

SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

14 luglio 2022

«Rinvio pregiudiziale – Ravvicinamento delle legislazioni – Regolamento (CE) n. 715/2007 – Omologazione dei veicoli a motore – Articolo 3, punto 10 – Articolo 5, paragrafi 1 e 2 – Impianto di manipolazione – Veicoli a motore – Motori diesel – Emissioni di agenti inquinanti – Sistema di controllo delle emissioni – Software integrato nella centralina di controllo del motore – Valvola per il ricircolo dei gas di scarico (valvola EGR) – Riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx) limitata da un “intervallo termico” – Divieto di utilizzo di impianti di manipolazione che riducano l’efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni – Articolo 5, paragrafo 2, lettera a) – Eccezione a tale divieto – Direttiva 1999/44/CE – Vendita e garanzie dei beni di consumo – Articolo 3, paragrafo 2 – Impianto installato in occasione di una riparazione di un veicolo»

Nella causa C-134/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Landesgericht Eisenstadt (Tribunale del Land, Eisenstadt, Austria), con decisione del 29 gennaio 2020, pervenuta in cancelleria l’11 marzo 2020, nel procedimento

IR

contro

Volkswagen AG,

LA CORTE (Grande Sezione),

composta da K. Lenaerts, presidente, L. Bay Larsen, vicepresidente, A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe, C. Lycourgos e I. Ziemele, presidenti di sezione, M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P.G. Xuereb (relatore), N. Piçarra e N. Wahl, giudici,

avvocato generale: A. Rantos

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per IR, da M. Poduschka, Rechtsanwalt;
- per la Volkswagen AG, da H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Oppen, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, W.F. Spieth, J. von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers e B. Wollenschläger, Rechtsanwälte;
- per il governo tedesco, da J. Möller e D. Klebs, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da M. Huttunen e M. Noll-Ehlers, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 23 settembre 2021,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull’interpretazione dell’articolo 3, punto 10, e dell’articolo 5, paragrafi 1 e 2, 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 (GU 2007, L 171, pag. 1), nonché 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 (GU 1999, L 171, pag. 12).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra IR e la Volkswagen AG in merito alla domanda di annullamento di un contratto di vendita riguardante un veicolo a motore dotato di un software che riduce il ricircolo dei gas inquinanti di tale veicolo in funzione della temperatura e dell'altitudine rilevate.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Direttiva 1999/44

3 La direttiva 1999/44 è stata abrogata dalla direttiva (UE) 2019/771 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/CE (GU 2019, L 136, pag. 28), con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2022. Tenuto conto della data dei fatti di cui al procedimento principale, la direttiva 1999/44 continua tuttavia ad applicarsi a quest'ultimo.

4 L'articolo 1, paragrafo 2, lettera f), della direttiva 1999/44 così recitava:

«Ai fini della presente direttiva si intende per:

(...)

f) riparazione: nel caso di difetto di conformità, il ripristino del bene di consumo per renderlo conforme al contratto di vendita».

5 L'articolo 3 di tale direttiva, intitolato «Diritti del consumatore», prevedeva quanto segue:

«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.

(...)».

Regolamento n. 715/2007

6 Ai sensi dei considerando 1 e 6 del regolamento n. 715/2007:

«(1) (...) Le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dovrebbero (...) essere armonizzate per evitare condizioni divergenti da uno Stato membro all'altro e garantire elevati livelli di tutela dell'ambiente.

(...)

(6) In particolare, per migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite riguardanti l'inquinamento occorre ridurre notevolmente le emissioni di ossido di azoto provocato dai veicoli con motore diesel (...)».

7 L'articolo 1, paragrafo 1, di tale regolamento prevede:

«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».

8 L'articolo 3, paragrafo 10, di detto regolamento stabilisce 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».

9 L'articolo 4, paragrafi 1 e 2, del medesimo regolamento 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 (...)

(...)».

10 L'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007 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;

oppure

c) le condizioni sono in sostanza comprese nelle procedure di prova a verifica delle emissioni per evaporazione e delle emissioni medie dallo scarico».

11 L'allegato I di tale regolamento, intitolato «Limiti d'emissione», prevede, in particolare, i valori limite di emissione di ossidi di azoto (NO_x).

Regolamento n. 692/2008

12 Il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento n. 715/2007 (GU 2008, L 199, pag. 1), è stato modificato dal regolamento (UE) n. 566/2011 della Commissione, dell'8 giugno 2011 (GU 2011, L 158, pag. 1) (in prosieguo: il «regolamento n. 692/2008»). A decorrere dal 1° gennaio 2022, il regolamento n. 692/2008 è stato abrogato dal regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento n. 715/2007, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento n. 692/2008 e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento n. 692/2008 (GU 2017, L 175, pag.1). Tuttavia, tenuto conto della data dei fatti della controversia principale, il regolamento n. 692/2008 resta applicabile a quest'ultimo.

13 L'articolo 1 del regolamento n. 692/2008 così recitava

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

14 L'articolo 2, paragrafo 18, del regolamento n. 692/2008 era redatto come segue:

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

(...)

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».

15 L'articolo 3, paragrafo 9, di tale regolamento così disponeva:

«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 [dell'ossido di azoto (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.

Tali informazioni comprendono anche una descrizione degli eventuali effetti sulle emissioni.

L'autorità di omologazione non rilascia l'omologazione se le informazioni fornite non sono sufficienti a dimostrare che il sistema di post-trattamento raggiunge effettivamente, entro il termine indicato, una temperatura sufficiente ad assicurarne un funzionamento efficiente.

(...)».

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

«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 (CE) n. 715/2007 abbiano ottenuto l'omologazione CE come entità tecniche ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2007/46/CE [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)], conformemente agli articoli 12 e 13 e all'allegato XIII del presente regolamento.

(...)».

17 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)», enunciava 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: [ricircolo dei gas di scarico:]

con/senza

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

(...)).

Diritto austriaco

18 L'articolo 871 dell'Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (codice civile generale), nella versione applicabile al procedimento principale (in prosieguo: l'«ABGB»), prevede quanto segue:

«Quando una parte versava in errore sul contenuto della dichiarazione da essa resa o pervenuta all'altra parte in merito all'elemento principale o a un suo aspetto essenziale, cui si riferiva in particolare la volontà dichiarata, in capo ad essa non sorge alcuna obbligazione se l'errore è stato causato dall'altra parte o se – date le circostanze – tale errore avrebbe dovuto essere a quest'ultima evidente o se esso sia stato chiarito tempestivamente».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

19 Nel corso del 2013, IR, un consumatore, stipulava un contratto di compravendita relativo ad un autoveicolo di marca Volkswagen, modello Touran Comfortline BMT TDI, 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.

20 IR proponeva ricorso dinanzi al Landesgericht Eisenstadt (Tribunale del Land, Eisenstadt, Austria), giudice del rinvio, al fine di ottenere l'annullamento di tale contratto di compravendita ai sensi dell'articolo 871 dell'ABGB.

21 Dalla decisione di rinvio risulta che il veicolo di cui trattasi è dotato di un dispositivo interno di riduzione delle emissioni, vale a dire una valvola per il ricircolo dei gas di scarico (in prosieguo: la «valvola EGR») e che dispone di un sistema di post-trattamento dei gas di scarico per mezzo di un filtro antiparticolato, ma non presenta alcun sistema di trattamento dell'ossido di azoto (NOx).

22 Secondo le informazioni fornite dal giudice del rinvio, il veicolo in questione conteneva, originariamente, un software integrato nella centralina di controllo del motore che faceva funzionare il sistema di ricircolo dei gas di scarico secondo due modalità (in prosieguo: il «sistema di commutazione»), vale a dire una modalità 0, che si attiva quando tale veicolo circola su strada, e una modalità 1, funzionante durante il test di omologazione relativo alle emissioni di inquinanti, denominato «*New European Driving Cycle*» (NEDC), effettuato in laboratorio. Quando si applicava la modalità 0, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico diminuiva. In condizioni normali d'uso, detto veicolo era quasi esclusivamente in modalità 0 e non rispettava i valori limite di emissione di ossido di azoto (NOx) previsti dal regolamento n. 715/2007.

23 Con lettera datata 8 ottobre 2015, l'importatore dei veicoli VW in Austria ha informato IR che il suo veicolo richiedeva talune rettifiche e che il costruttore avrebbe preso a proprio carico tutte le spese relative alle riparazioni richieste al riguardo. Successivamente, IR veniva invitato a far installare un aggiornamento di detto software, che disattivava il sistema di commutazione, cosa che egli ha accettato.

24 Questo aggiornamento sortiva inoltre l'effetto di impostare la valvola EGR per regolare la percentuale di ricircolo dei gas di scarico in modo tale che la valvola funzionasse in modalità a basse emissioni solo quando la temperatura esterna si collocava tra 15 e 33 gradi Celsius e l'altitudine a cui si circolava era inferiore a 1 000 metri (in prosieguo: l'«intervallo termico»), e che, al di fuori di tale intervallo termico, detta percentuale si riduceva linearmente a 0, con un conseguente aumento delle emissioni di ossido di azoto (NOx) superiore ai valori limite stabiliti dal regolamento n. 715/2007.

25 Il Kraftfahrt-Bundesamt (Ufficio federale per la circolazione dei veicoli a motore, Germania), autorità competente in materia di omologazione in Germania, rilasciava un'autorizzazione per una modifica tecnica, vale a dire l'aggiornamento del software di cui trattasi, e non revocava quindi l'omologazione CE. Tale autorità concludeva, in particolare, per l'assenza di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi del regolamento n. 715/2007. Tuttavia, secondo il giudice del rinvio, detta autorità non disponeva di alcuna informazione relativa al software utilizzato per l'aggiornamento, in quanto non ne aveva richiesto la comunicazione.

26 Il giudice del rinvio ritiene che il sistema di commutazione di cui era originariamente dotato il veicolo in questione non fosse conforme ai requisiti del regolamento n. 715/2007, in particolare a quelli previsti all'articolo 5 di quest'ultimo. A tal riguardo, esso rileva, da un lato, che da tale sistema risultava che la valvola EGR era regolata in modo tale che, quando detto veicolo era utilizzato in condizioni normali, tale utilizzo non era conforme ai requisiti del predetto regolamento nonché ai suoi provvedimenti di attuazione e, dall'altro, che non si trattava di un impianto di manipolazione lecito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del citato regolamento.

27 Tale giudice rileva altresì che dai fatti della controversia di cui è investito risulta che IR pensava di acquistare un veicolo conforme a tali requisiti e che non l'avrebbe acquistato se fosse stato a conoscenza del fatto che così non era.

28 Detto giudice indica tuttavia che, secondo il diritto austriaco, la controparte contrattuale di una persona il cui consenso sia stato viziato da un errore sostanziale può evitare le conseguenze giuridiche di tale errore collocando tale persona in una situazione identica a quella in cui si sarebbe trovata in assenza dell'errore. In tal caso, quest'ultima non avrebbe più interesse ad agire.

29 Orbene, la Volkswagen sosterebbe che l'aggiornamento del software di cui trattasi ha dato soddisfazione a IR e l'ha quindi privato del suo interesse ad agire, circostanza che quest'ultimo contesta.

30 Pertanto, il giudice del rinvio ritiene che, per potersi pronunciare, esso deve chiarire se l'intervallo termico costituisca una soluzione tecnica conforme ai requisiti del diritto dell'Unione, in particolare a quelli previsti dai regolamenti n. 715/2007 e n. 692/2008. In caso affermativo, il contratto di compravendita concluso da IR non subirebbe l'annullamento e il suo ricorso dovrebbe pertanto essere respinto.

31 Tale giudice osserva che in Austria, per la maggior parte dell'anno, le temperature si collocano al di sotto dei 15 °Celsius. Esso rileva che non è possibile stabilire se l'intervallo termico sia necessario per proteggere il motore dai danni. Non sarebbe neppure possibile stabilire se, nel caso in cui l'aggiornamento fosse stato realizzato senza predisporre tale intervallo, i requisiti in materia di durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 sarebbero stati rispettati.

32 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 [EGR], 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 [che sia] garantita una modalità a basse emissioni solo [nell'intervallo termico], 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 (NOx) 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 [EGR].

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 [EGR] descritto nella prima questione sia stato inserito nel veicolo a titolo di riparazione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva [1999/44]».

Sulla prima questione

33 In limine occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, nell'ambito della procedura di cooperazione tra i giudici nazionali e la Corte, istituita dall'articolo 267 TFUE, spetta a quest'ultima fornire al giudice nazionale una risposta utile che gli consenta di dirimere la controversia di cui è investito. Di conseguenza, benché formalmente il giudice del rinvio abbia limitato la sua questione all'interpretazione di una disposizione specifica del diritto dell'Unione, una siffatta circostanza non osta a che la Corte gli fornisca tutti gli elementi interpretativi di tale diritto che possano essere utili per definire la controversia di cui è investito, a prescindere dal fatto che detto giudice vi abbia fatto riferimento o no nel formulare le proprie questioni. A tal proposito, spetta alla Corte ricavare dall'insieme degli elementi forniti dal giudice nazionale, e segnatamente dalla motivazione della decisione di rinvio, gli elementi del predetto diritto che richiedono un'interpretazione in considerazione dell'oggetto della controversia di cui al procedimento principale (sentenza del 15 luglio 2021, DocMorris, C-190/20, EU:C:2021:609, punto 23 e giurisprudenza ivi citata).

34 Nel caso di specie, la prima questione fa riferimento all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 715/2007. Tuttavia, dalla domanda di pronuncia pregiudiziale risulta che il giudice del rinvio cerca di stabilire se l'intervallo termico costituisca un «impianto di manipolazione», ai sensi dell'articolo 3, punto 10, di tale regolamento, il cui utilizzo è in linea di principio vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, di detto regolamento

35 Si deve rilevare che, nelle sue osservazioni scritte, la Volkswagen sostiene che il giudice del rinvio descrive in modo scorretto il funzionamento del software di cui trattasi. Infatti, tale software comporterebbe una riduzione della percentuale di ricircolo dei gas di scarico quando la temperatura dell'aria di aspirazione nel motore, e non la temperatura ambiente, è inferiore a 15 °Celsius. Orbene, sarebbe pacifico, sul piano tecnico, che tale temperatura dell'aria di aspirazione nel motore è, 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 non già a 15°, bensì a 10 °Celsius, vale a dire nella fascia della temperatura annua media in Germania, ossia 10,4 °Celsius. Inoltre, il giudice del rinvio ometterebbe di indicare che, quando la temperatura ambiente è inferiore a 10 °Celsius, è solo in modo progressivo che la percentuale di ricircolo dei gas di scarico viene ridotta in modo lineare a 0, e ciò fino ad una temperatura ambiente di - 5 °Celsius.

36 Tuttavia, occorre ricordare che, nell'ambito di un procedimento ex articolo 267 TFUE, basato sulla netta separazione di funzioni tra i giudici nazionali e la Corte, l'accertamento e la valutazione dei fatti costituenti l'oggetto della controversia principale, nonché l'interpretazione e l'applicazione del diritto nazionale, rientrano nella competenza esclusiva del giudice nazionale (sentenza del 9 luglio 2020, Raiffeisen Bank e BRD Groupe Société Générale, C-698/18 e C-699/18, EU:C:2020:537, punto 46).

37 In tali circostanze, per fornire una risposta utile al giudice del rinvio, occorre considerare che con la prima questione quest'ultimo chiede, in sostanza, se l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento, debba essere interpretato nel senso che un impianto che garantisce il rispetto dei valori limite di emissione stabiliti da tale regolamento solo nell'intervallo termico costituisce un «impianto di manipolazione» ai sensi dell'articolo 3, punto 10.

38 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».

39 A tal riguardo, la Corte ha statuito che tale definizione di impianto di manipolazione conferisce ampia portata alla nozione di «elemento di progetto», che comprende tanto le parti meccaniche quanto gli elementi elettronici che regolano l'attivazione di tali parti, quando agiscono sul funzionamento del sistema di controllo delle emissioni e ne riducono l'efficacia [sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punto 64].

40 La Corte ha altresì dichiarato che rientrano nella nozione di «sistema di controllo delle emissioni», ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, 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 formazione [sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punto 90].

41 Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta che il veicolo in questione è dotato di una valvola EGR e di un software integrato nella centralina di controllo del motore. Tale valvola costituisce una delle tecnologie utilizzate dai costruttori di automobili per controllare e ridurre le emissioni di ossidi di azoto (NOx) generate dalla combustione incompleta del carburante. L'efficacia del disinquinamento è legata all'apertura della valvola EGR, che è comandata dal software summenzionato. Al di fuori dell'intervallo termico stabilito dall'aggiornamento di detto programma e di cui al punto 24 della presente sentenza, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico è ridotta in modo lineare a 0, il che comporta un superamento dei valori limite di emissione fissati per gli ossidi di azoto (NOx) dal regolamento n. 715/2007.

42 Pertanto, il software di cui trattasi nel procedimento principale, programmato secondo l'intervallo termico, rileva la temperatura dell'aria nonché l'altitudine a cui avviene la circolazione «al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni», ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007.

43 Di conseguenza, dal momento che agisce sul funzionamento del sistema di controllo delle emissioni e ne riduce l'efficacia, un siffatto software costituisce un «elemento di progetto», ai sensi di tale disposizione [v., in tal senso, sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punto 66].

44 Al fine di stabilire se il software di cui trattasi nel procedimento principale costituisca un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, occorre ancora esaminare se tale software riduca l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni «in modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo».

45 Il regolamento n. 715/2007 non definisce la nozione di «normale funzionamento e (...) normale uso del veicolo» e non opera alcun rinvio al diritto degli Stati membri per determinare il senso e la portata di quest'ultima.

46 Pertanto si tratta di una nozione di diritto dell'Unione che deve trovare, in tutta l'Unione europea, un'interpretazione autonoma e uniforme, da effettuarsi tenendo conto non soltanto dei termini delle disposizioni in cui essa figura, ma anche del contesto di tali disposizioni e dello scopo da esse perseguito (v., per analogia, sentenza del 26 gennaio 2021, Hessischer Rundfunk, C-422/19 e C-423/19, EU:C:2021:63, punto 45).

47 Come risulta dalla formulazione stessa dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, la nozione di «normale funzionamento e (...) normale uso del veicolo» rinvia all'utilizzo di quest'ultimo in condizioni di guida normali, vale a dire non solo, come sostiene in sostanza la Volkswagen nelle sue osservazioni scritte, al suo utilizzo nelle condizioni previste per il test di omologazione, di cui al punto 22 della presente sentenza, applicabile all'epoca dei fatti del procedimento principale, che si effettua in laboratorio e consiste nella ripetizione di quattro cicli urbani, seguiti da un ciclo extra-urbano. Questo concetto si riferisce quindi all'uso di tale veicolo in condizioni di guida reali, quali sussistono abitualmente nel territorio dell'Unione [v., in tal senso, sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punti 96 e 101]. In effetti, i cicli di prova per le emissioni dei veicoli durante la procedura di omologazione non si basano sulle reali condizioni di guida [v., in tal senso, sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punto 92].

48 Tale interpretazione appare poi avvalorata dal contesto nel quale si colloca l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007. Infatti, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, di tale regolamento, le misure tecniche adottate dal costruttore devono essere tali da garantire, in particolare, che le emissioni dallo scarico risultino effettivamente limitate, per tutta la normale durata di vita dei veicoli, in condizioni normali di utilizzazione. Inoltre, l'articolo 5, paragrafo 1, di detto regolamento prevede che il costruttore debba produrre i veicoli in modo che i componenti che influiscono sulle emissioni, come il software in causa, permettano che il veicolo, nell'uso normale, rispetti i limiti di emissione stabiliti dal medesimo regolamento e dai relativi provvedimenti di attuazione [sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punto 97].

49 Orbene, da tali disposizioni non traspare alcun elemento che consenta di operare una distinzione tra il funzionamento di un dispositivo come il software in causa nella fase di test di omologazione e in quella di guida in condizioni normali di utilizzo dei veicoli. Al contrario, l'introduzione di un dispositivo che consenta di garantire l'osservanza dei valori limite di emissione previsti dal regolamento n. 715/2007 solo durante la fase del test di omologazione, laddove detta fase non consente di riprodurre condizioni normali di utilizzo di un veicolo, sarebbe in contrasto con l'obbligo di garantire che le emissioni risultino effettivamente limitate nelle suddette condizioni di uso [v., in questo senso, sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punti 97 e 98]. Lo stesso vale per quanto riguarda la predisposizione di un dispositivo che consenta di garantire tale osservanza solo nell'ambito di un intervallo termico che, pur coprendo le condizioni in cui ha luogo la fase del test di omologazione, non corrisponde a condizioni di guida normali, quali definite al punto 47 della presente sentenza.

50 L'interpretazione di cui al punto 47 della presente sentenza, secondo la quale la nozione di «normale funzionamento e (...) normale uso» di un veicolo rinvia al suo utilizzo in condizioni di guida reali, quali sussistenti abitualmente nel territorio dell'Unione, è altresì corroborata dall'obiettivo perseguito dal regolamento n. 715/2007, consistente, come risulta dai considerando 1 e 6 di quest'ultimo, nel garantire elevati livelli di tutela dell'ambiente e, più specificamente, nel ridurre notevolmente le emissioni di ossido di azoto (NOx) dei veicoli a motore diesel onde migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite riguardanti l'inquinamento [v., in tal

senso, sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punti 67, 86 e 87].

51 Nel contesto della questione volta a chiarire se un software come quello in causa riduca l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni in condizioni di guida normali, è pacifico che temperature ambiente inferiori a 15 °Celsius, così come la guida su strade ad altitudini superiori a 1 000 metri, siano abituali nel territorio dell'Unione.

52 Va inoltre rilevato che il regolamento n. 692/2008, applicabile ai fatti di cui al procedimento principale e che, in virtù del suo articolo 1, stabilisce disposizioni per l'attuazione degli articoli 4, 5 e 8 del regolamento n. 715/2007, prevede, all'articolo 3, paragrafo 9, secondo comma, che i costruttori presentino all'autorità di omologazione informazioni che indicano che il dispositivo di post-trattamento degli ossidi d'azoto (NOx) dei loro veicoli raggiunge, entro 400 secondi dall'avviamento a freddo a – 7 °Celsius, una temperatura sufficientemente elevata da assicurarne un funzionamento efficiente. A norma dell'articolo 3, paragrafo 9, quinto comma, l'autorità di omologazione non rilascia l'omologazione se le informazioni fornite non sono sufficienti a dimostrare che il sistema di post-trattamento raggiunge effettivamente, entro il termine indicato, una temperatura sufficiente ad assicurarne un funzionamento efficiente. Quest'ultima disposizione conferma l'interpretazione secondo cui i valori limite di emissione previsti dal regolamento n. 715/2007 devono essere rispettati quando le temperature sono nettamente inferiori a 15 °Celsius.

53 Pertanto, si deve considerare che un software come quello di cui trattasi nel procedimento principale riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni «in [condizioni] che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo», ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, e che esso costituisce quindi un impianto di manipolazione nell'accezione di tale disposizione.

54 Di conseguenza, occorre rispondere alla prima e alla terza questione che l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento, deve essere interpretato nel senso che un dispositivo che garantisce il rispetto dei valori limite di emissione previsti da detto regolamento solo nell'intervallo termico costituisce un «impianto di manipolazione», ai sensi di tale articolo 3, punto 10.

Sulle questioni seconda e terza

Sulla ricevibilità

55 IR afferma che la seconda questione – con cui il giudice del rinvio chiede se la circostanza che un meccanismo come l'intervallo termico sia necessario per proteggere il motore da danni incida sulla liceità di tale dispositivo – è di natura ipotetica in quanto tale giudice ha dichiarato di non aver potuto chiarire se l'intervallo termico fosse necessario per proteggere il motore del veicolo di cui trattasi da danni.

56 Occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante della Corte, nell'ambito della cooperazione tra quest'ultima e i giudici nazionali istituita dall'articolo 267 TFUE spetta esclusivamente al giudice nazionale, cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolari circostanze di ciascuna causa, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di emettere la propria sentenza, sia la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Di conseguenza, allorché le questioni sollevate riguardano l'interpretazione del diritto dell'Unione, la Corte, in via di principio, è tenuta a statuire [sentenza del 24 novembre 2020, Openbaar Ministerie (Falso in atti), C-510/19, EU:C:2020:953, punto 25 e giurisprudenza ivi citata].

57 Ne consegue che le questioni vertenti sul diritto dell'Unione sono assistite da una presunzione di rilevanza. Il diniego della Corte di statuire su una questione pregiudiziale proposta da un giudice nazionale è possibile solo quando appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non ha alcuna relazione con l'effettività o con l'oggetto della causa principale, qualora il problema sia di natura ipotetica oppure, ancora, qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una risposta utile alle questioni che le vengono sottoposte [sentenza del 24 novembre 2020, Openbaar Ministerie (Falso in atti), C-510/19, EU:C:2020:953, punto 26 e giurisprudenza ivi citata].

58 Nel caso di specie, è vero che, nella domanda di pronuncia pregiudiziale, il giudice del rinvio indica che non è possibile stabilire se l'intervallo termico sia necessario per proteggere il motore del veicolo interessato da danni.

59 Tuttavia, da tale domanda risulta altresì che, con la seconda e la terza questione, da esaminare congiuntamente, detto giudice esprime dubbi in merito all'interpretazione da dare all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, il quale prevede che il divieto di utilizzo di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni non si applica qualora «l'impianto si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro dei veicoli».

60 Ciò premesso, non risulta in modo manifesto che l'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, richiesta da tale giudice, non abbia alcun rapporto con l'effettività o l'oggetto del procedimento principale o che riguardi un problema di natura ipotetica.

61 La seconda e la terza questione sono pertanto ricevibili.

Nel merito

62 Con la seconda e la terza questione, il giudice del rinvio chiede, 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 il rispetto dei valori limite di emissione stabiliti da tale regolamento solo nell'intervallo termico, possa rientrare nell'eccezione al divieto di utilizzo di tali dispositivi prevista dalla citata disposizione se questo dispositivo contribuisce alla protezione della valvola EGR.

63 Nella parte in cui prevede un'eccezione al divieto di utilizzo di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, tale disposizione dev'essere oggetto di interpretazione restrittiva [v., in tal senso, sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punti 111 e 112].

64 Per quanto riguarda, anzitutto, la nozione di «motore», che figura all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 118 e 119 delle sue conclusioni, l'allegato I del regolamento n. 692/2008 effettua un'esplicita distinzione tra il motore e il sistema di controllo dell'inquinamento. Infatti, le prescrizioni relative al «[m]otore» sono enunciate al punto 3.3.1.2 di tale allegato, mentre quelle relative ai «[p]arametri del sistema di controllo delle emissioni» lo sono al punto 3.3.1.3 di detto allegato. Quest'ultimo punto, alla lettera c), include espressamente il ricircolo dei gas di scarico. Di conseguenza, la valvola EGR, che permette, quando è aperta, di far transitare i gas di scarico nel collettore di aspirazione per essere bruciati una seconda volta, costituisce un componente distinto dal motore. Infatti, esso si colloca all'uscita del motore, dopo il collettore di scarico.

65 Per quanto riguarda, poi, le nozioni di «danno» e di «avaria» che figurano all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, la Corte ha dichiarato che, per poter essere giustificato conformemente a tale disposizione, un impianto di manipolazione che riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni deve consentire di proteggere il motore da danni improvvisi ed eccezionali [sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punto 109].

66 La formazione di incrostazioni e l'invecchiamento del motore non possono essere quindi, in ogni caso, 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 veicolo [sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punto 110].

67 Tale interpretazione è avvalorata dalla finalità del regolamento n. 715/2007, consistente, come rilevato al punto 50 della presente sentenza, nel garantire un elevato livello di tutela dell'ambiente e nel migliorare la qualità dell'aria all'interno dell'Unione, il che implica la riduzione effettiva delle emissioni di ossido d'azoto (NOx) per tutta la normale durata di vita dei veicoli. Il divieto di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento sarebbe infatti privato del suo contenuto e di qualsiasi effetto utile se i costruttori fossero autorizzati a dotare gli autoveicoli di impianti di manipolazione di tal genere al solo scopo di proteggere il motore dalla formazione di incrostazioni e dall'invecchiamento [sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punto 113].

68 Solo i rischi immediati di danni o avarie al motore che generano un pericolo concreto al momento della guida di un veicolo sono pertanto tali da giustificare l'utilizzo di un impianto di manipolazione, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007.

69 L'interpretazione del termine «danni» fornita dalla Corte nella sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), (C-693/18, EU:C:2020:1040), non è rimessa in discussione dall'argomento del governo tedesco e della Volkswagen secondo cui dalle versioni di tale termine in lingua inglese («*damage*») e tedesca («*Beschädigung*») risulta che detto termine non copre soltanto eventi improvvisi e imprevedibili.

70 Infatti, da un lato, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale al paragrafo 115 delle sue conclusioni, sebbene, a differenza della definizione del medesimo termine in lingua francese, le sue definizioni in inglese e tedesco non implicino necessariamente che un danno sia dovuto ad un evento «improvviso», esse non inficiano l'interpretazione del termine «danno» accolta dalla Corte. Dall'altro lato, occorre ricordare che l'interpretazione restrittiva adottata dalla Corte è fondata sui motivi ricordati ai punti 63 e 67 della presente sentenza.

71 Tuttavia, il governo tedesco e la Volkswagen fanno valere che l'impianto di manipolazione di cui trattasi è giustificato poiché, in caso di temperature troppo basse o troppo elevate, possono formarsi depositi, in occasione del ricircolo dei gas di scarico, con conseguente cattivo posizionamento della valvola EGR, vale a dire, ad esempio, una valvola che non si apra più correttamente, o addirittura un blocco completo di tale valvola. Orbene, una valvola EGR danneggiata o mal posizionata potrebbe causare danni al motore stesso e condurre, in particolare, a perdite di potenza del veicolo. Inoltre, sarebbe impossibile prevedere e calcolare il momento in cui viene superato il limite per il verificarsi di un guasto della valvola EGR, in quanto tale limite potrebbe essere superato in modo improvviso e imprevedibile, anche effettuando una regolare manutenzione di tale valvola. Perdite di potenza del veicolo, sopravvenute in modo improvviso e imprevedibile, inciderebbero sul funzionamento in sicurezza del veicolo, aumentando, ad esempio, considerevolmente il rischio di gravi incidenti automobilistici in occasione di una manovra di sorpasso.

72 Inoltre, la Volkswagen sostiene che la formazione di incrostazioni in componenti del sistema di ricircolo dei gas di scarico, provocando un malfunzionamento della valvola EGR che può arrivare fino al blocco di quest'ultima, può comportare la combustione del filtro antiparticolato e l'incendio del motore, se non addirittura, in seguito a ciò, l'incendio dell'intero veicolo, il che comprometterebbe il funzionamento sicuro del veicolo.

73 A tal riguardo, occorre rilevare che dalla formulazione stessa dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 risulta che, per rientrare nell'eccezione prevista da tale disposizione, un impianto di manipolazione deve giustificarsi non solo per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie, ma anche per quella di un funzionamento sicuro dei veicoli. Infatti, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 106 delle sue conclusioni, tenuto conto dell'impiego, in detta disposizione, della congiunzione «e», essa deve essere interpretata nel senso che le condizioni che prevede sono cumulative.

74 Pertanto, e alla luce, come sottolineato al punto 63 della presente sentenza, dell'interpretazione restrittiva che deve essere riservata a tale eccezione, un impianto di manipolazione come quello in causa non può essere giustificato in forza di tale eccezione, se non nei limiti in cui sia dimostrato che tale impianto risponde strettamente all'esigenza di evitare i rischi immediati di danni o avarie al motore causati da un malfunzionamento di un componente del sistema di ricircolo dei gas di scarico, che presentino una gravità tale da comportare un concreto rischio in occasione della guida del veicolo dotato di detto impianto. Come sottolineato dall'avvocato generale al paragrafo 126 delle conclusioni, tuttavia, una verifica del genere, nel contesto del procedimento principale, rientra nella valutazione dei fatti che spetta esclusivamente al giudice del rinvio.

75 Inoltre, se è vero che l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 non impone formalmente altre condizioni ai fini dell'applicazione dell'eccezione prevista da tale disposizione, resta il fatto che un impianto di manipolazione che debba, in condizioni normali di circolazione, funzionare per la maggior parte dell'anno affinché il motore sia protetto da danni o avarie e sia garantito il funzionamento sicuro del veicolo, si porrebbe manifestamente in contrasto con l'obiettivo perseguito da detto regolamento, al quale la citata disposizione consente di derogare solo in circostanze molto specifiche, e finirebbe per arrecare un pregiudizio sproporzionato al principio stesso della limitazione delle emissioni di ossido di azoto (NOx) da parte dei veicoli.

76 Tenuto conto dell'interpretazione restrittiva che occorre dare a tale articolo 5, paragrafo 2, lettera a), un siffatto impianto di manipolazione non può pertanto essere giustificato ai sensi di tale disposizione.

77 Ammettere che un impianto di manipolazione come quello descritto al punto 75 della presente sentenza possa ricadere nell'eccezione prevista all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 equivarrebbe a rendere tale eccezione applicabile per la maggior parte dell'anno nelle condizioni reali di guida

prevalenti nel territorio dell'Unione, cosicché il principio del divieto di siffatti impianti di manipolazione, sancito a tale articolo 5, paragrafo 2, potrebbe, in pratica, essere applicato meno spesso di detta eccezione.

78 Peraltro, la Volkswagen e il governo tedesco sostengono che la nozione di «necessità» di un impianto di manipolazione non richiede la migliore tecnica disponibile e che occorre tener conto dello stato della tecnica alla data dell'omologazione CE per valutare se tale necessità sia giustificata in termini di protezione del motore e di funzionamento sicuro del veicolo, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007. Orbene, 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, corrisponda allo stato della tecnica. Inoltre, l'interpretazione del termine «necessità», di cui a tale disposizione, dovrebbe tener conto dell'esigenza di contemperare gli interessi in materia ambientale con gli interessi economici dei costruttori.

79 A tal riguardo occorre sottolineare, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 129 delle sue conclusioni, da un lato, che dal considerando 7 del regolamento n. 715/2007 risulta che, quando il legislatore dell'Unione ha stabilito i valori limite di emissione degli agenti inquinanti, aveva già tenuto conto degli interessi economici dei costruttori di automobili e, in particolare, dei costi imposti alle imprese dalla necessità di rispettare tali valori. Incombe quindi ai costruttori adeguarsi ed applicare dispositivi tecnici idonei a rispettare detti valori, poiché tale regolamento non impone affatto il ricorso ad una particolare tecnologia.

80 D'altra parte, come rilevato al punto 67 della presente sentenza, 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 ossido d'azoto (NOx) per tutta la normale durata di vita dei veicoli [sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punto 113]. 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 rimettere in discussione tale finalità.

81 In tali circostanze, e tenuto conto del fatto che detta disposizione, come ricordato ai punti 63 e 74 della presente sentenza, deve essere interpretata restrittivamente, si deve considerare che la «necessità» di un impianto di manipolazione, ai sensi della citata disposizione, sussiste unicamente quando, al momento dell'omologazione CE di tale dispositivo o veicolo che ne è provvisto, nessun'altra soluzione tecnica consente di evitare rischi immediati di danni o avarie al motore che generino un pericolo concreto nella guida di tale veicolo.

82 Di conseguenza, occorre rispondere alla seconda e alla terza questione che l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 deve essere interpretato nel senso che un impianto di manipolazione che garantisca il rispetto dei valori limite di emissione stabiliti da tale regolamento solo nell'intervallo termico non può rientrare nell'eccezione al divieto di utilizzo di tali impianti, prevista da detta disposizione, per il solo fatto che detto dispositivo mira alla protezione della valvola EGR, a meno che non si dimostri che tale impianto risponde strettamente all'esigenza di evitare i rischi immediati di danni o avarie al motore, causati da un malfunzionamento di detta parte, che presentino una gravità tale da comportare un concreto pericolo in occasione della guida del veicolo dotato dell'impianto medesimo. In ogni caso, non può ricadere nell'eccezione di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 un impianto di manipolazione che, in condizioni normali di circolazione, debba funzionare per la maggior parte dell'anno affinché il motore sia protetto da danni o avarie e venga garantito il funzionamento sicuro del veicolo.

Sulla quarta questione

83 Conformemente alla giurisprudenza ricordata al punto 33 della presente sentenza e tenuto conto degli elementi contenuti nella domanda di pronuncia pregiudiziale, per rispondere proficuamente al giudice del rinvio occorre considerare che, con la sua quarta questione, tale giudice chieda, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 10, di tale regolamento, debba essere interpretato nel senso che la circostanza che un impianto di manipolazione, nell'accezione di quest'ultima disposizione, sia stato installato dopo la messa in servizio di un veicolo, in occasione di una riparazione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/44, è rilevante nell'ottica di valutare se l'uso di tale impianto sia vietato a norma dell'articolo 5, paragrafo 2.

Sulla ricevibilità

84 Il governo tedesco ritiene che la presente questione sia irricevibile in quanto la decisione di rinvio non espone le ragioni per le quali la risposta a tale questione sia necessaria per la soluzione della controversia principale.

85 Nel caso di specie, non risulta in modo manifesto che la quarta questione rientri in una delle fattispecie, elencate al punto 57 della presente sentenza, in cui la Corte può rifiutare di pronunciarsi su una questione pregiudiziale.

86 Al contrario, dalla domanda di pronuncia pregiudiziale risulta, da un lato, che l'installazione dell'impianto di manipolazione di cui trattasi perseguiva lo scopo di rimediare all'illiceità del sistema di commutazione nonché di adempiere i requisiti del regolamento n. 715/2007 mediante una riparazione e, dall'altro, che il giudice del rinvio ritiene che occorra determinare se la circostanza che il veicolo non fosse dotato dell'impianto di manipolazione di cui trattasi al momento della sua messa in servizio influisca sulla valutazione della conformità di tale impianto al citato regolamento.

87 La quarta questione è dunque ricevibile.

Nel merito

88 Non si evince né dal testo dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, che stabilisce che è vietato l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, fatte salve alcune eccezioni, né dal testo dell'articolo 3, paragrafo 10, dello stesso regolamento, che definisce la nozione di «impianto di manipolazione», che, per valutare se l'uso di tale impianto sia vietato, occorra distinguere a seconda che tale dispositivo sia installato nella fase di produzione di un veicolo o solo dopo che il veicolo è stato messo in circolazione, segnatamente a seguito di una riparazione, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/44.

89 Tale interpretazione, come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 137 e 138 delle sue conclusioni, è corroborata dal contesto in cui si collocano queste disposizioni del regolamento n. 715/2007 e dall'obiettivo perseguito da quest'ultimo.

90 Infatti, da un lato, per quanto riguarda il contesto di dette disposizioni, occorre rilevare che, conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, primo comma, seconda frase, del regolamento n. 715/2007, i costruttori devono dimostrare 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. Detto articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, precisa che tale obbligo comporta il rispetto dei limiti di emissione di cui all'allegato I di tale regolamento e dei provvedimenti di attuazione di cui all'articolo 5 dello stesso.

91 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».

92 Da tali disposizioni dei regolamenti n. 715/2007 e n. 692/2008 discende che i dispositivi di controllo dell'inquinamento devono rispettare gli obblighi previsti dal regolamento n. 715/2007, siano essi installati originariamente o successivamente alla messa in servizio di un veicolo.

93 Dall'altro, consentire ai costruttori di veicoli di installare, dopo la messa in servizio di un veicolo, un impianto di manipolazione che non rispetta tali obblighi sarebbe contrario all'obiettivo perseguito dal regolamento n. 715/2007, ricordato al punto 50 della presente sentenza, che consiste nel garantire un elevato livello di tutela dell'ambiente e, più specificamente, nel ridurre considerevolmente le emissioni di ossido di azoto (NOx) dei veicoli a motore diesel per migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite in termini di inquinamento.

94 Di conseguenza, occorre rispondere alla quarta questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 10, del medesimo regolamento, deve essere interpretato nel senso che la circostanza che un impianto di manipolazione, nell'accezione di quest'ultima disposizione, sia stato installato dopo la messa in servizio di un veicolo, in occasione di una riparazione ai sensi

dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/44, è irrilevante per valutare se l'utilizzo di tale dispositivo sia vietato ai sensi di tale articolo 5, paragrafo 2.

Sulle spese

95 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Grande Sezione) dichiara:

- 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, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento, deve essere interpretato nel senso che un dispositivo che garantisce il rispetto dei valori limite di emissione previsti da detto regolamento solo quando la temperatura esterna è compresa tra 15 e 33 gradi Celsius e l'altitudine a cui si circola è inferiore a 1 000 metri costituisce un «impianto di manipolazione», ai sensi di tale articolo 3, punto 10.**
- 2) **L'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 deve essere interpretato nel senso che un impianto di manipolazione che garantisca il rispetto dei valori limite di emissione stabiliti da tale regolamento solo quando la temperatura esterna è compresa tra 15 e 33 gradi Celsius e l'altitudine a cui si circola è inferiore a 1 000 metri non può rientrare nell'eccezione al divieto di utilizzo di tali impianti, prevista da detta disposizione, per il solo fatto che detto dispositivo mira alla protezione della valvola per il ricircolo dei gas di scarico, a meno che non si dimostri che tale impianto risponde strettamente all'esigenza di evitare i rischi immediati di danni o avarie al motore, causati da un malfunzionamento di detta parte, che presentino una gravità tale da comportare un concreto pericolo in occasione della guida del veicolo dotato dell'impianto medesimo. In ogni caso, non può ricadere nell'eccezione di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 un impianto di manipolazione che, in condizioni normali di circolazione, debba funzionare per la maggior parte dell'anno affinché il motore sia protetto da danni o avarie e venga garantito il funzionamento sicuro del veicolo.**
- 3) **L'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 3, punto 10, dello stesso, deve essere interpretato nel senso che la circostanza che un impianto di manipolazione, nell'accezione di quest'ultima disposizione, sia stato installato dopo la messa in servizio di un veicolo, in occasione di una 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, è irrilevante per valutare se l'utilizzo di tale dispositivo sia vietato ai sensi di tale articolo 5, paragrafo 2.**