

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 (NO_x) 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»

Nella causa C-128/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Landesgericht Klagenfurt (Tribunale del Land, Klagenfurt, Austria), con decisione del 19 febbraio 2020, pervenuta in cancelleria in pari data, nel procedimento

GSMB Invest GmbH & Co. KG

contro

Auto Krainer GesmbH,

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 la GSMB Invest GmbH & Co. KG, da T. Kainz, Rechtsanwalt;
- per l’Auto Krainer GesmbH, da H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Opper, 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).

2 Tale domanda è stata presentata nell’ambito di una controversia tra la GSMB Invest GmbH & Co. KG e l’Auto Krainer GesmbH 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

Regolamento n. 715/2007

3 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 (...).

4 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».

5 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».

6 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 (...)

(...).

7 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;
- c) le condizioni sono in sostanza comprese nelle procedure di prova a verifica delle emissioni per evaporazione e delle emissioni medie dallo scarico».

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

Regolamento n. 692/2008

9 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.

10 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».

11 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».

12 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.

(...)».

13 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.

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

(...)».

14 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

a) numero di convertitori catalitici e di filtri antiparticolato:

(...)

(...)

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

15 L'articolo 879, paragrafo 1, dell'Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (codice civile generale), nella versione applicabile al procedimento principale (in prosieguo: l'«ABGB»), prevede quanto segue:

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

16 L'articolo 932, paragrafi 1 e 4, dell'ABGB così dispone:

«(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 (...)».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

17 Il 9 gennaio 2011 la GSMB Invest GmbH ha sottoscritto un contratto di vendita con l'Auto Krainer avente ad oggetto un'autovettura Volkswagen, modello Caddy Maxi Comfortline 4 Motion TDI, con motore diesel di tipo EA 189 della classe Euro 5 e con una cilindrata di 2 000 cc dotato di una valvola per il ricircolo dei gas di scarico (in prosieguo: la «valvola EGR»).

18 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 contratto di 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.

19 A sostegno del suo ricorso la GSMB Invest sostiene che, acquistando il veicolo di cui trattasi, essa aveva creduto di acquisire un veicolo nuovo rispettoso dell'ambiente e, segnatamente, i cui gas di scarico rispondevano alle norme di legge in vigore. A seguito di un aggiornamento del software integrato nella centralina di controllo del motore di cui è equipaggiato il suddetto veicolo, effettuato dalla Volkswagen il 9 maggio 2017, il sistema di depurazione dei gas di scarico diventerebbe operativo solo quando la temperatura esterna si colloca tra 15 e 33 gradi Celsius e l'altitudine a cui si circola è inferiore a 1 000 metri (in prosieguo: l'«intervallo termico»). Tale intervallo termico costituirebbe un sistema di commutazione illecito, in quanto nessuna delle deroghe previste all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 consentirebbe di giustificarlo. In particolare, una riduzione della funzione di depurazione dei gas di scarico, generata dall'intervallo termico, non servirebbe a proteggere il motore del veicolo in causa da danni diretti.

20 L'Auto Krainer sostiene che un siffatto intervallo termico è utilizzato da tutti i costruttori di veicoli a motore diesel della categoria Euro 5 e che il Kraftfahrt-Bundesamt (Ufficio federale della motorizzazione civile, Germania), l'autorità competente per l'omologazione in Germania, ha considerato tale intervallo termico una misura lecita, in forza del regolamento n. 715/2007. Inoltre, in occasione del controllo dell'aggiornamento del software di cui trattasi, tale autorità avrebbe constatato che esso non produceva alcun impatto negativo sulla durata dei dispositivi di riduzione dell'inquinamento.

21 Il giudice del rinvio ritiene che dall'articolo 3, punto 10, e dall'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 risulti che l'intervallo termico costituisce un dispositivo di manipolazione illecito. Nella maggior parte dei Paesi dell'Unione europea, in particolare in Germania e in Austria, la temperatura ambiente sarebbe infatti generalmente inferiore a 15 °Celsius durante tutto l'anno e, vista l'orografia di tali Paesi, i veicoli circolerebbero molto spesso in zone situate sopra i 1 000 metri di altitudine, sicché si può ragionevolmente prevedere che tali condizioni di circolazione si verificano durante il normale funzionamento e uso del veicolo, ai sensi del predetto articolo 3, punto 10.

22 Pertanto, secondo tale giudice, la deroga ex articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento non può fungere da fondamento giuridico per impianti di manipolazione che vengano attivati nel quadro di condizioni «normali» di uso dei veicoli.

23 Detto giudice aggiunge che l'articolo 3, paragrafo 9, del regolamento n. 692/2008 determina l'intervallo di tempo entro il quale deve essere raggiunto un funzionamento efficiente del motore dopo un avviamento a freddo. Ai sensi di tale disposizione, il dispositivo di post-trattamento degli ossidi d'azoto (NOx) deve raggiungere, entro 400 secondi dall'avviamento a freddo a -7 °C, una temperatura sufficientemente elevata per un funzionamento efficiente. Le autorità competenti per l'omologazione non potrebbero rilasciare alcuna omologazione CE qualora queste condizioni non siano state adeguatamente dimostrate. Dall'onere della prova così stabilito risulterebbe che il legislatore dell'Unione ha chiaramente ritenuto che un intervallo termico non possa essere giustificato se non soddisfa tali condizioni.

24 Il giudice del rinvio rileva, tuttavia, che la Corte non si è ancora pronunciata sulle questioni di interpretazione delle disposizioni del regolamento n. 715/2007 sollevate dalla controversia di cui è investito.

25 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 [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 da [garantire] una modalità a basse emissioni solo [nell'intervallo termico], 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 EGR, 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 [nell'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 [di tale regolamento] – funzionamento del veicolo nell'uso normale – e costituisce un impianto di manipolazione vietato».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima e sulla terza questione

26 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).

27 Nel caso di specie, la prima e la terza questione, alle quali occorre rispondere congiuntamente, fanno 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.

28 Si deve rilevare che, nelle sue osservazioni scritte, l'Auto Krainer 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 gradi Celsius. Orbene, sarebbe pacifico, sul piano tecnico, che tale temperatura dell'aria di aspirazione nel motore è, in media, superiore di 5° 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, tale 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.

29 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).

30 In tali circostanze, per fornire una risposta utile al giudice del rinvio, occorre considerare che con la prima e la terza 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.

31 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».

32 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].

33 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].

34 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 19 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.

35 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.

36 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].

37 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».

38 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.

39 Pertanto si tratta di una nozione di diritto dell'Unione che deve trovare, in tutta l'Unione, 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).

40 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 l'Auto Krainer nelle sue osservazioni scritte, al suo utilizzo nelle condizioni previste per il test di omologazione, applicabile all'epoca dei fatti del procedimento principale, denominato «New European Driving Cycle» (NEDC), effettuato in laboratorio e consistente 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].

41 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].

42 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 40 della presente sentenza.

43 L'interpretazione di cui al punto 40 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].

44 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.

45 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.

46 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.

47 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.

Sulla seconda questione

48 Con la seconda 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 di parti meccaniche, quali la valvola EGR, lo scambiatore EGR e il filtro antiparticolato diesel.

49 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, esistono tre eccezioni a tale divieto, tra cui quella ex articolo 5, paragrafo 2, lettera a), 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».

50 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].

51 Per quanto riguarda, anzitutto, la nozione di «motore», 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 «Motore» sono enunciate al punto 3.3.1.2 di tale allegato, mentre quelle relative ai «Parametri del sistema di controllo delle emissioni» lo sono al punto 3.3.1.3 di detto allegato. Quest'ultimo punto, alle lettere a) e c), include espressamente i filtri antiparticolato e il ricircolo dei gas di scarico. Inoltre, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1, secondo comma, di tale regolamento, i filtri antiparticolato sono considerati dispositivi di controllo dell'inquinamento agli effetti dello stesso.

52 Di conseguenza, la valvola EGR, lo scambiatore EGR e il filtro antiparticolato diesel costituiscono componenti distinte dal motore. Infatti, la valvola EGR si colloca all'uscita del motore, dopo il collettore di scarico. Tale valvola, quando è aperta, permette ai gas di scarico di transitare nel collettore di aspirazione per essere bruciati una seconda volta e raffreddati da uno scambiatore termico. Il filtro antiparticolato, collocato prima dello scarico, consente, dal canto suo, di filtrare l'aria al fine di trattenere il particolato fine inquinante.

53 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].

54 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].

55 Tale interpretazione è avvalorata dalla finalità del regolamento n. 715/2007, consistente, come rilevato al punto 43 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].

56 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.

57 L'interpretazione del termine «danni», fornita dalla Corte nella sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV (Impianto di manipolazione su motore diesel), (C-693/18, EU:C:2020:1040), non è rimessa in discussione dall'argomento del governo tedesco e dell'Auto Krainer 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.

58 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 50 e 55 della presente sentenza.

59 Tuttavia, il governo tedesco e l'Auto Krainer 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.

60 Inoltre, l'Auto Krainer 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.

61 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.

62 Pertanto, e alla luce, come sottolineato al punto 50 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 generare 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.

63 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 tale 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.

64 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.

65 Ammettere che un impianto di manipolazione come quello descritto al punto 63 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.

66 Peraltro, l'Auto Krainer 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.

67 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.

68 D'altra parte, come rilevato al punto 55 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.

69 In tali circostanze, e tenuto conto del fatto che detta disposizione, come ricordato ai punti 50 e 62 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.

70 Di conseguenza, occorre rispondere alla seconda 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 contribuisce alla protezione di parti meccaniche, come la valvola EGR, lo scambiatore EGR e il filtro antiparticolato diesel, a meno che non si dimostri che tale impianto risponde strettamente all'esigenza di scongiurare i rischi immediati di danni o avarie al motore, causati da un malfunzionamento di una di dette parti, che presentino una gravità tale da comportare un concreto pericolo in occasione della guida del veicolo dotato del medesimo impianto. 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.

Sulle spese

71 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 tale dispositivo contribuisce alla protezione di parti meccaniche, come la valvola per il ricircolo dei gas di scarico, lo scambiatore EGR e il filtro antiparticolato diesel, a meno che non si dimostri che tale impianto risponde strettamente all'esigenza di scongiurare i rischi immediati di danni o avarie al motore, causati da un malfunzionamento di una di dette parti, che presentino una gravità tale da comportare un concreto pericolo in occasione della guida del veicolo dotato di tale impianto. 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.