni di gas inquinanti, in particolare di NOx⁵. In tale sentenza, la Corte ha interpretato, per la prima volta, la nozione di «impianto di manipolazione» ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, e ha determinato la misura nella quale tale impianto sia illecito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento, che prevede deroghe al divieto di un impianto di manipolazione, tra cui la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro del veicolo.

4. Le tre cause in esame si inseriscono nel prosieguo di tale causa, in quanto hanno ad oggetto veicoli dotati di un software integrato nella centralina di controllo del motore che, in presenza di talune condizioni di temperatura esterna e di altitudine di circolazione, limita la riduzione delle emissioni di NOx, comportando il superamento dei valori limite fissati dal regolamento n. 715/2007. Le questioni sollevate sono, in sostanza, le seguenti: un software di questo tipo costituisce un «impianto di manipolazione» ai sensi dell'articolo 3, punto 10, di tale regolamento? In caso affermativo, il software può essere autorizzato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del suddetto regolamento? Nel caso in cui il software non sia autorizzato, il suo utilizzo può comportare l'annullamento della vendita per difetto di conformità del veicolo rispetto al contratto, sulla base della direttiva 1999/44/CE⁶?

5. Tenuto conto dei nessi esistenti tra le presenti cause, in particolare in quanto le questioni giuridiche che sollevano in gran parte coincidono, è risultato opportuno presentare conclusioni comuni al riguardo, sebbene la Corte abbia deciso, tenuto conto delle caratteristiche particolari di ciascuna di esse, di non procedere alla loro riunione.

² Secondo l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), l'inquinamento atmosferico rappresenta il principale rischio ambientale per la salute. V. il rapporto di tale organizzazione intitolato «Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease», 13 maggio 2016, pag. 15.

³ Sulle successive norme Euro in materia di emissioni di ossidi di azoto (NOx), v. il documento informativo della Corte dei conti europea intitolato «La risposta dell'UE allo scandalo dieseldgate», febbraio 2019, pag. 9.

⁴ Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU 2007, L 171, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione del 18 luglio 2008 (GU 2008, L 199, pag. 1; in prosieguo: il «regolamento n. 715/2007»).

⁵ V. sentenza X, punto 27.

⁶ Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, su taluni aspetti della vendita e delle garanzie dei beni di consumo (GU 1999, L 171, pag. 12).

II. Contesto normativo

A. Diritto dell'Unione

1. Direttiva n. 1999/44

6. Ai sensi dei considerando 1 e 8 della direttiva 1999/44:

«(1) considerando che l'articolo 153, paragraf[i] 1 e 3, [CE] dispone che la Comunità contribuisca al conseguimento di un livello elevato di protezione dei consumatori mediante misure adottate in applicazione dell'articolo 95 [CE];

(...)

(8) considerando che per facilitare l'applicazione del principio di conformità al contratto è utile introdurre la presunzione relativa di conformità al contratto riguardo alle situazioni più comuni; che la presunzione non restringe il principio della libertà contrattuale delle parti; che inoltre, in mancanza di clausole specifiche e in caso di applicazione della clausola minima gli elementi menzionati nella presunzione possono essere usati per determinare il difetto di conformità dei beni rispetto al contratto; che la qualità e le prestazioni che il consumatore può ragionevolmente attendersi dipenderanno tra l'altro dal fatto che il bene sia nuovo o usato; che gli elementi menzionati nella presunzione sono cumulativi; che se le circostanze del caso rendono un particolare elemento palesemente inappropriato restano tuttavia applicabili i restanti elementi della presunzione».

7. L'articolo 1 di tale direttiva, intitolato «Campo d'applicazione e definizioni», al suo paragrafo 1 enuncia quanto segue:

«La presente direttiva ha per oggetto il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri relative a taluni aspetti della vendita e delle garanzie concernenti i beni di consumo, al fine di garantire un livello minimo uniforme di tutela dei consumatori nel quadro del mercato interno».

8. L'articolo 2 di detta direttiva, intitolato «Conformità al contratto», prevede quanto segue:

«1. Il venditore deve consegnare al consumatore beni conformi al contratto di vendita.

2. Si presume che i beni di consumo siano conformi al contratto se:

- a) sono conformi alla descrizione fatta dal venditore e possiedono le qualità del bene che il venditore ha presentato al consumatore come campione o modello;
- b) sono idonei ad ogni uso speciale voluto dal consumatore e che sia stato da questi portato a conoscenza del venditore al momento della conclusione del contratto e che il venditore abbia accettato;
- c) sono idonei all'uso al quale servono abitualmente beni dello stesso tipo;

d) presentano la qualità e le prestazioni abituali di un bene dello stesso tipo, che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi, tenuto conto della natura del bene e, se del caso, delle dichiarazioni pubbliche sulle caratteristiche specifiche dei beni fatte al riguardo dal venditore, dal produttore o dal suo rappresentante, in particolare nella pubblicità o sull'etichettatura.

3. Non vi è difetto di conformità ai sensi del presente articolo se, al momento della conclusione del contratto, il consumatore era a conoscenza del difetto o non poteva ragionevolmente ignorarlo, o se il difetto di conformità trova la sua origine in materiali forniti dal consumatore.

(...)».

9. L'articolo 3 della medesima direttiva, intitolato «Diritti del consumatore», dispone:

«1. Il venditore risponde al consumatore di qualsiasi difetto di conformità esistente al momento della consegna del bene.

2. In caso di difetto di conformità, il consumatore ha diritto al ripristino, senza spese, della conformità del bene mediante riparazione o sostituzione, a norma del paragrafo 3, o ad una riduzione adeguata del prezzo o alla risoluzione del contratto relativo a tale bene, conformemente ai paragrafi 5 e 6.

3. In primo luogo il consumatore può chiedere al venditore di riparare il bene o di sostituirlo, senza spese in entrambi i casi, salvo che ciò sia impossibile o sproporzionato.

Un rimedio è da considerare sproporzionato se impone al venditore spese irragionevoli in confronto all'altro rimedio, tenendo conto:

- del valore che il bene avrebbe se non vi fosse difetto di conformità,
- dell'entità del difetto di conformità,

e

- dell'eventualità che il rimedio alternativo possa essere esperito senza notevoli inconvenienti per il consumatore.

Le riparazioni o le sostituzioni devono essere effettuate entro un lasso di tempo ragionevole e senza notevoli inconvenienti per il consumatore, tenendo conto della natura del bene e dello scopo per il quale il consumatore ha voluto il bene.

(...)

5. Il consumatore può chiedere una congrua riduzione del prezzo o la risoluzione del contratto:

- se il consumatore non ha diritto né alla riparazione né alla sostituzione

o

- se il venditore non ha esperito il rimedio entro un periodo ragionevole

ovvero

– se il venditore non ha esperito il rimedio senza notevoli inconvenienti per il consumatore.

6. Un difetto di conformità minore non conferisce al consumatore il diritto di chiedere la risoluzione del contratto».

2. Regolamento n. 715/2007

10. Ai sensi dei considerando 7 e 17 del regolamento n. 715/2007:

«(7) Quando si fissano norme sulle emissioni, occorre conoscere le implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, i costi diretti e indiretti imposti alle imprese e i vantaggi sempre maggiori in termini di stimoli all'innovazione, di miglioramento della qualità dell'aria, di riduzione dei costi sanitari e di aumento della speranza di vita, come pure le implicazioni per il bilancio complessivo delle emissioni di CO₂.

(...)

(17) È necessario un metodo normalizzato di misura del consumo di carburante e delle emissioni di anidride carbonica dei veicoli in modo da evitare ostacoli tecnici al commercio tra Stati membri. Clienti e utenti devono anche disporre di informazioni oggettive e precise».

11. L'articolo 1 di tale regolamento, intitolato «Scopo», al paragrafo 1, enuncia quanto segue:

«Il presente regolamento fissa i requisiti tecnici comuni per l'omologazione di veicoli a motore ("veicoli") e parti di ricambio, come i dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento, riguardo alle loro emissioni».

12. L'articolo 3 di detto regolamento, rubricato «Definizioni», ai punti 10 e 13, prevede quanto segue:

«Nell'ambito delle finalità del presente regolamento e dei suoi provvedimenti di attuazione si applicano le seguenti definizioni:

(...)

10) "impianto di manipolazione": ogni elemento di progetto che rilevi temperatura, velocità del veicolo, velocità del motore (RPM), marcia innestata, depressione del collettore o altri parametri, al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni che riduca l'efficacia di tale sistema in modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo.

(...)

13) “dispositivo di ricambio di controllo dell'inquinamento”: dispositivo di controllo dell'inquinamento o l'insieme di tali dispositivi destinato a sostituire un dispositivo d'origine di controllo dell'inquinamento e che può essere omologato come entità tecnica separata, come definita dalla direttiva 70/156/CEE [7]».

13. L'articolo 4 del medesimo regolamento, intitolato «Obblighi dei costruttori», ai suoi paragrafi 1 e 2, così dispone:

«1. I costruttori dimostrano che tutti i veicoli nuovi venduti, immatricolati o messi in servizio nella Comunità sono stati omologati conformemente al presente regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione. I costruttori dimostrano inoltre che tutti i nuovi dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento da omologare, venduti o messi in servizio nella Comunità, sono stati omologati conformemente al presente regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione.

Tali obblighi comprendono il rispetto dei limiti delle emissioni di cui all'allegato I e dei provvedimenti d'attuazione di cui all'articolo 5.

2. I costruttori garantiscono il rispetto delle procedure di omologazione a verifica della conformità della produzione, della durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento e della conformità in condizioni d'uso.

Le misure tecniche adottate dal costruttore devono inoltre essere tali da garantire che le emissioni dallo scarico e le emissioni per evaporazione risultino effettivamente limitate, conformemente al presente regolamento, per tutta la normale durata di vita dei veicoli in condizioni normali di utilizzazione. (...)».

14. L'articolo 5 del regolamento n. 715/2007, intitolato «Requisiti e prove», ai suoi paragrafi 1 e 2, così recita:

«1. Il costruttore produce i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che il veicolo, nell'uso normale, soddisfi il presente regolamento e i relativi provvedimenti d'attuazione.

2. L'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia di sistemi di controllo delle emissioni è vietato. Tale divieto non si applica quando:

- a) l'impianto si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro dei veicoli;
- b) l'impianto non funziona dopo l'avvio del motore;
- c) le condizioni sono in sostanza comprese nelle procedure di prova a verifica delle emissioni per evaporazione e delle emissioni medie dallo scarico».

15. L'allegato I di tale regolamento, intitolato «Limiti d'emissione», prevede i valori limite delle emissioni di NO_x, in particolare per i veicoli della classe Euro 5, che costituiscono l'oggetto della tabella 1.

⁷ Direttiva del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU 1970, L 42, pag. 1).

3. Direttiva 2007/46/CE

16. La direttiva 2007/46/CE⁸ è stata abrogata dal regolamento (UE) 2018/858⁹, con effetto dal 1° settembre 2020, in forza dell'articolo 88 di quest'ultimo. Tuttavia, tenuto conto della data dei fatti di causa, tale direttiva resta applicabile ai procedimenti principali.

17. Ai sensi del considerando 3 della suddetta direttiva:

«I requisiti tecnici applicabili ai sistemi, ai componenti, alle entità tecniche e ai veicoli dovrebbero essere armonizzati e specificati in atti normativi. Tali atti normativi dovrebbero in primo luogo tendere a garantire un elevato livello di sicurezza stradale, protezione della salute, protezione dell'ambiente, efficienza energetica e protezione contro gli usi non autorizzati».

18. L'articolo 1 della medesima direttiva, intitolato «Oggetto», così recitava:

«La presente direttiva stabilisce un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali necessari per l'omologazione di tutti i veicoli nuovi che rientrano nel suo campo d'applicazione e dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche destinati a tali veicoli, al fine di semplificarne l'immatricolazione, la vendita e la messa in circolazione all'interno della Comunità.

(...)

Specifici requisiti tecnici relativi alla costruzione e al funzionamento di veicoli sono stabiliti in applicazione della presente direttiva con atti normativi, il cui elenco tassativo figura nell'allegato IV».

19. L'articolo 3 della direttiva 2007/46, intitolato «Definizioni», ai punti 5 e 36 prevedeva quanto segue:

«Ai fini della presente direttiva e degli atti normativi elencati nell'allegato IV, salvo altrimenti in essi disposto, si intende per:

(...)

5) “omologazione CE”, la procedura con cui uno Stato membro certifica che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti della presente direttiva e degli atti normativi elencati negli allegati IV o XI;

(...)

⁸ Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU 2007, L 263, pag. 1), come modificata dal regolamento (UE) n. 214/2014 della Commissione, del 25 febbraio 2014 (GU 2014, L 69, pag. 3) (in prosieguo: la «direttiva 2007/46»).

⁹ Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU 2018, L 151, pag. 1).

36) “certificato di conformità”, il documento di cui all'allegato IX, rilasciato dal costruttore e attestante che un veicolo appartenente alla serie del tipo omologato a norma della presente direttiva è conforme a tutti gli atti normativi al momento della sua produzione».

20. L'articolo 4 di tale direttiva, intitolato «Obblighi degli Stati membri», così disponeva:

«1. Gli Stati membri assicurano che i costruttori che richiedono un'omologazione rispettino gli obblighi previsti dalla presente direttiva.

2. Gli Stati membri rilasciano un'omologazione soltanto per i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche conformi alle disposizioni della presente direttiva.

3. Gli Stati membri immatricolano o autorizzano la vendita o la messa in circolazione soltanto dei veicoli, dei componenti e delle entità tecniche conformi alle disposizioni della presente direttiva.

(...)».

21. L'articolo 5 di detta direttiva, intitolato «Obblighi dei costruttori», al paragrafo 1 era del seguente tenore:

«Il costruttore è responsabile verso l'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione e della conformità della produzione, indipendentemente dal fatto che egli partecipi direttamente o meno a tutte le fasi di costruzione di un veicolo, sistema, componente o entità tecnica».

22. L'articolo 18 della medesima direttiva, intitolato «Certificato di conformità», al paragrafo 1 così recitava:

«Il costruttore titolare di una scheda di omologazione CE di un veicolo rilascia un certificato di conformità che accompagna ciascun veicolo completo, incompleto o completato, fabbricato in conformità del tipo di veicolo omologato.

(...)».

23. L'articolo 26 della direttiva 2007/46, intitolato «Immatricolazione, vendita e messa in circolazione di veicoli», al paragrafo 1 prevedeva quanto segue:

«Fatti salvi gli articoli 29 e 30, gli Stati membri immatricolano e autorizzano la vendita o la messa in circolazione dei soli veicoli accompagnati da un valido certificato di conformità rilasciato a norma dell'articolo 18.

(...)».

24. L'allegato IV di tale direttiva, intitolato «Requisiti per l'omologazione CE dei veicoli», prevedeva, nella sua parte I, intitolata «Atti normativi per l'omologazione CE di veicoli prodotti in serie illimitata», il regolamento n. 715/2007 per quanto riguarda le «[e]missioni (EUR 5 e 6) veicoli commerciali leggeri/accesso alle informazioni».

25. L'allegato IX¹⁰ di detta direttiva, intitolato «Certificato di conformità CE», conteneva un punto 0, intitolato «Obiettivi», ai sensi del quale il certificato di conformità è una dichiarazione che il costruttore del veicolo rilascia all'acquirente che attesta che il veicolo acquistato rispetta la legislazione in vigore nell'Unione europea al momento in cui esso è stato costruito.

4. Regolamento n. 692/2008

26. L'articolo 1 del regolamento n. 692/2008, intitolato «Oggetto», così dispone:

«Il presente regolamento definisce le misure di attuazione degli articoli 4, 5 e 8 del regolamento [n. 715/2007]».

27. L'articolo 2 del regolamento n. 692/2008, intitolato «Definizioni», ai punti 8 e 18, prevede quanto segue:

«Agli effetti del presente regolamento, si applicano le definizioni seguenti:

(...)

8. “tipo di dispositivo di controllo dell'inquinamento”: convertitori catalitici e filtri antiparticolato che non differiscono tra loro per quanto riguarda i seguenti aspetti essenziali:

(...)

18. “sistema di controllo delle emissioni”, in relazione al sistema OBD [diagnostica di bordo]: il dispositivo di controllo per la gestione elettronica del motore e qualunque componente del sistema di scarico o di evaporazione in relazione con le emissioni che invia un input o riceve un output dal dispositivo di controllo».

28. L'articolo 3 del suddetto regolamento, intitolato «Prescrizioni relative all'omologazione», al paragrafo 9 così dispone:

«La prova di tipo 6 per la misura delle emissioni a bassa temperatura di cui all'allegato VIII non si applica ai veicoli diesel.

All'atto della richiesta di omologazione, tuttavia, i costruttori presentano all'autorità di omologazione informazioni che indicano che il dispositivo di post-trattamento degli NOx raggiunge, entro 400 secondi dall'avviamento a freddo a – 7 °C descritto nella prova di tipo 6, una temperatura sufficiente ad assicurarne un funzionamento efficiente.

Inoltre, il costruttore fornisce all'autorità di omologazione informazioni sulla strategia di funzionamento del sistema di ricircolo dei gas di scarico (EGR), compreso il funzionamento a bassa temperatura.

(...)».

¹⁰ Il testo di tale allegato figura nel regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 (GU 2017, L 175, pag.1).

29. L'articolo 10 di detto regolamento, intitolato «Dispositivi di controllo dell'inquinamento», al paragrafo 1, così recita:

«Il costruttore si assicura che i dispositivi di controllo dell'inquinamento destinati a essere montati su veicoli con omologazione CE che rientrano nel campo di applicazione del regolamento [n. 715/2007] abbiano ottenuto l'omologazione CE come entità tecniche ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva [2007/46], conformemente agli articol[i] 12 e 13 e all'allegato XIII del presente regolamento.

I convertitori catalitici e i filtri antiparticolato sono considerati dispositivi di controllo dell'inquinamento agli effetti del presente regolamento».

30. L'allegato I del medesimo regolamento, intitolato «Disposizioni amministrative relative all'omologazione CE», al suo punto 3.3, intitolato «Estensioni in relazione alla durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento (prova di tipo 5)», enuncia quanto segue:

«3.3.1. L'omologazione è estesa a tipi di veicolo diversi a condizione che i parametri del veicolo, del motore o del sistema di controllo dell'inquinamento precisati di seguito siano identici o rimangano conformi alle tolleranze prescritte.

3.3.1.1. Veicolo

(...)

3.3.1.2. Motore

(...)

3.3.1.3. Parametri del sistema di controllo delle emissioni

(...)

c) EGR

con/senza

tipo (raffreddato o non raffreddato, controllo attivo o passivo, ad alta pressione o a bassa pressione).

(...)».

31. Il successivo allegato XI, intitolato «Diagnostica di bordo (OBD) dei veicoli a motore», prevede, all'appendice 2, relativa alle «[c]aratteristiche essenziali della famiglia di veicoli»:

«(...)

Motore:

(...)

Sistema di controllo delle emissioni:

(...)

– tipo di trappola per particolato;

(...)

– ricircolo dei gas di scarico (con o senza).

(...)».

5. Regolamento (UE) 2016/427

32. Ai sensi dei considerando 1, 2 e 4 del regolamento (UE) 2016/427¹¹:

«(1) A norma del regolamento [n. 715/2007] la Commissione è tenuta a verificare le procedure, le prove e i requisiti di omologazione stabiliti nel regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e, se necessario, ad adattarli in modo che riflettano adeguatamente le emissioni effettivamente generate durante la guida su strada.

(2) La Commissione ha effettuato un'analisi dettagliata al riguardo sulla base di ricerche da essa condotte e di informazioni esterne e ha constatato che le emissioni effettivamente generate durante la guida su strada dai veicoli Euro 5 e Euro 6 superano ampiamente le emissioni misurate col nuovo ciclo di guida europeo (New European Driving Cycle — NEDC) di regolamentazione, in particolare per quanto riguarda le emissioni di NOx dei veicoli diesel.

(...)

(4) Nel gennaio 2011 la Commissione ha istituito un gruppo di lavoro, con il coinvolgimento di tutte le parti interessate, per sviluppare una procedura di prova delle emissioni reali di guida (Real Driving Emissions — RDE) che riflettesse meglio le emissioni misurate su strada. (...)».

33. L'articolo 1 del regolamento 2016/427 prevede quanto segue:

«Il regolamento [n. 692/2008] è così modificato:

1) All'articolo 2, sono aggiunti i seguenti punti 41 e 42:

“41. 'emissioni reali di guida (RDE)': le emissioni di un veicolo nelle condizioni d'uso normali;

42. 'sistema portatile di misura delle emissioni (PEMS)' un sistema portatile di misura delle emissioni che soddisfa le prescrizioni di cui all'allegato IIIA, appendice 1”».

¹¹ Regolamento della Commissione, del 10 marzo 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU 2016, L 82, pag. 1).

6. Regolamento 2017/1151

34. Ai sensi dei considerando da 1 a 3 del regolamento 2017/1151¹²:

- «(1) Il regolamento [n. 692/2008] della Commissione, recante attuazione e modifica del regolamento [n. 715/2007], prescrive che i veicoli leggeri devono essere sottoposti a prova in conformità al nuovo ciclo di guida europeo (NEDC).
- (2) In base alla continua verifica delle procedure pertinenti e dei cicli e dei risultati delle prove, di cui all'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento [n. 715/2007], risulta evidente che le informazioni sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO₂ ricavate dalle prove dei veicoli in conformità al NEDC non sono più adeguate e non rispecchiano più la realtà delle emissioni effettive a livello mondiale.
- (3) In tale ottica, è opportuno stabilire una nuova procedura regolamentare delle prove recependo la procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (WLTP) nella legislazione dell'Unione».

35. L'articolo 1 del regolamento 2017/1151, intitolato «Oggetto», così dispone:

«Il presente regolamento stabilisce le misure attuative del regolamento [n. 715/2007]».

36. L'allegato IIIA del regolamento 2017/1151, intitolato «Verifica delle Emissioni di Guida Reali», prevede quanto segue:

«(...)

4.1. Le prestazioni RDE devono essere dimostrate sottoponendo a prova i veicoli su strada nelle condizioni e nelle modalità di guida normali e con i carichi utili usuali. La prova RDE deve essere rappresentativa dei veicoli circolanti su percorsi reali, con carico normale.

(...)

5.2.1. La prova deve essere eseguita nelle condizioni ambientali specificate nella presente sezione. Le condizioni ambientali diventano “estese” quando almeno una delle condizioni di temperatura e di altitudine viene estesa. Il fattore di correzione delle condizioni di temperatura e di altitudine estese deve essere applicato solo una volta. Se una parte della prova o l'intera prova viene eseguita al di fuori delle condizioni normali o estese, la prova deve essere considerata come non valida.

5.2.2. Condizioni di altitudine moderate: altitudine inferiore o pari a 700 metri sul livello del mare.

5.2.3. Condizioni di altitudine estese: altitudine superiore a 700 metri sul livello del mare e inferiore o pari a 1300 metri sul livello del mare.

5.2.4. Condizioni di temperatura moderate: temperatura superiore o uguale a 273,15 K (0 °C) e inferiore o uguale a 303,15 K (30 °C).

¹² Come modificato dal regolamento (UE) 2017/1154 della Commissione del 7 giugno 2017 (GU 2017, L 175, pag. 708) (in prosieguo: il «regolamento 2017/1151»).

5.2.5. Condizioni di temperatura estese: temperatura superiore o uguale a 266,15 K (- 7 °C) e inferiore a 273,15 K (0 °C) o superiore a 303,15 K (30 °C) e inferiore o uguale a 308,15 K (35 °C).

(...)».

7. Direttiva (UE) 2019/771

37. Ai sensi dell'articolo 23 della direttiva (UE) 2019/771¹³, la direttiva 1999/44 è abrogata a decorrere dal 1° gennaio 2022.

38. L'articolo 1 della direttiva 2019/771, intitolato «Oggetto e finalità», dispone:

«Lo scopo della presente direttiva è quello di contribuire al corretto funzionamento del mercato interno, offrendo al contempo un livello elevato di protezione dei consumatori, stabilendo norme comuni su determinate prescrizioni concernenti i contratti di vendita conclusi tra venditori e consumatori, in particolare le norme sulla conformità dei beni al contratto, sui rimedi in caso di difetto di conformità, sulle modalità di esercizio di tali rimedi e sulle garanzie commerciali».

39. L'articolo 7 di tale direttiva, intitolato «Requisiti oggettivi di conformità», al suo paragrafo 1 prevede quanto segue:

«Oltre a rispettare i requisiti soggettivi di conformità, il bene:

a) è idoneo agli scopi per i quali si impiegano di norma beni dello stesso tipo, tenendo eventualmente conto del [...] diritto dell'Unione e nazionale, delle norme tecniche o, in mancanza di tali norme tecniche, dei codici di condotta dell'industria applicabili allo specifico settore;

(...)».

B. Diritto austriaco

40. L'articolo 871, paragrafo 1, dell'Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (codice civile generale; in prosieguo: l'«ABGB») così dispone:

«Quando una parte era in errore sul contenuto della dichiarazione da essa resa o pervenuta all'altra parte in merito all'elemento principale [del negozio] o a un suo aspetto essenziale, cui la volontà è prevalentemente diretta o su cui detta volontà è stata manifestata, in capo ad essa non sorge alcuna obbligazione se l'errore è stato causato dall'altra parte, se – date le circostanze – tale errore avrebbe dovuto essere a quest'ultima evidente o se esso sia stato chiarito in tempo utile».

41. L'articolo 879, paragrafo 1, dell'ABGB prevede quanto segue:

«È nullo un contratto che viola un divieto legale o è contrario al buon costume».

¹³ Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 maggio 2019, relativa a determinati aspetti dei contratti di vendita di beni, che modifica il regolamento (UE) 2017/2394 e la direttiva 2009/22/CE, e che abroga la direttiva 1999/44 (GU 2019, L 136, pag. 28).

42. L'articolo 922, paragrafo 1, dell'ABGB così dispone:

«Chiunque metta un bene a disposizione di terzi dietro corrispettivo garantisce che il bene sia conforme al contratto. È quindi altresì responsabile della conformità del bene alle caratteristiche presunte o normalmente attese, della sua corrispondenza alla descrizione, a un campione o a un modello e della possibilità di utilizzo conforme alla natura della transazione o dell'operazione pattuita».

43. L'articolo 932, paragrafi 1 e 4, dell'ABGB è così formulato:

«(1) Qualora riscontri un vizio, il cessionario può chiedere la miglioria (riparazione o integrazione dell'elemento mancante), la sostituzione del bene, un'adeguata riduzione del compenso (riduzione del prezzo) o la risoluzione del contratto (azione redibitoria).

(...)

(4) Qualora sia la miglioria, sia la sostituzione del bene, siano impossibili o comportino uno sforzo sproporzionato per il cedente, il cessionario ha diritto ad una riduzione del prezzo o, qualora non si tratti di un vizio minore, il diritto di rescindere il contratto. (...)».

C. Diritto tedesco

44. L'articolo 25, paragrafo 2, della Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge, (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [regolamento sull'omologazione CE dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (regolamento sull'omologazione CE dei veicoli a motore); in prosieguo: l'«EG-FGV»], prevede quanto segue:

«Al fine di porre rimedio ai vizi emersi e di garantire la conformità dei veicoli già immessi in circolazione, componenti o unità tecniche [il Kraftfahrt-Bundesamt (ufficio federale per la motorizzazione, Germania; in prosieguo: il «KBA»)], può adottare a posteriori disposizioni complementari».

III. Procedimenti principali, questioni pregiudiziali e procedimenti dinanzi alla Corte

A. Causa C-128/20

45. Il 9 gennaio 2011, GSMB Invest GmbH & Co. KG ha sottoscritto un contratto di vendita con Auto Krainer Gesellschaft mbH avente ad oggetto un'autovettura Volkswagen, modello VW Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, con motore diesel di tipo EA 189 della classe Euro 5 e con una cilindrata di 2 000 cc (in prosieguo: il «veicolo 1»). Questo veicolo dispone di una valvola EGR.

46. Il 27 dicembre 2017 la GSMB Invest ha proposto un ricorso dinanzi al giudice del rinvio, il Landesgericht Klagenfurt (Tribunale del Land, Klagenfurt, Austria), al fine di ottenere l'annullamento di tale vendita, in base all'articolo 879, paragrafo 1, e all'articolo 932, paragrafo 4, dell'ABGB, a fronte del pagamento di un corrispettivo per l'utilizzo.

47. Dinanzi a tale giudice, la GSMB Invest ha fatto valere che, alla data di detta vendita, essa aveva creduto di acquistare un veicolo nuovo rispettoso dell'ambiente e, segnatamente, i cui gas di scarico sono in linea con le norme di legge. Orbene, a seguito dell'aggiornamento, effettuato da Volkswagen, del software integrato nella centralina di controllo del motore del veicolo 1 (in prosieguo: «il software di cui trattasi»), la funzione di depurazione dei gas di scarico verrebbe disattivata in presenza di una temperatura esterna inferiore a 15 gradi Celsius e superiore a 33 gradi Celsius, nonché a un'altitudine di circolazione superiore a 1 000 metri (in prosieguo: l'«intervallo termico»). Tale intervallo costituirebbe un sistema illecito, in quanto nessuna delle deroghe al divieto di un impianto di manipolazione, quali previste all'articolo 5 del regolamento n. 715/2007, consentirebbe di giustificarlo. Pertanto, tale riduzione della funzione di depurazione dei gas di scarico non servirebbe a proteggere il motore del veicolo 1, non sussistendo un danno diretto al motore di cui trattasi.

48. Auto Krainer ha risposto che tutti i costruttori di veicoli diesel della classe Euro 5 utilizzano un intervallo termico. Il KBA, vale a dire l'autorità di omologazione CE in Germania, avrebbe sempre considerato tale intervallo un processo lecito ai sensi del regolamento n. 715/2007. Inoltre, in sede di controllo del software di cui trattasi, il KBA avrebbe constatato, dopo un esame approfondito, che l'aggiornamento non avrebbe avuto alcun impatto negativo sulla durata dei dispositivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico.

49. Secondo il giudice del rinvio, dall'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 discende che l'intervallo termico è un impianto di manipolazione illecito, ai sensi di tale regolamento. Infatti, nella maggior parte degli Stati membri dell'Unione, in particolare in Austria e in Germania, la temperatura esterna nel corso dell'anno sarebbe per lo più inferiore a 15 gradi Celsius e – vista l'orografia di detti Stati – i veicoli circolerebbero molto spesso in zone poste al di sopra dei 1 000 metri di altitudine, sicché tali condizioni si producono durante il «normale funzionamento e il normale uso del veicolo», ai sensi del predetto articolo 3, punto 10. Pertanto, la deroga relativa alla protezione del motore prevista all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento non potrebbe eventualmente fungere da fondamento giuridico per impianti di manipolazione che vengano attivati nel quadro del «normale» uso dei veicoli.

50. Il giudice del rinvio aggiunge che, ai sensi dell'articolo 3, punto 9, del regolamento n. 692/2008, il dispositivo di post-trattamento degli NOx deve raggiungere, entro 400 secondi dall'avviamento a freddo a -7°C , una temperatura sufficientemente elevata per un funzionamento efficiente, come descritto nella prova del tipo 6. Le autorità competenti non potrebbero rilasciare alcuna omologazione CE se queste condizioni non sono state adeguatamente dimostrate. Dall'onere della prova così stabilito risulterebbe che il legislatore dell'Unione ha ritenuto che un intervallo termico non possa essere giustificato se non soddisfa tali condizioni.

51. Pertanto, l'intervallo termico, tenuto conto delle condizioni di temperatura e di altitudine considerate, non sarebbe pienamente operativo in condizioni normali di funzionamento.

52. In tali circostanze, il Landesgericht Klagenfurt (Tribunale del Land, Klagenfurt) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento [n. 715/2007] debba essere interpretato nel senso che è vietato, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, [di tale regolamento] un dispositivo di un veicolo per il quale la valvola per il ricircolo dei gas di scarico, vale a dire un componente che influisce sulle emissioni, sia progettata in modo tale che la percentuale di ricircolo dei gas di scarico, vale a dire la quantità di gas di scarico che viene sottoposta a ricircolo, è regolata in

maniera da essere garantita una modalità a basse emissioni solo tra i 15 e i 33 gradi Celsius e al di sotto dei 1 000 metri di altitudine, mentre diminuisce linearmente a zero al di fuori di tale intervallo di temperature nello spazio di 10 gradi Celsius e al di sopra dei 1 000 metri di altitudine nello spazio di 250 metri, comportando un aumento delle emissioni di ossidi di azoto (NOx) oltre i valori limite fissati dal regolamento n. 715/2007.

- 2) Se l'espressione “per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie” di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento [n. 715/2007], debba essere interpretata nel senso che una strategia in materia di gas di scarico asseritamente finalizzata alla protezione di parti meccaniche, come valvola [di ricircolo dei gas di scarico] [*Exhaust Gas Recirculation* (EGR)] [in prosieguo: la «valvola EGR»¹⁴], scambiatore EGR e filtro antiparticolato per motori diesel, non soddisfa le deroghe.
- 3) Se l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento [n. 715/2007] debba essere interpretato nel senso che una strategia in materia di gas di scarico che garantisce la piena funzionalità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento solo in presenza di temperature comprese tra 15 e 33 gradi Celsius e al di sotto dei 1 000 metri di altitudine (cosiddetto “intervallo termico”) e quindi, in Europa e specialmente in Austria, per la maggior parte dell'anno non garantisce la piena operatività, non soddisfa la prescrizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1 – funzionamento del veicolo nell'uso normale – e costituisce un impianto di manipolazione vietato».

53. Hanno presentato osservazioni scritte GSMB Invest, Auto Krainer, il governo tedesco e la Commissione europea. Le stesse parti hanno altresì risposto per iscritto ai quesiti posti dalla Corte.

B. Causa C-134/20

54. Nel corso del 2013, IR, un consumatore, acquistava un autoveicolo di marca Volkswagen, modello VW Touran Confortline BMT, dotato di un motore diesel del tipo EA 189 della classe Euro 5, con una cilindrata di 1 600 cc e con una potenza di 77 kW (in prosieguo: il «veicolo 2»). Questo veicolo ha una valvola EGR.

55. Il veicolo 2 comprendeva originariamente un software integrato nella centralina di controllo del motore che prevedeva una «modalità 0» e una «modalità 1» (in prosieguo: il «sistema di commutazione»). La modalità 1 era utilizzata per la prova di omologazione relativa alle emissioni di agenti inquinanti, denominata «New European Driving Cycle» (NEDC), che si effettua in laboratorio. In mancanza delle condizioni caratteristiche di tale prova di omologazione, si applicava la modalità 0 con conseguente riduzione della percentuale di ricircolo dei gas di scarico e variazione della fasatura e della durata di iniezione. In condizioni reali di funzionamento, il veicolo 2 si trovava quasi esclusivamente in modalità 0, sicché non rispettava i valori limite degli NOx previsti dal regolamento n. 715/2007. Dalla decisione di rinvio risulta che il sistema di commutazione costituiva, pertanto, un impianto di manipolazione illecito, ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, di tale regolamento.

56. Dalla decisione di rinvio risulta altresì che il veicolo 2 è tecnicamente affidabile e può essere utilizzato nell'ambito della circolazione stradale. Tuttavia, se IR fosse stato informato che tale veicolo non era conforme ai requisiti di legge, a causa del software di cui era munito, non l'avrebbe acquistato.

¹⁴ La valvola EGR viene anche denominata «valvola di ricircolo dei gas di scarico».

57. Con lettera dell'8 ottobre 2015, l'importatore generale dei veicoli della marca Volkswagen in Austria informava IR che occorreva apportare modifiche al veicolo 2 e che il costruttore avrebbe sostenuto tutti i costi per le misure di riparazioni a tal fine necessarie. Di conseguenza, IR è stato invitato a far installare sul veicolo 2 il software di cui trattasi, il che è stato effettuato.

58. Tale aggiornamento aveva lo scopo di stabilire l'intervallo termico. Il KBA ha autorizzato il software di cui trattasi e non ha quindi ritirato l'omologazione CE. A tal riguardo, esso ha in particolare stabilito che non sussiste alcun impianto di manipolazione illecito, ai sensi del regolamento n. 715/2007. Il KBA non disponeva di alcuna informazione in merito a tale software, in quanto non ne ha chiesto la presentazione.

59. IR proponeva ricorso dinanzi al Landesgericht Eisenstadt (Tribunale del Land, Eisenstadt, Austria), il giudice del rinvio, al fine di ottenere l'annullamento della vendita del veicolo 2 ai sensi dell'articolo 871 dell'ABGB.

60. Secondo il giudice del rinvio, non è possibile stabilire se l'intervallo termico sia necessario per proteggere il motore del veicolo 2 da danni e nemmeno se il software di cui trattasi incida in maniera negativa su consumi, produzione di fuliggine, potenza e chilometraggio totale di tale veicolo. Non sarebbe neppure possibile accertare se, in caso di installazione dell'aggiornamento del software senza un intervallo termico, i requisiti previsti dal regolamento n. 715/2007 in materia di durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, di tale regolamento sono rispettati, né se, dopo l'installazione dell'aggiornamento di cui trattasi, il valore di mercato del predetto veicolo sia diminuito.

61. Il giudice del rinvio aggiunge che, secondo il diritto austriaco, la controparte contrattuale della parte il cui consenso è stato viziato da un errore essenziale può sanare le conseguenze giuridiche di tale errore mantenendo l'operazione nel modo in cui la persona il cui consenso è stato viziato intendeva concluderla. In tal caso, quest'ultima non avrebbe più interesse ad agire. Tale giudice ritiene che il sistema di commutazione, di cui era munito inizialmente il veicolo 2, non sia conforme al diritto dell'Unione. Volkswagen sostiene che, con l'installazione del software di cui trattasi su tale veicolo, IR è stato soddisfatto ed è pertanto venuto meno il suo interesse ad agire, circostanza che quest'ultimo contesta.

62. Il giudice del rinvio indica che, al fine della decisione, occorre stabilire se il software di cui trattasi costituisca una soluzione tecnica conforme alle prescrizioni del diritto dell'Unione, in particolare i regolamenti n. 715/2007 e n. 692/2008. Solo in caso affermativo il contratto di vendita del veicolo 2 non dovrebbe essere annullato e, pertanto, il ricorso di IR dovrebbe essere respinto.

63. Date siffatte circostanze, il Landesgericht Eisenstadt (Tribunale del Land, Eisenstadt) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento [n. 715/2007] debba essere interpretato nel senso che è vietato, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, [di tale regolamento] un dispositivo di un veicolo per il quale la valvola per il ricircolo dei gas di scarico, vale a dire un componente che influisce sulle emissioni, sia progettata in modo tale che la percentuale di ricircolo dei gas di scarico, vale a dire la quantità di gas di scarico che viene sottoposta a ricircolo, è regolata in maniera da essere garantita una modalità a basse emissioni solo tra i 15 e i 33 gradi Celsius e al di sotto dei 1 000 metri di altitudine, mentre diminuisce linearmente a zero al di fuori di tale

intervallo di temperature e di altitudine, nello spazio di 10 gradi Celsius e al di sopra dei 1 000 metri di altitudine nello spazio di 250 metri, comportando un aumento delle emissioni di ossidi di azoto (NO_x) oltre i valori limite fissati dal regolamento n. 715/2007.

- 2) Se, ai fini della valutazione della prima questione, sia rilevante il fatto che il dispositivo del veicolo ivi menzionato sia necessario per proteggere il motore dai danni.
- 3) Se sia inoltre rilevante ai fini della valutazione della seconda questione il fatto che la parte del motore che deve essere protetta dai danni sia la valvola per il ricircolo dei gas di scarico.
- 4) Se sia rilevante ai fini della valutazione della prima questione il fatto che il dispositivo del veicolo in essa menzionato sia stato installato già al momento della costruzione del veicolo oppure che il sistema della valvola per il ricircolo dei gas di scarico descritto nella prima questione sia stato inserito nel veicolo a titolo di riparazione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva [1999/44]».

64. Hanno presentato osservazioni scritte IR, Volkswagen, il governo tedesco e la Commissione. Le stesse parti hanno altresì risposto per iscritto ai quesiti posti dalla Corte.

C. Causa C-145/20

65. Il 21 dicembre 2013 DS, un consumatore, acquistava un autoveicolo di marca Volkswagen, dotato di un motore diesel di tipo EA 189 della classe Euro 5, presso Porsche Inter Auto GmbH Co. KG, una concessionaria indipendente della Volkswagen (in prosieguo: il «veicolo 3»). Tale veicolo, che dispone di una valvola EGR, rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 715/2007.

66. In detto veicolo era incorporato un software che faceva funzionare il sistema di ricircolo dei gas di scarico secondo il sistema di commutazione. Il tipo di veicolo di cui trattasi è stato omologato dal KBA. La presenza del sistema di commutazione non era stata rivelata a tale organismo. Se quest'ultimo fosse stato a conoscenza di tale sistema, non avrebbe concesso l'omologazione CE. Peraltro, DS avrebbe acquistato il veicolo anche se fosse stato a conoscenza della presenza di detto sistema.

67. Il 15 ottobre 2015, il KBA adottava una decisione, in applicazione dell'articolo 25, paragrafo 2, dell'EG-FGV, con la quale ordinava a Volkswagen, in particolare, di garantire la conformità dei motori di tipo EA 189 della classe Euro 5 alla normativa nazionale e dell'Unione in vigore. Con lettera del 20 dicembre 2016, il KBA comunicava a Volkswagen la conferma che il software di cui trattasi era idoneo a ripristinare la conformità dei veicoli interessati. L'omologazione CE dei veicoli, quali il veicolo 3, non è stata revocata né successivamente ritirata dal KBA.

68. Il 15 febbraio 2017, DS faceva installare il software di cui trattasi, come indicato nella lettera del KBA del 20 dicembre 2016, sul veicolo 3. Tale aggiornamento sostituiva il sistema di commutazione con l'applicazione dell'intervallo termico.

69. DS ha proposto ricorso dinanzi al Landesgericht Linz (Tribunale del Land, Linz, Austria) chiedendo il rimborso del prezzo di acquisto del veicolo 3 contro la restituzione dello stesso, in subordine, una riduzione del prezzo di tale veicolo e, in ulteriore subordine, l'accertamento della responsabilità di Porsche Inter Auto e Volkswagen per i danni derivanti dalla presenza di un

impianto di manipolazione illecito, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Con sentenza del 12 dicembre 2018, il Landesgericht Linz (Tribunale del Land, Linz) ha respinto il ricorso di DS.

70. Avendo quest'ultimo interposto appello, l'Oberlandesgericht Linz (Tribunale superiore del Land, Linz, Austria) ha confermato tale sentenza con sentenza del 4 aprile 2019. Tale giudice ha ritenuto, in particolare, che, anche supponendo che il veicolo 3 fosse inizialmente difettoso, il software di cui trattasi vi avrebbe posto rimedio. Inoltre, il sistema che riduce il ricircolo dei gas di scarico in presenza di temperature esterne inferiori a 15 gradi Celsius e superiori a 33 gradi Celsius sarebbe lecito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 715/2007, in quanto sarebbe necessario per proteggere il motore da danni.

71. DS ha proposto un ricorso per cassazione («Revision») dinanzi all'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria), il giudice del rinvio. Dinanzi a tale giudice, DS ha sostenuto che il veicolo 3 sarebbe difettoso in quanto il sistema di commutazione costituisce un impianto di manipolazione illecito, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Il software di cui trattasi non avrebbe posto rimedio a tale difetto. In futuro potrebbe verificarsi una perdita di valore, nonché successivi danni causati dall'installazione di tale software.

72. Porsche Inter Auto e Volkswagen hanno riconosciuto dinanzi al giudice del rinvio che l'intervallo termico costituisce un impianto di manipolazione, ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007. Esse hanno sostenuto che tale impianto è lecito, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, di tale regolamento, e che tale valutazione è condivisa dal KBA.

73. Il giudice del rinvio afferma di essere chiamato a pronunciarsi sulla questione se il veicolo 3 fosse difettoso il giorno della sua consegna, se tale difetto sia stato eliminato e se DS abbia subito un danno che sarebbe stato causato dal costruttore di automobili interessato.

74. Secondo tale giudice, il sistema di commutazione costituisce un impianto di manipolazione illecito, ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, di tale regolamento. In ogni caso, il veicolo 3 conterrebbe un difetto, ai sensi dell'articolo 922 dell'ABGB, in quanto la presenza di tale impianto di manipolazione non era stata rivelata al KBA.

75. Poiché il software di cui trattasi è stato approvato da quest'ultimo, il giudice del rinvio si chiede, anzitutto, se tale approvazione sia sufficiente, di per sé, a determinare la miglioria dell'oggetto della compravendita, ai sensi dell'articolo 932, paragrafo 1, dell'ABGB. Secondo tale giudice, si deve presumere che, nel caso di un prodotto quale un veicolo a motore, notoriamente soggetto a requisiti normativi, il consumatore medio, normalmente informato e ragionevolmente attento e avveduto si attende il rispetto di tali requisiti. Il fatto che i veicoli debbano essere sottoposti ad una procedura di omologazione non osterebbe necessariamente all'interpretazione sopra esposta dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 1999/44. La conseguenza di un'interpretazione in tal senso sarebbe che il venditore di un veicolo a motore dovrebbe fornire garanzie non solo quanto all'esistenza dell'omologazione CE richiesta per l'uso normalmente atteso ai sensi dell'articolo 922 dell'ABGB, ma anche circa il fatto che il veicolo non contenga elementi di progetto illeciti.

76. Inoltre, nell'ipotesi in cui il tentativo di miglioria attraverso l'installazione del software di cui trattasi non fosse andato a buon fine, sebbene il KBA non abbia revocato né ritirato l'omologazione CE, occorrerebbe valutare se sul veicolo 3 sia tuttora installato un impianto di

manipolazione illecito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Secondo il giudice del rinvio, l'obiettivo di tutela dell'ambiente milita a favore di un'interpretazione restrittiva delle deroghe contemplate all'articolo 5, paragrafo 2, di tale regolamento. Inoltre, sarebbe notorio che, in una parte del territorio dell'Unione, in particolare in Austria, la temperatura media è inferiore a 15 gradi Celsius per diversi mesi all'anno. La temperatura esterna alla quale il ricircolo dei gas di scarico è pienamente efficace in un tipo di veicolo come il veicolo 3 non viene quindi raggiunta, in media, in una parte considerevole dell'anno. Ciò posto, non sarebbe possibile giustificare un impianto di manipolazione che si attiva così frequentemente mediante una delle deroghe previste all'articolo 5, paragrafo 2, di detto regolamento.

77. Infine, il giudice del rinvio rileva che, in sede di esame dell'eventuale qualificazione come difetto «minore», che esclude l'azione redibitoria ai sensi dell'articolo 932, paragrafo 4, dell'ABGB, occorre procedere ad una ponderazione oggettiva degli interessi delle parti, in funzione del contratto da esse concluso e delle circostanze del caso di specie. Orbene, l'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44 non sarebbe così univoco da poterlo considerare quale *acte clair*.

78. Ciò premesso, l'Oberster Gerichtshof (Corte suprema) ha disposto la sospensione del procedimento sottoponendo alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1 Se l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva [1999/44] debba essere interpretato nel senso che un veicolo a motore ricompreso nell'ambito di applicazione del regolamento [n. 715/2007] presenti le caratteristiche abituali dei beni dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente attendersi, qualora tale veicolo sia dotato di un impianto di manipolazione illecito ai sensi dell'articolo 3, punto 10, e dell'articolo 5, paragrafo 2, [di tale regolamento], ma sia nondimeno munito di un'omologazione CE valida, potendo essere quindi utilizzato su strada.
- 2) Se l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 debba essere interpretato nel senso che un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, di detto regolamento, concepito in modo tale che, al di fuori del funzionamento di prova in condizioni di laboratorio, in condizioni di guida reali il ricircolo dei gas di scarico si verifichi appieno solo in presenza di temperature esterne comprese tra 15 e 33 gradi Celsius, sia consentito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di detto regolamento, ovvero se la limitazione della piena efficacia del sistema di ricircolo dei gas di scarico a condizioni climatiche esistenti in alcune parti dell'Unione solo in circa la metà dell'anno, osti a priori all'applicazione della disposizione derogatoria medesima.
- 3) Se l'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44 debba essere interpretato nel senso che un difetto di conformità consistente nella presenza, in detto veicolo, di un impianto di manipolazione illecito in forza del combinato disposto dell'articolo 3, punto 10, e dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, debba essere qualificato come “minore” ai sensi di tale disposizione qualora l'acquirente, ammettendo che fosse a conoscenza della sua sussistenza e del suo meccanismo di azione, avrebbe nondimeno acquistato il veicolo».

79. Hanno presentato osservazioni scritte DS, la Porsche Inter Auto, il governo tedesco e la Commissione. Le stesse parti hanno altresì risposto per iscritto ai quesiti posti dalla Corte¹⁵.

¹⁵ Nelle tre cause in esame, la Corte ha deciso di statuire senza tenere un'udienza, a causa dei rischi sanitari connessi alla pandemia da coronavirus.

IV. Analisi

80. Le questioni sollevate dai giudici del rinvio vertono, da un lato, sull'interpretazione del regolamento n. 715/2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore con riferimento alle emissioni di inquinanti¹⁶, e, dall'altro, su quella della direttiva 1999/44, che mira a garantire una tutela uniforme minima dei consumatori nell'ambito del mercato interno.

A. Sulla prima e sulla terza questione nella causa C-128/20, sulla prima questione nella causa C-134/20 nonché sulla seconda questione, prima parte, nella causa C-145/20

81. Con la prima e la terza questione nella causa C-128/20, la prima questione nella causa C-134/20 e la seconda questione, prima parte, nella causa C-145/20, che devono essere esaminate congiuntamente, i giudici del rinvio chiedono, in sostanza se l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 1, dello stesso regolamento, debba essere interpretato nel senso che costituisce un «impianto di manipolazione» un impianto che, in condizioni di guida reali di un veicolo a motore garantisce la piena funzionalità del ricircolo dei gas di scarico solo quando la temperatura esterna è compresa tra 15 e 33 gradi Celsius e l'altitudine di circolazione è inferiore a 1 000 metri, mentre invece, al di fuori di tale intervallo, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico diminuisce linearmente a zero nello spazio di 10 gradi Celsius e al di sopra dei 1 000 metri di altitudine nello spazio di 250 metri, comportando un aumento delle emissioni di NOx oltre i valori limite fissati dal predetto regolamento.

82. Al riguardo, occorre rilevare che l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 definisce l'«impianto di manipolazione» come ogni elemento di progetto che rilevi temperatura, velocità del veicolo, velocità del motore (RPM), marcia innestata, depressione del collettore o altri parametri, al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni che riduca l'efficacia di tale sistema in modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo.

83. Nella sentenza X, la Corte si è pronunciata per la prima volta sull'interpretazione di tale disposizione. La causa che ha dato luogo a tale sentenza riguardava veicoli a motore dotati di valvola EGR e muniti di un software in grado di rilevare la fase di omologazione relativa alle emissioni di agenti inquinanti, nel quadro del NEDC e al fine della loro omologazione¹⁷. In tale sentenza, la Corte ha statuito che costituisce un «elemento di progetto», ai sensi di tale disposizione, un software integrato nella centralina di controllo del motore o che agisce su di essa, qualora agisca sul funzionamento del sistema di controllo delle emissioni e ne riduca l'efficacia¹⁸. Nella stessa sentenza, la Corte ha ritenuto che rientrano nella nozione di «sistema di controllo delle emissioni», ai sensi della stessa disposizione, sia le tecnologie e la strategia cosiddetta «di post-trattamento dei gas di scarico», che riducono le emissioni a valle, ossia dopo la loro formazione, sia quelle che, al pari del sistema EGR, riducono le emissioni a monte, ossia al momento della loro formazione¹⁹. Dalla sentenza X emerge che costituisce un «impianto di manipolazione», ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, un dispositivo che rilevi qualsiasi parametro connesso allo svolgimento delle procedure di omologazione previste da tale regolamento, al fine di migliorare le prestazioni del sistema di controllo delle

¹⁶ Per un'esposizione generale del quadro normativo relativo all'omologazione dei veicoli a motore, v. le conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel) (C-693/18, EU:C:2020:323, punti da 45 a 54).

¹⁷ V. sentenza X, punti 27 e 31.

¹⁸ Sentenza X, punto 68.

¹⁹ Sentenza X, punto 90.

emissioni durante le procedure stesse e, quindi, di conseguire l'omologazione del veicolo, sebbene tale miglioramento possa essere ottenuto, in maniera puntuale, anche in condizioni di normale utilizzo del veicolo²⁰. La Corte ha aggiunto che un tale impianto non poteva rientrare nell'eccezione al divieto di impianti di tal genere prevista dall'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento, relativa alla protezione del motore da danni o avarie e al funzionamento in tutta sicurezza del veicolo²¹.

84. Le presenti cause si collocano sulla scia della causa che ha dato luogo alla sentenza X in quanto, nel contesto dell'omologazione CE, esse riguardano veicoli di classe Euro 5 muniti di una valvola EGR e dotati del software di cui trattasi, che agisce sul funzionamento del sistema di controllo delle emissioni di agenti inquinanti e ne riduce l'efficacia. Infatti, tale software ha fissato l'intervallo termico, in forza del quale, secondo i giudici del rinvio, il ricircolo dei gas di scarico funziona pienamente solo se la temperatura esterna si mantiene tra i 15 e i 33 gradi Celsius e l'altitudine di circolazione è inferiore a 1 000 metri. Al di fuori di tale intervallo, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico si riduce linearmente a 0, il che, nel caso di specie, ha come conseguenza il superamento dei valori limite di emissione fissati per i NOx dalla tabella 1 dell'allegato I del regolamento n. 715/2007.

85. Auto Krainer e Volkswagen sostengono rispettivamente, nelle loro osservazioni scritte nelle cause C-128/20 e C-134/20, che, in base al funzionamento del software di cui trattasi, è prevista una riduzione della percentuale di ricircolo dei gas di scarico quando la temperatura dell'aria di aspirazione è inferiore a 15 gradi Celsius, temperatura che rappresenta un parametro tecnico in media superiore di 5 gradi Celsius alla temperatura ambiente. Di conseguenza, il ricircolo dei gas di scarico sarebbe totale fintantoché la temperatura ambiente è superiore o uguale a 10 gradi Celsius, vale a dire nella fascia della temperatura annua media in Germania, vale a dire 10,4 gradi Celsius.

86. A tale proposito, ricordo che, nell'ambito di un procedimento ex articolo 267 TFUE, basato sulla netta separazione delle funzioni tra i giudici nazionali e la Corte, ogni accertamento e valutazione dei fatti del procedimento principale, nonché l'interpretazione e l'applicazione del diritto nazionale, rientrano nella competenza esclusiva del giudice nazionale²². Pertanto, nel caso di specie, la Corte è vincolata dall'accertamento e dalla valutazione dei fatti effettuata dai giudici del rinvio, peraltro concordi, cosicché Auto Krainer e Volkswagen non possono rimetterli in discussione nell'ambito delle domande di pronuncia pregiudiziale di cui trattasi. Di conseguenza, farò riferimento all'intervallo termico come determinato dai giudici del rinvio²³.

87. Tenuto conto delle considerazioni formulate dalla Corte nella sentenza X, il software di cui trattasi deve essere considerato un «elemento di progetto» ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, e la tecnologia utilizzata, nella fattispecie la valvola EGR, rientra nella nozione di «sistema di controllo delle emissioni» ai sensi di questa disposizione²⁴. Inoltre, tale software rileva sia la temperatura dell'aria sia un altro parametro, ossia l'altitudine di circolazione, «al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni», ai sensi di tale disposizione.

²⁰ Sentenza X, punto 102.

²¹ V. sentenza X, punto 115.

²² Sentenza del 29 aprile 2021, Bank BPH (C-19/20, EU:C:2021:341, punto 37 e giurisprudenza ivi citata).

²³ V. paragrafo 47 delle presenti conclusioni.

²⁴ V. paragrafo 83 delle presenti conclusioni.

88. Pertanto, al fine di stabilire se, in considerazione della definizione adottata all'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, il software di cui trattasi costituisce un «impianto di manipolazione», occorre valutare se la riduzione dell'efficacia del sistema di controllo delle emissioni degli agenti inquinanti avvenga «in modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo».

89. Nelle loro questioni, i giudici del rinvio fanno riferimento non all'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, bensì all'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento, secondo il quale il costruttore produce i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che il veicolo, «nell'uso normale», risponda al predetto regolamento ed ai relativi provvedimenti d'attuazione. A tal riguardo, mi sembra chiaro che queste due disposizioni si completano ed esprimono la stessa idea, vale a dire che occorre, al fine di verificare se i requisiti tecnici comuni relativi all'omologazione dei veicoli a motore siano soddisfatti, fare riferimento al funzionamento del software di cui trattasi al momento dell'«uso normale» dei veicoli interessati²⁵.

90. Il regolamento n. 715/2007 non definisce, nelle sue disposizioni, tale nozione di «uso normale». In tali circostanze, dall'obbligo di applicazione uniforme del diritto dell'Unione quanto dal principio di uguaglianza discende che i termini di una disposizione del diritto dell'Unione, la quale non contenga alcun rinvio espresso al diritto degli Stati membri ai fini della determinazione del proprio significato e della propria portata, devono di norma essere oggetto, nell'intera Unione, di un'interpretazione autonoma e uniforme, da effettuarsi tenendo conto non solo dei termini della medesima, ma anche del contesto della disposizione e dello scopo perseguito dalla normativa di cui trattasi²⁶.

91. A questo proposito, nelle loro osservazioni scritte nelle cause C-128/20 e C-134/20, Auto Krainer e Volkswagen sostengono rispettivamente che il rispetto dei valori limite per gli agenti inquinanti deve essere determinato esclusivamente nell'ambito del NEDC²⁷, in vigore alla data dei fatti di cui al procedimento principale²⁸.

92. Non sono d'accordo. A mio avviso, risulta chiaramente dalla formulazione dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, dal contesto di tale disposizione e dall'obiettivo perseguito da tale regolamento che l'«uso normale» faccia riferimento non alle condizioni previste dal NEDC, bensì alle condizioni di guida reali²⁹.

²⁵ Parimenti, l'articolo 4, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento n.715/2007 stabilisce che le «misure tecniche adottate dal costruttore devono inoltre essere tali da garantire che le emissioni dallo scarico e le emissioni per evaporazione risultino effettivamente limitate, conformemente al presente regolamento, *per tutta la normale durata di vita dei veicoli in condizioni normali di utilizzazione*». Il corsivo è mio.

²⁶ V. sentenza del 29 aprile 2021, X (Mandato d'arresto europeo – Ne bis in idem) (C-665/20, EU:C:2021:339, punto 69 e giurisprudenza ivi citata).

²⁷ Il NEDC si effettua in laboratorio e consiste nella ripetizione di quattro cicli urbani, seguiti da un ciclo extraurbano. Rilevo che, ai sensi del punto 6.1.1 dell'allegato 4, dal titolo «Prova di tipo I», del regolamento n. 83 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (CEE-ONU) – Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni inquinanti in base al carburante utilizzato dal motore (GU 2006, L 375, pag. 242). «[d]urante la prova la temperatura della camera di prova deve essere compresa tra (...) (20° e 30° [gradi Celsius])».

²⁸ Come indicato nei considerando da 1 a 3 del regolamento 2017/1151, il NEDC è stato sostituito dal ciclo di prova WLTP (procedura di prova per i veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale).

²⁹ In tal senso, il governo tedesco, nelle sue osservazioni scritte, sottolinea che, secondo il parere attualmente unanime delle autorità incaricate dell'omologazione in Europa, si deve intendere per «condizioni di normale funzionamento e uso» le condizioni reali quali esistono abitualmente in Europa.

93. Infatti, in primo luogo, l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento, non si riferisce alle sole emissioni di agenti inquinanti misurate nel corso della procedura di omologazione. Nello stesso senso, la sentenza X ha rilevato che «le condizioni normali di utilizzo dei veicoli possano eccezionalmente corrispondere (...) alle condizioni di guida applicate durante le procedure di omologazione» e che «nelle condizioni normali di utilizzo dei veicoli, l'obiettivo di ridurre le emissioni di NOx non è, di regola, raggiunto»³⁰. Di conseguenza, tale sentenza ha espressamente distinto tra le condizioni applicate durante le procedure di omologazione e le «condizioni normali di utilizzo» e ha preso queste ultime come riferimento per valutare le emissioni di agenti inquinanti.

94. In secondo luogo, è vero che, a termini del considerando 17 del regolamento n. 715/2007, «[è] necessario un metodo normalizzato di misura del consumo di carburante e delle emissioni di anidride carbonica dei veicoli in modo da evitare ostacoli tecnici al commercio tra Stati membri». Tuttavia, per quanto riguarda il NEDC, le condizioni applicate durante le procedure di omologazione non possono essere equivalenti alle condizioni reali di guida³¹. In tal senso, il considerando 2 del regolamento n. 2016/427 afferma che «le emissioni effettivamente generate durante la guida su strada dai veicoli Euro 5 e Euro 6 superano ampiamente le emissioni misurate col [NEDC] di regolamentazione, in particolare per quanto riguarda le emissioni di NOx dei veicoli diesel». Questa situazione ha indotto a modificare il regolamento n. 692/2008, tramite il regolamento 2016/427, al fine di introdurre la nozione di «emissioni reali di guida (RDE)»³², definite come le «emissioni di un veicolo nelle condizioni d'uso normali»³³.

95. In terzo luogo, l'interpretazione secondo cui occorre fare riferimento alle condizioni reali di guida e non a quelle previste dal NEDC è avvalorata dall'obiettivo perseguito dal regolamento n. 715/2007, consistente nel garantire un elevato livello di tutela dell'ambiente³⁴. Occorre pertanto garantire una limitazione effettiva delle emissioni di NOx.

96. Nel caso di specie, come indicato al paragrafo 84 delle presenti conclusioni, il software di cui trattasi è concepito affinché il ricircolo dei gas di scarico funzioni pienamente solo se la temperatura esterna si mantiene tra i 15 e i 33 gradi Celsius e l'altitudine di circolazione è inferiore a 1 000 metri. Dal momento che le emissioni di NOx devono essere misurate in condizioni reali di guida, occorre chiedersi se tale intervallo termico sia rappresentativo di tali condizioni di guida in Europa.

97. Ritengo di no. È certo che esistono grandi differenze climatiche tra il nord e il sud dell'Europa. Tuttavia, una temperatura minima di 15 gradi Celsius non corrisponde alle condizioni climatiche medie che possono esistere in Europa. Allo stesso modo, l'orografia dell'Unione è lungi dall'essere uniforme.

98. A questo proposito, il giudice del rinvio nella causa C-128/20 sottolinea che in Austria e in Germania (Stati membri geograficamente situati nel cuore dell'Unione) la temperatura ambiente nel corso dell'anno è per lo più inferiore a 15 gradi Celsius e – vista l'orografia di detti Stati – i

³⁰ V. sentenza X, punto 101.

³¹ Sulle divergenze riscontrate fra le emissioni di NOx misurate nel contesto della procedura di omologazione e quelle misurate su strada, v. il documento informativo della Corte dei conti europea, intitolato «La risposta dell'UE allo scandalo dieseldgate», febbraio 2019, pag. 15.

³² V. considerando 4 del regolamento 2016/427. La procedura di prova RDE è oggetto delle cause riunite Germania e Ungheria/Commissione e Commissione/Città di Parigi e a. (da C-177/19 P a C-179/19 P). L'avvocato generale Bobek ha presentato le sue conclusioni in queste cause il 10 giugno 2021 (EU:C:2021:476).

³³ V. articolo 1, punto 1, del regolamento 2016/427.

³⁴ V. sentenza X, punto 86.

veicoli a motore circolano spesso in zone poste al di sopra dei 1 000 metri di altitudine³⁵. Tale giudice ne deduce, nella sua terza questione, che il trattamento dei gas di scarico derivante dall'intervallo termico non è pienamente operativo in Europa, e specialmente in Austria, per la maggior parte dell'anno. Il giudice del rinvio nella causa C-134/20 fa la stessa constatazione.

99. Quanto al giudice del rinvio nella causa C-145/20, esso rileva che a Vienna (Austria), nel corso del 2018, le temperature medie sono state inferiori ai 15 gradi Celsius per sei mesi su dodici. Peraltro, le statistiche ufficiali della città di Vienna, alle quali tale giudice fa riferimento, indicano che le temperature medie in tale città sono state di 11,6 gradi Celsius nel 2017 e 12,4 gradi Celsius negli anni 2018-2019³⁶.

100. Rilevo inoltre che, secondo dati ufficiali, la temperatura media annua in Germania è stata di 9,6 gradi Celsius nel 2017, 10,4 gradi Celsius nel 2018 e 10,2 gradi Celsius nel 2019³⁷. Per quanto riguarda gli altri Stati situati nella parte centrale dell'Unione, la temperatura media annua in Francia è stata di 13,4 gradi Celsius nel 2017, di 13,9 gradi Celsius nel 2018 e di 13,7 gradi Celsius nel 2019³⁸. Quanto alla temperatura media annua in Polonia, essa è stata di 9 gradi Celsius nel corso del 2017, di 9,8 gradi Celsius nel 2018 e di 10,2 Celsius gradi nel 2019³⁹. Queste varie temperature sono nettamente inferiori a 15 °C, considerati come valore minimo dell'intervallo termico.

101. Occorre aggiungere che il regolamento 2017/1151, che fissa talune modalità di applicazione del regolamento n. 715/2007, ha enunciato, al punto 4.1 del suo allegato IIIA, intitolato «Verifica delle Emissioni di Guida Reali», che le «prestazioni RDE devono essere dimostrate sottoponendo a prova i veicoli su strada nelle condizioni e nelle modalità di guida normali e con i carichi utili usuali» e che la «prova RDE deve essere rappresentativa dei veicoli circolanti su percorsi reali, con carico normale». Il punto 5.2 di tale allegato definisce le condizioni ambientali per la verifica delle emissioni di guida reali durante tale prova.

102. Sebbene il regolamento 2017/1151 sia successivo e non applicabile *ratione temporis* alle controversie di cui al procedimento principale, esso costituisce un riferimento per le presenti cause in quanto mira a valutare, in modo più realistico, le condizioni reali di guida. Orbene, la fascia delle temperature prese come riferimento appare molto più estesa di quella fissata dall'intervallo termico. In particolare, la temperatura minima presa in considerazione per le «condizioni di temperatura moderate», al punto 5.2.4 dell'allegato IIIA di tale regolamento, è di 0

³⁵ A tal riguardo, rilevo che l'altitudine media dell'Austria è di circa 900 metri.

³⁶ <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html>

³⁷ Il Deutscher Wetterdienst è il servizio meteorologico in Germania. V., rispettivamente, https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,den%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

³⁸ Météo-France è il servizio ufficiale di meteorologia e climatologia in Francia. V., rispettivamente, <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017;> <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018;> <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019>.

³⁹ L'IMGW è l'istituto di meteorologia e gestione idrica in Polonia. V. <https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf> (pag. 12).

gradi Celsius, ben lontani dai 15 gradi Celsius dell'intervallo termico. Inoltre, le «condizioni di altitudine estese», menzionate al punto 5.2.3 di tale allegato, corrispondono ad un'altitudine superiore a 700 metri sul livello del mare e inferiore o pari a 1300 metri sul livello del mare⁴⁰.

103. Alla luce di quanto precede, ritengo che i valori di temperatura e di altitudine utilizzati nell'ambito dell'intervallo termico non rappresentino un «uso normale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 715/2007, per i veicoli a motore nell'Unione. In altre parole, il software di cui trattasi riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni in «modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo», con la conseguenza che esso costituisce un «impianto di manipolazione», ai sensi dell'articolo 3, punto 10, di tale regolamento⁴¹.

104. Ciò premesso, propongo di rispondere alla prima e alla terza questione nella causa C-128/20, alla prima questione nella causa C-134/20 e alla seconda questione, prima parte, nella causa C-145/20, che l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 1, dello stesso regolamento, deve essere interpretato nel senso che costituisce un «impianto di manipolazione» un impianto che, in condizioni di guida reali di un veicolo a motore garantisce la piena funzionalità del ricircolo dei gas di scarico solo quando la temperatura esterna è compresa tra 15 e 33 gradi Celsius e l'altitudine di circolazione è inferiore a 1 000 metri, mentre invece, al di fuori di tale intervallo, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico diminuisce linearmente a zero nello spazio di 10 gradi Celsius e al di sopra dei 1 000 metri di altitudine nello spazio di 250 metri, comportando un aumento delle emissioni di NOx oltre i valori limite fissati dal predetto regolamento.

B. Sulla seconda questione nella causa C-128/20, sulla seconda e sulla terza questione nella causa C-134/20, nonché sulla seconda questione, seconda parte, nella causa C-145/20

105. Con la seconda questione nella causa C-128/20, la seconda e la terza questione nella causa C-134/20 e la seconda questione, seconda parte, nella causa C-145/20, che occorre esaminare congiuntamente, i giudici del rinvio chiedono, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a) del regolamento n. 715/2007 debba essere interpretato nel senso che un impianto di manipolazione che garantisce la piena funzionalità del ricircolo dei gas di scarico solo quando la temperatura esterna è compresa tra 15 e 33 gradi Celsius e l'altitudine di circolazione è inferiore a 1 000 metri, rientra nell'eccezione al divieto di tali impianti prevista da tale disposizione, relativa alla protezione del motore da danni o avarie e al funzionamento sicuro dei veicoli, se tale impianto è finalizzato principalmente alla protezione di parti meccaniche, come valvola EGR, scambiatore EGR e filtro antiparticolato per motori diesel.

⁴⁰ A termini del punto 9,5 dell'allegato IIIA del regolamento 2017/1151, «[s]e in un dato intervallo di tempo le condizioni ambientali sono estese a norma del punto 5.2, le emissioni di inquinanti durante questo particolare intervallo di tempo, calcolate secondo quanto stabilito nell'appendice 4, devono essere divise per un valore di 1,6 prima che ne sia valutata la conformità alle prescrizioni del presente allegato».

⁴¹ Nelle sue osservazioni scritte, il governo tedesco sottolinea che un impianto di manipolazione concepito in modo tale che la percentuale di ricircolo dei gas di scarico funziona al 100% solo in un intervallo termico compreso tra i 15 e i 33 gradi Celsius è, allo stato attuale dello sviluppo tecnico, illecito, dato che tale intervallo si colloca nettamente al di sopra della temperatura media annua in Germania e che una modifica di detto intervallo che consenta di coprire una fascia di temperature più estesa, in particolare verso il basso, è tecnicamente possibile. Tale governo aggiunge che, per gli anni trascorsi, è necessaria una decisione dell'autorità incaricata dell'omologazione, caso per caso, relativa a un tipo determinato di veicolo e nella quale devono essere prese in considerazione le particolarità della motoristica di cui trattasi.

106. Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia di sistemi di controllo delle emissioni è vietato. Tuttavia, tale divieto conosce tre eccezioni⁴², tra cui quella di cui alla lettera a) di tale disposizione, vale a dire quando «l'impianto si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro dei veicoli»⁴³.

107. Alla luce di tale formulazione, e in risposta alla seconda questione sollevata dal giudice del rinvio nella causa C-134/20, ritengo che la questione della necessità dell'impianto di manipolazione di cui trattasi nel procedimento principale per proteggere il motore da danni e per il funzionamento sicuro del veicolo sia rilevante per la valutazione della liceità di tale impianto. Infatti, a mio avviso, anche un sistema che riduca l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni di inquinanti potrebbe essere autorizzato sulla base dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, se sono soddisfatte le condizioni previste da tale disposizione.

108. Nella sentenza X la Corte ha proceduto, anche in questo caso per la prima volta, all'interpretazione della predetta disposizione. A tal proposito, ha rilevato che le nozioni di «danni» e «avarie» non sono definite né all'articolo 5 del regolamento n. 715/2007 né negli altri articoli di tale regolamento, e che, in assenza di qualsivoglia definizione, la determinazione del significato e della portata di tali termini dev'essere effettuata, secondo consolidata giurisprudenza della Corte, conformemente al loro significato abituale nel linguaggio corrente, tenendo conto al contempo del contesto in cui essi sono utilizzati e degli obiettivi perseguiti dalla normativa in cui essi si collocano⁴⁴. La Corte ha ritenuto che, nel suo significato abituale nel linguaggio corrente, il termine «avaria» si riferisce a un evento impreveduto e improvviso che comporta danni o pericoli, come ferite o la morte⁴⁵, e che il termine «danno» si riferisce, a sua volta, a una lesione derivante, di regola, da una causa violenta o improvvisa⁴⁶. Pertanto, un impianto di manipolazione che riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni è giustificato quando, in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), consente di proteggere il motore da danni improvvisi ed eccezionali⁴⁷. Orbene, la formazione di incrostazioni e l'invecchiamento del motore non possono essere considerati un'«avaria» o un «danno», ai sensi di tale disposizione, in quanto tali eventi sono, in linea di principio, prevedibili e inerenti al normale funzionamento del veicolo⁴⁸. Solo i rischi immediati di danni che generino un pericolo concreto in fase di guida del veicolo sono tali da giustificare l'uso di un impianto di manipolazione⁴⁹. La Corte ne ha concluso che l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 dev'essere interpretato nel senso che un impianto di manipolazione che migliori sistematicamente, durante le procedure di omologazione, le prestazioni del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli al fine di rispettare i limiti di emissione fissati dal regolamento stesso e, quindi, di ottenere l'omologazione

⁴² Le altre due eccezioni previste rispettivamente all'articolo 5, paragrafo 2, lettere b) e c), del regolamento n. 715/2007 non sono applicabili nei procedimenti principali.

⁴³ Tenuto conto dell'utilizzo della congiunzione «e», intendo tale disposizione nel senso che le condizioni previste sono cumulative. Pertanto, il criterio del «funzionamento sicuro dei veicoli» non è indipendente dall'esistenza di «danni» o di «avarie» e uno di questi ultimi deve, in ogni caso, essere presente.

⁴⁴ Sentenza X, punti 106 e 107.

⁴⁵ Sentenza X, punto 108. Nella sentenza del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 35), la Corte ha ritenuto, nello stesso senso, che il senso comune della nozione di «incidente» è quello di «evento involontario dannoso impreveduto». V., inoltre, sentenza del 12 maggio 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, punto 33).

⁴⁶ Sentenza X, punto 108.

⁴⁷ Sentenza X, punto 109.

⁴⁸ Sentenza X, punto 110.

⁴⁹ Sentenza X, punto 114.

di tali veicoli, non può rientrare nell'eccezione al divieto di impianti di tal genere prevista da detta disposizione, anche laddove tale dispositivo contribuisca a prevenire l'invecchiamento o la formazione di incrostazioni nel motore⁵⁰.

109. Nelle loro osservazioni scritte Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto e il governo tedesco sostengono di non condividere tale interpretazione accolta dalla Corte, adducendo due tipi di argomenti⁵¹.

110. Da un lato, sul piano giuridico, le parti intervenute sostengono, in sostanza, che occorre distinguere più chiaramente le nozioni di «avarie» e di «danni», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007. Posto che il termine «avarie» deve effettivamente essere inteso come un «evento imprevisto e improvviso», un «danno», al contrario, non interverrebbe necessariamente in modo imprevisto e improvviso, in quanto potrebbe prodursi a seguito di effetti cumulati che, nel lungo periodo, durante il normale periodo di vita del veicolo e in condizioni normali di utilizzo, potrebbero danneggiare il motore, senza poter essere eliminati da lavori di manutenzione effettuati periodicamente e a regola d'arte.

111. D'altra parte, dal punto di vista tecnico, un difetto di sicurezza potrebbe derivare dalla valvola EGR, che serve a controllare e ridurre le emissioni di NOx dovute alla combustione incompleta del carburante⁵². In caso di temperature esterne troppo elevate o troppo basse, ossia quando i componenti sono sollecitati oltre le loro condizioni di funzionamento, potrebbero formarsi, al momento del ricircolo dei gas di scarico, depositi eccessivi o condensa, detti «verniciatura» e «formazione di incrostazioni», che potrebbe portare a difetti di posizionamento della valvola EGR, come la chiusura della valvola stessa o il blocco della stessa in una determinata posizione di apertura⁵³. Questa situazione potrebbe danneggiare il motore o alcuni suoi componenti, senza che sia prevedibile quando e come si verificherà l'avaria della valvola EGR, né quale sarà la sua entità, in quanto ciò dipenderebbe dalle modalità di guida, dalle condizioni ambientali e senza che la manutenzione regolare e adeguata possa sempre impedire il graduale deterioramento. Ne conseguirebbe che il funzionamento sicuro del veicolo di cui trattasi sarebbe pregiudicata in modo grave e rilevante, ad esempio in caso di perdita improvvisa e istantanea di potenza in occasione di una manovra di superamento di un altro veicolo. Una combustione del filtro antiparticolato potrebbe prodursi anche a causa di un'eccessiva quantità di gas di scarico nella camera di combustione, che può causare l'incendio del motore, se non addirittura del veicolo.

112. Dal momento che tali argomenti vertono sulla sicurezza di un veicolo a motore, mi sembra importante esaminarli attentamente e verificare in quale misura essi possano giustificare un impianto di manipolazione sotto forma del software di cui trattasi.

⁵⁰ Sentenza X, punto 115.

⁵¹ La sentenza X è stata pronunciata dopo la chiusura della fase scritta del procedimento nelle presenti cause. Tuttavia, le parti intervenute hanno potuto presentare osservazioni sulle conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa X. È stato in particolare possibile interrogare queste ultime, nell'ambito di quesiti a risposta scritta posti dalla Corte, sulle conseguenze da trarre dalla sentenza X nelle presenti cause.

⁵² Come rilevato dal giudice del rinvio nella causa C-134/20, la valvola EGR riconvoglie i gas di scarico dall'uscita del motore nel tratto di aspirazione per ivi sostituire parte dell'aria pura, in tal modo riducendo la temperatura e rallentando il processo di combustione, con conseguente riduzione delle emissioni di NOx. Inoltre, lo scambiatore EGR ha la funzione di raffreddare i gas combusti (v. anche, sul funzionamento della valvola EGR, il punto 33 della sentenza X).

⁵³ Il governo tedesco afferma che, per quanto riguarda i motori diesel della classe Euro 6 più moderni, gli intervalli termici svolgono un ruolo secondario grazie all'uso di refrigeratori nella presa d'aria, mentre il sistema EGR continua tuttavia ad essere necessario quando le temperature esterne sono estreme, ad esempio a – 10 gradi Celsius.

113. A questo proposito, in primo luogo, per definire il termine «danni» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, la Corte ha fatto riferimento alle conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa che ha dato luogo alla sentenza X⁵⁴. Secondo l'avvocato generale, questo termine indica una lesione derivante, di regola, da una causa violenta o improvvisa, secondo la definizione del dizionario *Le Petit Robert*, e il termine «damage» utilizzato nella versione inglese di tale regolamento non contraddice tale accezione⁵⁵.

114. Da parte mia, aggiungo che il dizionario dell'Accademia francese definisce il termine «dégât» come segue: «Danno, deterioramento, devastazione, derivante da un incidente o da una volontà distruttiva»⁵⁶. Questa definizione stabilisce quindi un nesso tra un «danno» e un «incidente», fermo restando che la volontà distruttiva non sussiste nei procedimenti principali. A sua volta, il *Collins English Dictionary* dà la seguente definizione: «Damage is physical harm that is caused to an object»⁵⁷. Quanto alla definizione del termine «danno» in lingua tedesca (Beschädigung), essa può essere intesa come qualsiasi impatto su un oggetto che modifica la sua composizione materiale o ne altera, anche leggermente, l'uso al quale è destinato e che non è necessario che la sostanza ne sia danneggiata⁵⁸.

115. È vero che tutte queste definizioni del termine «danno» non fanno riferimento a un evento improvviso. Tuttavia, dal momento che non inficiano l'interpretazione di tale termine data dalla Corte nella sentenza X, non vedo motivi per ritornare su tale interpretazione, di recente pronuncia. Di conseguenza, qualificherò un «danno», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, come un danno risultante generalmente da una causa violenta o improvvisa. Alla luce di tale qualificazione, occorre verificare se la necessità dell'impianto di manipolazione di cui trattasi nel procedimento principale sia giustificata in termini di *protezione del motore* contro un danno.

116. Il giudice del rinvio nella causa C-134/20 sostiene che la valvola EGR sia parte integrante del motore. Tuttavia, secondo la Commissione, il motore e il «sistema di post trattamento dei gas di scarico» costituiscono parti distinte di un veicolo. Pertanto, il malfunzionamento della valvola EGR non influirebbe sulla protezione del motore.

117. A tal riguardo, sottolineo che la Corte deve interpretare le disposizioni del diritto dell'Unione in quanto applicabili ai procedimenti principali. Orbene, anche se tale conclusione è contestata da Auto Krainer, da Volkswagen e da Porsche Inter Auto nella risposta ai quesiti scritti della Corte, dalla pertinente normativa dell'Unione, secondo il suo tenore letterale, risulta che il sistema EGR non fa parte del motore. In tal senso, secondo l'articolo 2, punto 18 del regolamento 692/2008, con «sistema di controllo delle emissioni» si intende, «in relazione al sistema OBD [sistemi diagnostici di bordo]: il dispositivo di controllo per la gestione elettronica *del motore e qualunque componente del sistema di scarico* o di evaporazione in relazione con le emissioni che invia un input o riceve un output dal dispositivo di controllo»⁵⁹.

⁵⁴ Conclusioni nella causa CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel) (C-693/18, EU:C:2020:323).

⁵⁵ Paragrafo 135 di tali conclusioni.

⁵⁶ <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864>.

⁵⁷ «Un danno è una lesione materiale cagionata a un oggetto» (traduzione libera). V. <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage>.

⁵⁸ «Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich» (traduzione libera). V. <https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/>.

⁵⁹ Il corsivo è mio. La stessa definizione è ripresa nell'articolo 2, punto 18, del regolamento 2017/1151.

118. Parimenti, l'allegato I del regolamento n. 692/2008, intitolato «Disposizioni amministrative relative all'omologazione CE», contiene un punto 3.3.1 ai sensi del quale «l'omologazione è estesa a tipi di veicolo diversi a condizione che i parametri del veicolo, *del motore o del sistema di controllo dell'inquinamento* precisati di seguito siano identici o rimangano conformi alle tolleranze prescritte»⁶⁰. Tale allegato opera una distinzione esplicita tra il «Motore» (punto 3.3.1.2) e i «Parametri del sistema di controllo delle emissioni» (punto 3.3.1.3). Quest'ultimo punto contiene una lettera c) che menziona l'«EGR»⁶¹.

119. Da tali disposizioni discende che, secondo la normativa pertinente, il legislatore dell'Unione ha operato chiaramente la distinzione tra, da un lato, il motore, e, dall'altro, il sistema di controllo dell'inquinamento, che comprende il sistema EGR. Inoltre, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento n. 692/2008, i filtri antiparticolato sono considerati dispositivi di controllo dell'inquinamento agli effetti di tale regolamento.

120. Per giunta, come ricordato dalla Corte nella sentenza X, l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, che costituisce un'eccezione al divieto di utilizzo di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, dev'essere oggetto d'interpretazione restrittiva⁶².

121. In tali circostanze, alla luce delle disposizioni del diritto dell'Unione applicabili, ritengo che un impianto di manipolazione finalizzato principalmente alla protezione di parti meccaniche, come la valvola EGR, lo scambiatore EGR e il filtro antiparticolato, non rientri nell'eccezione al divieto di tali impianti prevista dall'articolo 5, paragrafo 2, lettera a) del regolamento n. 715/2007.

122. Ne consegue che, in risposta alla terza questione sollevata dal giudice del rinvio nella causa C-134/20, ritengo che la risposta alla questione se la parte meccanica da proteggere da danni sia la valvola EGR non incida sulla liceità dell'impianto di manipolazione di cui trattasi alla luce dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007.

123. Tuttavia, come rilevato al paragrafo 111 delle presenti conclusioni, varie parti intervenute hanno sostenuto che il malfunzionamento della valvola EGR potrebbe danneggiare il motore o taluni suoi componenti.

124. Per quanto riguarda la situazione in cui nel motore del veicolo in questione si formano incrostazioni a causa del malfunzionamento della valvola EGR, come è già stato rilevato, dalla sentenza X risulta che la formazione di incrostazioni e l'invecchiamento del motore non possono essere considerati un'«avaria» o un «danno», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, in quanto tali eventi sono, in linea di principio, prevedibili e inerenti al normale funzionamento del veicolo⁶³. In altre parole, si tratta di un deterioramento dovuto all'uso abituale di tale veicolo. Di conseguenza, detti eventi non possono rientrare nell'eccezione prevista da tale disposizione.

⁶⁰ Il corsivo è mio.

⁶¹ Gli stessi elementi sono citati al punto 3.3 dell'allegato I del regolamento 2017/1151. Peraltro, l'allegato XI del regolamento n. 692/2008, intitolato «Diagnostica di bordo (OBD) dei veicoli a motore», riprende, nell'appendice 2, la separazione tra il motore e il sistema di controllo delle emissioni. Tale distinzione si ritrova anche nell'allegato XI, appendice 2, del regolamento 2017/1151.

⁶² Sentenza X, punto 112.

⁶³ Sentenza X, punto 110.

125. Sempre secondo la sentenza X, solo i rischi immediati di danni che generino un pericolo concreto in fase di guida del veicolo sono tali da giustificare l'uso di un impianto di manipolazione come un intervallo termico⁶⁴. A mio parere, tale situazione potrebbe verificarsi quando il malfunzionamento della valvola EGR ha conseguenze improvvise sul funzionamento del motore stesso, senza che una manutenzione regolare e adeguata del veicolo possa prevenire tali conseguenze⁶⁵.

126. Solo al ricorrere di tale fattispecie l'impianto di manipolazione di cui trattasi potrebbe essere autorizzato sulla base dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007. Poiché si tratta di un esame di natura fattuale, spetta ai giudici del rinvio, gli unici competenti ad accertare e valutare i fatti dei procedimenti principali⁶⁶, determinare se il malfunzionamento della valvola EGR, che potrebbe verificarsi, possa creare rischi improvvisi e immediati di danni al motore stesso⁶⁷, generando un pericolo concreto durante la guida del veicolo, anche in presenza di una manutenzione regolare e adeguata di tale veicolo⁶⁸.

127. A tal riguardo, rilevo che, nella causa C-134/20, il giudice del rinvio sostiene che non è possibile stabilire se l'impianto di manipolazione sia necessario per proteggere il motore del veicolo da danni. Nell'ipotesi in cui tale determinazione sia effettivamente impossibile, occorre ricordare che l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 deve essere interpretato restrittivamente.

128. Aggiungo che, nelle loro osservazioni scritte, Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto e il governo tedesco sostengono che il regolamento n. 715/2007 è concepito in modo neutro sul piano tecnologico e che esso non impone di utilizzare la migliore tecnica possibile. A tal riguardo, non verrebbe contestato che l'utilizzo di un sistema EGR che funziona sulla base di un intervallo termico, in misura diversa a seconda della data di omologazione, corrisponde allo stato della tecnica.

129. Siffatte affermazioni non sono, a mio avviso, idonee ad autorizzare un impianto di manipolazione sulla base dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007. Infatti, da un lato, tale regolamento non fa alcuna menzione del fatto che per l'omologazione CE occorrerebbe utilizzare una particolare tecnologia. Si stabilisce solo un obiettivo in termini di emissione di agenti inquinanti. D'altro lato, come recita il considerando 7 del predetto regolamento, «[q]uando si fissano norme sulle emissioni, occorre conoscere le implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, i costi diretti e indiretti imposti alle imprese e i vantaggi sempre maggiori in termini di stimoli all'innovazione, di miglioramento della qualità dell'aria, di riduzione dei costi sanitari e di aumento della speranza di vita, come pure le implicazioni per il bilancio complessivo delle emissioni di CO₂». Ne consegue che, quando il legislatore dell'Unione ha stabilito i valori limite di emissione degli agenti inquinanti, aveva già

⁶⁴ Sentenza X, punto 114.

⁶⁵ Presupponendo che una manutenzione regolare ed adeguata del veicolo consente di evitare il malfunzionamento della valvola EGR, i rischi immediati di danni che causano un pericolo concreto durante la guida del veicolo *sono perfettamente evitabili*. Non sussistono quindi, a mio avviso, problemi di funzionamento del motore e di sicurezza del veicolo.

⁶⁶ V. la giurisprudenza citata al paragrafo 86 delle presenti conclusioni.

⁶⁷ La Commissione sostiene che, se utilizzato per giustificare una strategia ausiliaria di controllo delle emissioni, il rischio di un danno *improvviso e irreparabile al motore* dovrebbe essere opportunamente dimostrato e documentato [v. comunicazione della Commissione del 26 gennaio 2017 intitolata «Documento orientativo sulla valutazione delle strategie ausiliarie di controllo delle emissioni e sulla presenza di impianti di manipolazione ai fini dell'applicazione del regolamento (CE) n. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6)», C (2017) 352 final, punto 2.2, pag. 8].

⁶⁸ Se la risposta è affermativa, ritengo che la condizione secondo cui la necessità dell'impianto si giustifica per il funzionamento sicuro dei veicoli, prevista all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, sarebbe in tal caso parimenti soddisfatta.

tenuto conto degli interessi dei costruttori di automobili. Spetta quindi a questi ultimi adeguarsi e applicare dispositivi tecnici idonei a rispettare tali valori limite⁶⁹, pur non essendo necessario che la tecnica utilizzata sia la migliore possibile o sia imposta.

130. Inoltre, come rilevato dalla Corte nella sentenza X, la finalità del regolamento n. 715/2007, consistente nel garantire un elevato livello di tutela dell'ambiente e nel migliorare la qualità dell'aria all'interno dell'Unione, implica la riduzione effettiva delle emissioni di NOx per tutta la normale durata di vita dei veicoli⁷⁰. Orbene, autorizzare un impianto di manipolazione a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento solo perché, ad esempio, i costi di ricerca sono elevati, il dispositivo tecnico è costoso o l'utente deve effettuare operazioni di manutenzione del veicolo più frequenti e più costose, equivarrebbe a svuotare il regolamento del suo contenuto⁷¹.

131. Alla luce dei rilievi suesposti, suggerisco alla Corte di rispondere alla seconda questione nella causa C-128/20, alla seconda e alla terza questione nella causa C-134/20, nonché alla seconda questione, seconda parte nella causa C-145/20, che l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a) del regolamento n. 715/2007 deve essere interpretato nel senso che un impianto di manipolazione che garantisce la piena funzionalità del ricircolo dei gas di scarico solo quando la temperatura esterna è compresa tra 15 e 33 gradi Celsius e l'altitudine di circolazione è inferiore a 1 000 metri, non rientra nell'eccezione al divieto di tali impianti prevista da tale disposizione, relativa alla protezione del motore da danni o avarie e al funzionamento sicuro dei veicoli, se tale impianto è finalizzato principalmente alla protezione di parti meccaniche, come valvola EGR, scambiatore EGR e filtro antiparticolato per motori diesel.

C. Sulla quarta questione nella causa C-134/20

132. Con la quarta questione nella causa C-134/20, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007 debba essere interpretato nel senso che la liceità di un impianto di manipolazione dipende dalla questione se tale impianto era montato sul veicolo sin dalla sua fabbricazione o se vi sia stato installato solo successivamente in sede di riparazione effettuata ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/44.

133. Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/44, in caso di difetto di conformità del bene all'atto della consegna, il consumatore ha diritto al ripristino, senza spese, della conformità del bene mediante riparazione o sostituzione, a norma del paragrafo 3 di tale articolo, o ad una riduzione adeguata del prezzo o alla risoluzione del contratto relativo a tale bene, conformemente ai paragrafi 5 e 6 di detto articolo.

134. Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio nella causa C-134/20 risulta che l'installazione dell'impianto di manipolazione, sotto forma del software di cui trattasi, aveva lo scopo di sanare l'illiceità del sistema di commutazione e di conformarsi alle disposizioni del regolamento

⁶⁹ Nella relazione sull'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico, del 2 marzo 2017, pag. 44, il Parlamento europeo ha rilevato che la «guida a temperature ambiente estremamente basse (o ad altitudini molto elevate, alle quali la pressione atmosferica diminuisce) può porre dei problemi ai sistemi [EGR], poiché è possibile che si formino fuliggine, idrocarburi e condensato che potrebbero ostruire la valvola EGR o lo scambiatore intermedio di calore, determinando, ad esempio, un aumento delle emissioni inquinanti di PM o idrocarburi [...] Tuttavia, sembra che i costruttori disattivino i sistemi EGR con una rapidità ingiustificata e, in modo altrettanto ingiustificato, in prossimità dell'intervallo di temperatura utilizzato nel ciclo di prova».

⁷⁰ Sentenza X, punto 113.

⁷¹ In tale senso, la Corte richiama nella sua giurisprudenza il principio generale secondo cui la tutela della salute deve incontestabilmente assumere un'importanza preponderante rispetto a considerazioni di ordine economico (sentenza del 19 aprile 2012, *Artegodan/Commissione*, C-221/10, EU:C:2012:216, punto 99 e giurisprudenza ivi citata).

n. 715/2007 mediante riparazione. La presente questione si basa sulla premessa secondo cui tale software ha consentito al costruttore di automobili interessato di conseguire tale obiettivo. Spetta al giudice del rinvio verificare, alla luce delle risposte fornite alle questioni precedentemente esaminate, se ciò sia vero⁷². In caso di risposta negativa, l'impianto di manipolazione sarebbe comunque illecito ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, di tale regolamento.

135. Supponendo che l'impianto di manipolazione di cui trattasi sia ritenuto dal giudice del rinvio conforme alle disposizioni del regolamento n. 715/2007, ritengo che la liceità di un siffatto impianto non dipenda dalla questione se esso fosse montato sul veicolo di cui trattasi sin dalla sua fabbricazione.

136. Infatti, anzitutto, la lettera dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, di tale regolamento, non opera alcuna distinzione a seconda che l'impianto di manipolazione sia montato sul veicolo fin dall'origine o se sia stato installato successivamente, dato che tali disposizioni non fanno menzione del momento dell'installazione di tale impianto.

137. Inoltre, nel contesto del regolamento n. 715/2007, l'articolo 4, paragrafo 1, di quest'ultimo sancisce che i costruttori dimostrano che *tutti i nuovi dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento* da omologare, venduti o messi in servizio nell'Unione, sono stati omologati conformemente a tale regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione, e che tali obblighi comprendono il rispetto dei limiti delle emissioni di cui all'allegato I e dei provvedimenti d'attuazione di cui all'articolo 5 di detto regolamento. Inoltre, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento n. 692/2008, «[i]l costruttore si assicura che i dispositivi di controllo dell'inquinamento destinati a essere montati su veicoli con omologazione CE che rientrano nel campo di applicazione del regolamento [n. 715/2007] abbiano ottenuto l'omologazione CE come entità tecniche ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva [2007/46], conformemente agli articoli 12 e 13 e all'allegato XIII del presente regolamento». Da tali disposizioni risulta quindi che tutti i dispositivi di controllo dell'inquinamento, installati all'origine o successivamente, devono rispettare gli obblighi previsti dal regolamento n. 715/2007.

138. Infine, come già detto, l'obiettivo del regolamento n. 715/2007 è quello di garantire elevati livelli di tutela dell'ambiente. Orbene, l'ipotesi secondo cui l'unica data rilevante sarebbe quella di fabbricazione del veicolo, comporterebbe che i costruttori di automobili non sarebbero tenuti, dopo la messa in circolazione di un veicolo, a installare un impianto di manipolazione conforme alle disposizioni di tale regolamento. Una siffatta ipotesi sarebbe contraria all'obiettivo di detto regolamento. Infatti, ai costruttori basterebbe, per aggirare gli obblighi enunciati dal medesimo regolamento, sostituire il dispositivo di controllo dell'inquinamento originario, conforme al regolamento n. 715/2007, con un impianto di manipolazione meno efficace e che non garantisce il rispetto dei valori limite previsti per il NOx.

139. Di conseguenza, sono del parere che occorra rispondere alla quarta questione nella causa C-134/20 che l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007 deve essere interpretato nel senso che la liceità di un impianto di manipolazione non dipende dalla questione se tale impianto era montato sul veicolo sin dalla sua fabbricazione o se vi sia stato installato solo successivamente in sede di riparazione, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/44.

⁷² V., in particolare, il paragrafo 126 delle presenti conclusioni.

D. Sulla prima questione nella causa C-145/20

140. Con la prima questione nella causa C-145/20, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 1999/44 debba essere interpretato nel senso che un veicolo a motore che rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 715/2007 presenta la qualità abituale di un bene dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi in circostanze in cui tale veicolo è dotato di un impianto di manipolazione illecita, ai sensi dell'articolo 3, punto 10, di tale regolamento, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, di detto regolamento, ove tale veicolo disponga di un'omologazione CE in corso di validità.

141. In primo luogo, sottolineo che tale questione si basa sul presupposto che il veicolo in questione sia dotato di un impianto di manipolazione illecito ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, di tale regolamento. Come ho già detto⁷³, spetta al giudice del rinvio verificare se ricorra tale fattispecie.

142. In caso di risposta affermativa, occorre ricordare che la finalità della direttiva 1999/44 consiste, come indicato nel considerando 1 della stessa, nel garantire un livello elevato di protezione dei consumatori. In particolare, l'articolo 2, paragrafo 1, di tale direttiva impone al venditore di consegnare al consumatore beni conformi al contratto di vendita⁷⁴. Il considerando 8 di tale direttiva precisa che, per facilitare l'applicazione del principio di conformità al contratto è utile introdurre una presunzione relativa di conformità al contratto riguardo alle situazioni più comuni e che, in mancanza di clausole contrattuali specifiche e in caso di applicazione della clausola di protezione minima gli elementi menzionati nella presunzione possono essere usati per determinare il difetto di conformità dei beni rispetto al contratto.

143. Per quanto riguarda, in particolare, i veicoli a motore, rilevo che, ai sensi del considerando 3 della direttiva 2007/46, gli atti normativi che specificano i requisiti tecnici «dovrebbero in primo luogo tendere a garantire un elevato livello di sicurezza stradale, protezione della salute, protezione dell'ambiente, efficienza energetica e protezione contro gli usi non autorizzati»⁷⁵. In tal senso, l'articolo 3, punto 5, di tale direttiva definisce l'«omologazione CE» come «la procedura con cui uno Stato membro certifica che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti della presente direttiva e degli atti normativi elencati negli allegati IV o XI». Detto allegato IV, intitolato «Requisiti per l'omologazione CE dei veicoli», indica, nella parte I, intitolata «Atti normativi per l'omologazione CE di veicoli prodotti in serie illimitata», il regolamento n. 715/2007 per quanto riguarda le «[e]missioni (EUR 5 e 6) veicoli commerciali leggeri/accesso alle informazioni». Inoltre, l'articolo 4, paragrafo 3, primo comma, di tale direttiva stabilisce che gli Stati membri immatricolano o autorizzano la vendita o la messa in circolazione soltanto dei veicoli conformi alle disposizioni della direttiva stessa.

144. Da tali disposizioni discende che, nel contesto di un'omologazione CE, i veicoli interessati devono rispettare i requisiti di cui all'allegato IV della direttiva 2007/46, in particolare quelli relativi agli impianti di manipolazione. In caso contrario, tali veicoli non dispongono di un certificato di conformità esatto, come quello di cui all'articolo 18, paragrafo 1, di tale direttiva e definito all'articolo 3, paragrafo 36, di detta direttiva come «il documento di cui all'allegato IX

⁷³ V. paragrafo 126 delle presenti conclusioni.

⁷⁴ Sentenza del 3 ottobre 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, punti 25 e 26).

⁷⁵ V., sui principi del diritto derivato dell'Unione in materia di immatricolazione dei veicoli, le conclusioni dell'avvocato generale Wahl nella causa RDW e a. (C 326/17, EU:C:2018:760, punti da 29 a 38).

[⁷⁶], rilasciato dal costruttore e attestante che un veicolo appartenente alla serie del tipo omologato a norma della presente direttiva è conforme a tutti gli atti normativi al momento della sua produzione». Siffatto documento è obbligatorio per l'immatricolazione o la vendita, ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 1, della medesima direttiva.

145. Nelle sue osservazioni scritte, Porsche Inter Auto sostiene che il consumatore si attende da un veicolo unicamente di poter circolare con quest'ultimo e di poterlo fare in piena sicurezza, senza che l'assoluta conformità di tale veicolo a tutti i requisiti regolamentari presenti per lui un interesse. Va tuttavia sottolineato che questa tesi non corrisponde alla formulazione dell'articolo 3, punto 36, della direttiva 2007/46/CE, che fa riferimento al rispetto *di tutti gli atti normativi* al momento della produzione al fine del rilascio del certificato di conformità.

146. Dal momento che un consumatore medio, normalmente informato e ragionevolmente attento e avveduto, può aspettarsi che i requisiti regolamentari necessari per l'omologazione CE dei veicoli siano rispettati, anche in assenza di clausole contrattuali specifiche, mi sembra chiaro che il veicolo in questione, se tutti questi requisiti non sono soddisfatti, non è conforme al contratto di vendita ai sensi della direttiva 1999/44⁷⁷.

147. Infatti, a mio avviso, in mancanza di un certificato di conformità esatto, il veicolo in questione non corrisponde «alla descrizione fatta dal venditore», ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 1999/44. Analogamente, tale veicolo non è «idoneo ad ogni uso speciale voluto dal consumatore» e non è «idoneo all'uso al quale servono abitualmente beni dello stesso tipo», ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettere b) e c) di tale direttiva. Analogamente, per quanto riguarda il quesito del giudice del rinvio, detto veicolo non presenta la «qualità e le prestazioni abituali di un bene dello stesso tipo, che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi, tenuto conto della natura del bene», ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva in parola.

148. Come sottolinea la Commissione, tale interpretazione è avvalorata dall'articolo 7 della direttiva 2019/771, intitolato «Requisiti oggettivi di conformità», il quale, al paragrafo 1, lettera a), afferma che, oltre a rispettare i requisiti soggettivi di conformità, il bene deve essere idoneo agli scopi per i quali si impiegano di norma beni dello stesso tipo, tenendo eventualmente conto del *diritto dell'Unione* e nazionale, delle norme tecniche o, in mancanza di tali norme tecniche, dei codici di condotta dell'industria applicabili allo specifico settore.

149. A mio parere, il fatto che il tipo di veicolo in questione disponga di un'omologazione CE, che gli consente di circolare su strada, non è idoneo a modificare la risposta da dare alla questione sollevata⁷⁸. Infatti, tale omologazione può, in particolare, essere stata ottenuta quando l'organismo che ha rilasciato l'omologazione non era a conoscenza della presenza di un impianto illecito. Infatti, nella causa C-145/20, il giudice del rinvio indica che il tipo di veicolo di cui trattasi

⁷⁶ Il punto 0 dell'allegato IX della direttiva 2007/46 stabilisce che «[i]l certificato di conformità è una dichiarazione che il costruttore del veicolo rilascia all'acquirente che attesta che il veicolo acquistato rispetta la legislazione in vigore nell'Unione europea al momento in cui esso è stato costruito».

⁷⁷ In tal senso, la Corte ha statuito che l'acquirente di un veicolo può legittimamente attendersi che tale veicolo sia conforme alle prescrizioni di legge incombenti al costruttore di autoveicoli (sentenza del 9 luglio 2020, Verein für Konsumenteninformation, C-343/19, EU:C:2020:534, punto 37). Sull'analisi secondo cui nelle relazioni tra professionisti e consumatori i prodotti e i servizi devono essere conformi alle legittime aspettative dei consumatori, v. Calais-Aloy, J., Temple, H., e Depincé, M., *Droit de la consommation*, 10^a ed., Dalloz, Parigi, 2020, pag. 225 e ss.

⁷⁸ V., in tal senso, sentenza del 4 ottobre 2018, Commissione/Germania (C-668/16, EU:C:2018:802, punti da 85 a 89).

era stato originariamente omologato dal KBA, ma la presenza del sistema di commutazione non era rivelata a tale organismo e che, se quest'ultimo fosse stato a conoscenza di tale sistema, non avrebbe provveduto all'omologazione CE.

150. Di conseguenza, sebbene il veicolo di cui trattasi dispone di un'omologazione CE, rilasciata dall'organismo nazionale competente, resta nondimeno il fatto che tale veicolo non è conforme al contratto di vendita, ai sensi della direttiva 1999/44.

151. Pertanto, suggerisco di rispondere alla prima questione nella causa C-145/20 che l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 1999/44 deve essere interpretato nel senso che un veicolo a motore che rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 715/2007 non presenta la qualità abituale di un bene dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente attendersi in circostanze in cui tale veicolo è dotato di un impianto di manipolazione illecito, ai sensi dell'articolo 3, punto 10, di tale regolamento, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, di detto regolamento, anche qualora il suddetto veicolo disponga di un'omologazione CE in corso di validità.

E. Sulla terza questione nella causa C-145/20

152. Con la terza questione nella causa C-145/20, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44 debba essere interpretato nel senso che un difetto di conformità consistente nella presenza, nel veicolo interessato, di un impianto di manipolazione illecito, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 3, punto 10, e dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007, possa essere qualificato come «minore» ai sensi di tale disposizione nel caso in cui, ammettendo che il consumatore fosse a conoscenza della sua sussistenza e del suo meccanismo di azione, avrebbe nondimeno acquistato tale veicolo.

153. Come risulta dalla giurisprudenza della Corte, l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 1999/44 obbliga il venditore a consegnare al consumatore beni conformi al contratto di vendita. In quest'ottica, a norma dell'articolo 3, paragrafo 1, di tale direttiva, il venditore risponde, nei confronti del consumatore, di qualsiasi difetto di conformità esistente al momento della consegna del bene. Tale articolo 3 elenca, al suo paragrafo 2, i diritti che il consumatore può far valere nei confronti del venditore in caso di difetto di conformità del bene consegnato. In primo luogo, a norma del paragrafo 3 del predetto articolo, il consumatore può chiedere il ripristino della conformità del bene. Se tale ripristino non è praticabile, egli può chiedere, in secondo luogo, ai sensi del paragrafo 5 dello stesso articolo, una riduzione del prezzo o la risoluzione del contratto. Tuttavia, come emerge dal paragrafo 6 di detto articolo 3, qualora il difetto di conformità del bene consegnato presenti un carattere minore, il consumatore non è autorizzato a chiedere tale risoluzione e, in questo caso, dispone unicamente del diritto di domandare una congrua riduzione del prezzo di vendita del bene in oggetto⁷⁹.

154. Risulta quindi dall'articolo 3, paragrafi 3 e 5, della direttiva 1999/44, letto alla luce del suo considerando 10, che la direttiva in parola privilegia, nell'interesse di entrambe le parti del contratto, l'esecuzione di quest'ultimo mediante i due rimedi previsti in primis, rispetto alla risoluzione del contratto⁸⁰.

⁷⁹ Sentenza del 3 ottobre 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, punti da 26 a 28).

⁸⁰ Sentenza del 23 maggio 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, punto 61).

155. Nella fattispecie, il giudice del rinvio nella causa C-145/20 indica che DS, che ha agito contro Porsche Inter Auto per chiedere la risoluzione del contratto di vendita del veicolo 3, lo avrebbe acquistato, eventualmente a condizioni diverse, anche se fosse venuto a conoscenza del fatto che tale veicolo era munito di un sistema di commutazione, ossia un impianto di manipolazione illecito ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, di detto regolamento. Tale giudice pone la presente questione considerando che il veicolo è tuttora munito di un impianto di manipolazione illecito, ai sensi di tali disposizioni, dopo l'installazione del software di cui trattasi⁸¹.

156. In via preliminare, vorrei rilevare che la presente questione si basa sull'ipotesi che DS possa chiedere la risoluzione del contratto di vendita del veicolo 3. Orbene, soltanto se il consumatore non ha diritto né alla riparazione né alla sostituzione del bene non conforme o se il venditore non ha proposto uno di tali rimedi entro un periodo ragionevole o senza notevoli inconvenienti per il consumatore, quest'ultimo può chiedere la risoluzione del contratto, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, della direttiva 1999/44, salvo qualora, conformemente all'articolo 3, paragrafo 6, di tale direttiva, il difetto di conformità del bene sia minore⁸². Spetta al giudice del rinvio verificare se, alla luce di tali condizioni, DS non abbia diritto né alla riparazione né alla sostituzione del bene non conforme, o se Porsche Inter Auto non abbia proposto uno dei rimedi previsti.

157. Peraltro, a termini dell'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 1999/44, si reputa che non sussista un difetto di conformità ai sensi di tale articolo se, al momento della conclusione del contratto, il consumatore era a conoscenza del difetto o non poteva ragionevolmente ignorarlo, o se il difetto di conformità trova la sua origine in materiali forniti dal consumatore⁸³. Alla luce di questa formulazione, ritengo che la conoscenza del difetto di conformità da parte del consumatore sia di natura oggettiva. Tale condizione è soddisfatta, ad esempio, quando il venditore informa il consumatore del difetto di conformità al momento della vendita e quest'ultimo acquista di conseguenza il bene con piena cognizione di causa. Logicamente, tale consumatore in seguito non può più invocare l'esistenza di tale difetto di conformità.

158. A mio avviso, l'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 1999/44 non può trovare applicazione nel procedimento principale. Infatti, è pacifico che, al momento della vendita del veicolo 3, DS non era a conoscenza dell'asserito difetto di conformità e non poteva ragionevolmente conoscerlo. Pertanto, la questione sollevata dal giudice del rinvio si basa unicamente sull'ipotetica disposizione di DS ad acquistare tale veicolo pur essendo venuto a conoscenza di tale difetto. Si tratta di un elemento soggettivo, che non può essere provato e che potrebbe peraltro evolvere nel tempo, in particolare in funzione delle informazioni di cui dispone il consumatore quanto alla gravità del difetto di conformità⁸⁴.

⁸¹ Ricordo che spetta al giudice del rinvio verificare se ciò sia vero, come indicato al paragrafo 126 delle presenti conclusioni.

⁸² Sentenza del 23 maggio 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, punto 60).

⁸³ L'ultima ipotesi non è applicabile nel procedimento principale.

⁸⁴ A questo proposito, in particolare, non si può chiedere al consumatore di anticipare il risultato dell'analisi relativa alla qualificazione giuridica del difetto di conformità del bene (v., in tal senso, sentenza del 3 ottobre 2013, Duarte Hueros, C-32/12, EU:C:2013:637, punto 40).

159. La direttiva 1999/44 non definisce la nozione di «difetto di conformità “minore”»⁸⁵. Peraltro, la Corte non si è pronunciata direttamente sulla portata di tale nozione⁸⁶. È difficile fornire una definizione generale di tale concetto, in quanto un difetto di conformità dipende dalla situazione concreta e deve essere determinato caso per caso, in funzione del contratto concluso tra le parti. In ogni caso, sono del parere che un difetto di conformità che pregiudica la sicurezza e il buon funzionamento del bene non abbia un carattere «minore» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3, di tale direttiva⁸⁷. Analogamente, un difetto non è «minore» se il bene non corrisponde alle clausole del contratto. Ad esempio, quando un consumatore ordina un'automobile di cui specifica il colore rosso e gli viene consegnata un'automobile di colore blu, il difetto di conformità non può essere considerato «minore», il che potrebbe condurre, in applicazione dell'articolo 3, paragrafi 3 e 5, della predetta direttiva, alla risoluzione del contratto.

160. Certamente, come risulta dalla giurisprudenza della Corte, l'articolo 3 della direttiva 1999/44 mira a istituire un giusto equilibrio tra gli interessi del consumatore e quelli del venditore, garantendo al primo, quale parte debole del contratto, una tutela completa ed efficace contro un'inesatta esecuzione degli obblighi contrattuali del venditore, consentendo nel contempo di tener conto delle considerazioni di carattere economico fatte valere da quest'ultimo⁸⁸. Di conseguenza, la risoluzione del contratto, che costituisce il rimedio più gravoso di cui dispone il consumatore, può essere richiesta solo se il difetto di conformità è sufficientemente significativo.

161. Tuttavia, come indicato al paragrafo 146 delle presenti conclusioni, un consumatore medio, normalmente informato e ragionevolmente attento ed avveduto, può attendersi che siano rispettati i requisiti normativi ai fini dell'omologazione CE dei veicoli, anche in assenza di clausole contrattuali specifiche. In presenza di un impianto di manipolazione illecito ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007, il certificato di conformità non è esatto⁸⁹. Orbene, a norma dell'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva 2007/46, gli Stati membri immatricolano e autorizzano la vendita o la messa in circolazione dei soli veicoli accompagnati da un valido certificato di conformità rilasciato a norma dell'articolo 18 di tale direttiva.

162. Pertanto, come indicato nella risposta alla prima questione sollevata nella causa C-145/20, un veicolo, in particolare, non presenta la qualità abituale di un bene dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 1999/44, in circostanze nelle quali il veicolo è dotato di un impianto di manipolazione illecito, ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007.

⁸⁵ La nozione di «difetto di conformità “minore”» è già presente nella proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla vendita e le garanzie dei beni di consumo, del 18 giugno 1996 [COM(95) 520 def., pag. 1]. La relazione esplicativa di tale proposta afferma che «in uno spirito di compromesso, e al fine di permettere un recepimento della direttiva adattata alle differenti tradizioni nazionali, è ammesso che gli Stati membri limitino la scelta del consumatore nel caso di difetti di conformità secondari» (pag. 13). Inoltre, la direttiva 1999/44 è abrogata con effetto dal 1° gennaio 2022 dalla direttiva 2019/771, che non definisce neanch'essa la nozione di «difetto di conformità “minore”».

⁸⁶ Faccio notare che, nella causa che ha dato luogo alla sentenza del 3 ottobre 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, punti 17, 18 e 20), un consumatore aveva acquistato un'automobile dotata di tettuccio apribile ma, in caso di pioggia, si constataba un'infiltrazione di acqua dal tettuccio all'interno della vettura. Di fronte alla domanda del consumatore di risoluzione del contratto di vendita, il giudice del rinvio aveva ritenuto che il difetto all'origine della controversia di cui era adito avesse carattere «minore» ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44. Nelle sue conclusioni in tale causa Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:128, paragrafo 57), l'avvocato generale Kokott ha segnalato che altri giudici europei, in particolare anche giudici di ultima istanza, in cause comparabili, hanno stabilito che l'infiltrazione d'acqua non può essere considerata un difetto minore e che il fatto che il veicolo, nonostante le infiltrazioni d'acqua, potesse comunque essere utilizzato come mezzo di trasporto non ha influito su dette decisioni.

⁸⁷ V., in tal senso, Durovic, M., «Consumer sales law in the European Union», *Comparative Consumer Sales Law*, 2018, pagg. 1-182, in particolare pag. 41.

⁸⁸ Sentenza del 23 maggio 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, punto 41 e giurisprudenza ivi citata).

⁸⁹ V. anche il paragrafo 144 delle presenti conclusioni.

163. Date siffatte circostanze, ritengo che il difetto di conformità di detto veicolo rispetto al contratto risultante dall'utilizzo di un siffatto impianto non possa essere considerato «minore», ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44.

164. Sulla base delle considerazioni che precedono, suggerisco di rispondere alla terza questione nella causa C-145/20 che l'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44 deve essere interpretato nel senso che un difetto di conformità consistente nella presenza, nel veicolo di cui trattasi, di un impianto di manipolazione illecito in forza del combinato disposto dell'articolo 3, punto 10, e dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007, non può essere qualificato come «minore», anche nel caso in cui, ammettendo che il consumatore fosse a conoscenza della sua sussistenza e del suo meccanismo di azione, avrebbe nondimeno acquistato tale veicolo.

V. Conclusione

165. Alla luce delle considerazioni che precedono, propongo alla Corte di rispondere alle questioni pregiudiziali sollevate dal Landesgericht Klagenfurt (Tribunale del Land, Klagenfurt, Austria), dal Landesgericht Eisenstadt (Tribunale del Land, Eisenstadt, Austria) e dall'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria) nei seguenti termini:

- 1) L'articolo 3, punto 10, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, come modificato dal regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 1, dello stesso regolamento, deve essere interpretato nel senso che costituisce un «impianto di manipolazione» un impianto che, in condizioni di guida reali di un veicolo a motore, garantisce la piena funzionalità del ricircolo dei gas di scarico solo quando la temperatura esterna è compresa tra 15 e 33 gradi Celsius e l'altitudine di circolazione è inferiore a 1 000 metri, mentre invece, al di fuori di tale intervallo, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico diminuisce linearmente a zero nello spazio di 10 gradi Celsius e al di sopra dei 1 000 metri di altitudine nello spazio di 250 metri, comportando un aumento delle emissioni di ossido di azoto (NOx) oltre i valori limite fissati dal predetto regolamento.
- 2) L'articolo 5, paragrafo 2, lettera a) del regolamento n. 715/2007, come modificato, deve essere interpretato nel senso che un impianto di manipolazione che garantisce la piena funzionalità del ricircolo dei gas di scarico solo quando la temperatura esterna è compresa tra 15 e 33 gradi Celsius e l'altitudine di circolazione è inferiore a 1 000 metri non rientra nell'eccezione al divieto di tali impianti prevista da tale disposizione, relativa alla protezione del motore da danni o avarie e al funzionamento sicuro dei veicoli, se tale impianto è finalizzato principalmente alla protezione di parti meccaniche, come valvola EGR, scambiatore EGR e filtro antiparticolato per motori diesel.
- 3) L'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007, come modificato, deve essere interpretato nel senso che la liceità di un impianto di manipolazione non dipende dalla questione se tale impianto era montato sul veicolo sin dalla sua fabbricazione o se vi sia stato installato solo successivamente in sede di riparazione, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, su taluni aspetti della vendita e delle garanzie dei beni di consumo.

- 4) L'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 1999/44 deve essere interpretato nel senso che un veicolo a motore che rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 715/2007, come modificato, non presenta la qualità abituale di un bene dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente attendersi in circostanze in cui tale veicolo è dotato di un impianto di manipolazione illecito, ai sensi dell'articolo 3, punto 10, di tale regolamento, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, di detto regolamento, anche qualora tale veicolo disponga di un'omologazione CE in corso di validità.
- 5) L'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44 deve essere interpretato nel senso che un difetto di conformità consistente nella presenza, nel veicolo di cui trattasi, di un impianto di manipolazione illecito in forza del combinato disposto dell'articolo 3, punto 10, e dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007, non può essere qualificato come «minore», anche nel caso in cui, ammettendo che il consumatore fosse a conoscenza della sua sussistenza e del suo meccanismo di azione, avrebbe nondimeno acquistato tale veicolo.

ⁱ — La nota a piè di pagina 27 del presente testo è stata oggetto di una modifica di ordine linguistico, successivamente alla sua pubblicazione iniziale.