

## SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

14 luglio 2022 (\*)

«Rinvio pregiudiziale – Ravvicinamento delle legislazioni – Regolamento (CE) n. 715/2007 – Omologazione dei veicoli a motore – Articolo 5, paragrafo 2 – Impianto di manipolazione – Veicoli a motore – Motori diesel – 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 – Tutela dei consumatori – Direttiva 1999/44/CE – Vendita e garanzie dei beni di consumo – Articolo 2, paragrafo 2, lettera d) – Nozione di “beni che presentano la qualità e le prestazioni abituali di un bene dello stesso tipo, che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi, tenuto conto della natura del bene” – Veicolo che dispone di omologazione CE – Articolo 3, paragrafo 6 – Nozione di “difetto di conformità minore”»

Nella causa C-145/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dall’Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria), con decisione del 17 marzo 2020, pervenuta in cancelleria il 24 marzo 2020, nel procedimento

**DS**

contro

**Porsche Inter Auto GmbH Co. KG,**

**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 DS, da M. Poduschka, Rechtsanwalt;

– per la Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG e 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. Opper, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, P. Schroeder, 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, M. Noll-Ehlers e N. Ruiz García, 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 5, paragrafo 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 2, paragrafo 2, lettera d), e dell'articolo 3, paragrafo 6, 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 DS e la Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG nonché 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 in particolare della temperatura rilevata.

## **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 I considerando 1 e da 10 a 12 della direttiva 1999/44 erano così formulati:

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

(...)

(10) considerando che, in caso di non conformità dei beni al contratto, è opportuno riconoscere al consumatore il diritto di ottenere il ripristino gratuito di tale conformità, mediante riparazione o sostituzione a scelta o, in mancanza di ciò, una riduzione di prezzo o la risoluzione del contratto;

(11) considerando che il consumatore può in primo luogo chiedere al venditore di riparare il bene o di sostituirlo salvo che tali rimedi risultino impossibili o sproporzionati; che deve essere stabilito obiettivamente se un rimedio è sproporzionato; che un rimedio sarebbe sproporzionato se imponesse costi irragionevoli rispetto a un altro rimedio; che per stabilire che i costi sono irragionevoli bisogna che i costi di un rimedio siano notevolmente più elevati di quelli dell'altro rimedio;

(12) considerando che, nel caso di un difetto di conformità, il venditore può sempre offrire al consumatore, a titolo di composizione [amichevole della controversia], qualsiasi rimedio disponibile; che spetta al consumatore decidere se accettare o respingere la proposta».

5 L'articolo 1, paragrafo 2, lettera f), di tale direttiva 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».

6 L'articolo 2 di detta direttiva, intitolato «Conformità al contratto», ai paragrafi da 1 a 3 così disponeva:

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

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

a) sono conformi alla descrizione fatta dal venditore e possiedono le qualità del bene che il venditore ha presentato al consumatore come campione o modello;

b) sono idonei ad ogni uso speciale voluto dal consumatore e che sia stato da questi portato a conoscenza del venditore al momento della conclusione del contratto e che il venditore abbia accettato;

c) sono idonei all'uso al quale servono abitualmente beni dello stesso tipo;

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

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

7 L'articolo 3 della medesima direttiva, intitolato «Diritti del consumatore», era formulato nei seguenti termini:

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

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

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

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

- del valore che il bene avrebbe se non vi fosse difetto di conformità,
- dell'entità del difetto di conformità, e
- dell'eventualità che il rimedio alternativo possa essere esperito senza notevoli inconvenienti per il consumatore.

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

4. L'espressione "senza spese" nei paragrafi 2 e 3 si riferisce ai costi necessari per rendere conformi i beni, in particolar modo con riferimento alle spese di spedizione e per la mano d'opera e i materiali.

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

- se il consumatore non ha diritto né alla riparazione né alla sostituzione o
- se il venditore non ha esperito il rimedio entro un periodo ragionevole ovvero
- se il venditore non ha esperito il rimedio senza notevoli inconvenienti per il consumatore.

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

#### *Regolamento n. 715/2007*

8 Ai sensi dei considerando 1 e da 4 a 7 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.

(...)

(4) [sono necessarie] ulteriori riduzioni delle emissioni prodotte dal settore dei trasporti (aerei, marittimi e terrestri), dalle famiglie e dal settore energetico, agricolo e industriale per raggiungere gli obiettivi dell'Unione europea di qualità dell'aria. In tale contesto, il compito di ridurre le emissioni dei veicoli dovrebbe essere affrontato nell'ambito di una strategia globale. Le norme Euro 5 e Euro 6 costituiscono una delle misure intese a ridurre le emissioni di particolato e di precursori dell'ozono come gli ossidi di azoto e gli idrocarburi.

(5) Per conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria perseguiti dall'Unione europea, occorre uno sforzo costante per ridurre le emissioni dei veicoli (...).

(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) Quando si fissano norme sulle emissioni, occorre conoscere le implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, i costi diretti e indiretti imposti alle imprese e i vantaggi sempre maggiori in termini di stimoli all'innovazione, di miglioramento della qualità dell'aria, di riduzione dei costi sanitari e di aumento della speranza di vita, come pure le implicazioni per il bilancio complessivo delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

9 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».

10 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».

11 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 (...)

(...».

12 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».

13 L'allegato I di tale regolamento, intitolato «Limiti d'emissione», prevede, in particolare, i valori limite di emissione di ossido di azoto (NO<sub>x</sub>).

#### *Regolamento n. 692/2008*

14 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.

15 L'articolo 10 del regolamento n. 692/2008, 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.

(...».

16 L'allegato I del regolamento n. 692/2008, 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).

(...».

*Direttiva 2007/46*

17 La direttiva 2007/46, come modificata dal regolamento (UE) n° 1229/2012 della Commissione, del 10 dicembre 2012, (GU 2012, L 353, pag. 1) (in prosieguo: la « direttiva 2007/46 »), è stata abrogata dal regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU 2018, L 151, pag. 1), con effetto dal 1° settembre 2020. Tuttavia, tenuto conto della data dei fatti della controversia principale, tale direttiva resta applicabile a quest'ultima.

18 Ai sensi del considerando 3 della suddetta direttiva:

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

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

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

(...)

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

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

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

(...)

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

(...)

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

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

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

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

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

(...)».

22 L'articolo 8, paragrafo 6, di detta direttiva così recitava:

«L'autorità di omologazione informa senza indugio le omologhe autorità degli altri Stati membri circa ogni rifiuto o revoca dell'omologazione di un veicolo, specificando i motivi della decisione».

23 Ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, della medesima direttiva:

«Il costruttore informa immediatamente lo Stato membro che ha rilasciato l'omologazione CE di qualsiasi modifica delle informazioni figuranti nel fascicolo di omologazione. Tale Stato membro decide la procedura da seguire conformemente alle disposizioni del presente capo. Se necessario, lo Stato membro può decidere, in consultazione con il costruttore, che deve essere rilasciata una nuova omologazione CE».

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

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

(...)».

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

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

(...)».

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

### ***Diritto austriaco***

27 L'articolo 922, paragrafo 1, dell>Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (codice civile generale), nella versione applicabile al procedimento principale (in prosieguo: l'«ABGB»), così dispone:

«Chi consegna ad altri una cosa a titolo oneroso garantisce che la cosa sia conforme al contratto. Egli risponde quindi del fatto che la cosa posseda le qualità pattuite o normalmente attese, che corrisponda alla sua descrizione, ad un campione o ad un modello, e che sia idonea all'uso convenuto o all'uso corrispondente alla natura dell'atto giuridico».

28 L'articolo 932, paragrafi 1 e 4, dell'AGBG 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 corrispettivo (riduzione del prezzo) o la risoluzione del contratto (azione redibitoria).

(...)

(4) Qualora sia la miglioria, sia la sostituzione, 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 alla risoluzione del contratto (...).».

### ***Diritto tedesco***

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

«Ai fini di rimediare a vizi apparsi nonché di garantire la conformità di veicoli già immessi in circolazione, di componenti o di entità tecniche, l'Ufficio federale per la motorizzazione può adottare a posteriori disposizioni accessorie».

### **Procedimento principale e questioni pregiudiziali**

30 Il 21 dicembre 2013 DS, un consumatore, acquistava un autoveicolo della marca Volkswagen, dotato di un motore diesel di tipo EA 189 di generazione Euro 5, presso la Porsche Inter Auto, un concessionario automobilistico indipendente della Volkswagen.

31 Tale veicolo era dotato di un software che faceva funzionare il sistema di ricircolo dei gas di scarico secondo due modalità (in prosieguo: il «sistema di commutazione»). La prima modalità era attivata unicamente durante il test di omologazione, denominato «*New European Driving Cycle*» (NEDC), effettuato in laboratorio. In tale modalità, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico era più elevata che nella seconda modalità, attivata in condizioni di guida reali. Il tipo di veicolo di cui trattasi è stato omologato dal Kraftfahrt-Bundesamt (Ufficio federale per la motorizzazione civile, Germania; in prosieguo: il «KBA»), autorità competente in materia di omologazione in Germania. La presenza del sistema di commutazione non era stata rivelata a tale ente.

32 Dalla decisione di rinvio risulta che se il KBA fosse stato a conoscenza di tale sistema, non avrebbe omologato questo tipo di veicolo. Ne risulta altresì che DS avrebbe acquistato il veicolo di cui trattasi anche se fosse stato a conoscenza del detto sistema.

33 Con decisione del 15 ottobre 2015, adottata sulla base dell'articolo 25, paragrafo 2, dell'EG-FGV, il KBA ingiungeva alla Volkswagen di ritirare il sistema di commutazione al fine di ripristinare la conformità dei motori di tipo EA 189 di generazione Euro 5 al regolamento n. 715/2007. Con lettera del 20 dicembre 2016 il KBA informava la Volkswagen che l'aggiornamento proposto del software di cui al punto 31 della presente sentenza (in prosieguo: l'«aggiornamento del software») era idoneo a ripristinare tale conformità. Successivamente, l'omologazione CE del tipo di veicolo di cui trattasi non è stata revocata né ritirata dal KBA.

34 Il 15 febbraio 2017 DS faceva aggiornare il software del suo veicolo. Tale aggiornamento sostituiva il sistema di commutazione con una programmazione in forza della quale la modalità che riduceva le emissioni era attivata non solo nel corso del test di omologazione di cui al punto 31 della presente sentenza, ma anche in caso di utilizzo del veicolo su strada. Il ricircolo dei gas di scarico era tuttavia pienamente efficace solo quando la temperatura esterna si collocava tra i 15 e i 33 gradi Celsius (in prosieguo: l'«intervallo termico»).

35 DS proponeva ricorso dinanzi al Landesgericht Linz (Tribunale del Land, Linz, Austria) chiedendo, in via principale, il rimborso del prezzo di acquisto del veicolo in causa contro la restituzione dello stesso; in subordine, una riduzione del prezzo di tale veicolo e, in ulteriore subordine, la dichiarazione della responsabilità della Porsche Inter Auto e della Volkswagen per i danni derivanti dalla presenza di un impianto di manipolazione illecito, nell'accezione dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007.

36 Con sentenza del 12 dicembre 2018, tale giudice respingeva il ricorso.

37 Con sentenza del 4 aprile 2019, l'Oberlandesgericht Linz (Tribunale superiore del Land, Linz, Austria) confermava questa sentenza.

38 DS ha proposto, dinanzi all'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria), che è il giudice del rinvio, un ricorso per Revision avverso tale sentenza, con la motivazione che il veicolo in questione era affetto da un difetto, dal momento che il sistema di commutazione costituiva un impianto di manipolazione illecito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Secondo DS, poiché l'aggiornamento del software non ha ovviato a tale difetto, il veicolo correva il rischio di perdere il suo valore e di subire danni derivanti da tale aggiornamento.

39 La Porsche Inter Auto e la Volkswagen sostengono che l'intervallo termico costituisce un impianto di manipolazione lecito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Una siffatta valutazione sarebbe condivisa dal KBA.

40 Il giudice del rinvio ritiene che il sistema di commutazione sia un impianto di manipolazione illecito a norma dell'articolo 3, punto 10, e dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. In ogni caso, il veicolo in causa presenterebbe un difetto, ai sensi dell'articolo 922 dell'ABGB, in quanto la presenza di tale impianto di manipolazione non era stata rivelata al KBA.

41 In questo contesto, tale giudice si chiede se, tenuto conto dell'obbligo di consegnare un veicolo non provvisto di un siffatto impianto di manipolazione, il veicolo in causa presentasse un difetto di conformità ai sensi della direttiva 1999/44. Se così fosse, a suo avviso occorrerebbe accertare se il veicolo in oggetto fosse ancora dotato di un impianto di manipolazione illecito dopo l'aggiornamento del software che faceva funzionare il sistema di ricircolo dei gas di scarico, e precisare gli effetti giuridici dell'eventuale persistenza di un siffatto difetto dopo l'aggiornamento del software.

42 Più precisamente, il giudice del rinvio si chiede, in primo luogo, se, nell'ipotesi in cui, sebbene il veicolo di cui trattasi disponesse di un'omologazione CE, tale veicolo fosse munito di un impianto di manipolazione il cui utilizzo è vietato in forza dell'articolo 3, punto 10, e dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, detto veicolo presenti la qualità abituale di un bene dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 1999/44, e debba pertanto essere presunto come conforme al contratto. A tal riguardo, detto giudice ritiene che, per quanto riguarda un prodotto, come un veicolo, che deve rispondere a requisiti regolamentari, il consumatore medio, normalmente

informato e ragionevolmente attento e avveduto, si aspetti effettivamente che tali requisiti siano rispettati. Il fatto che i veicoli debbano essere sottoposti ad una procedura di omologazione non osterebbe necessariamente all'interpretazione sopra esposta del citato articolo 2, paragrafo 2, lettera d).

43 In secondo luogo, il giudice del rinvio desidera chiarire se l'intervallo termico possa rientrare nell'eccezione di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, di cui si avvalgono la Porsche Inter Auto e la Volkswagen, o se ciò sia in ogni caso escluso, come sostiene DS. In proposito, detto giudice afferma che, tenuto conto dell'obiettivo di tutela dell'ambiente derivante dai considerando 1 e 6 del regolamento n. 715/2007, le eccezioni previste da tale articolo 5, paragrafo 2, devono essere interpretate rispettivamente. Orbene, secondo detto giudice, poiché è notorio che, in una parte del territorio dell'Unione, che include l'Austria, la temperatura media è inferiore a 15 °Celsius per diversi mesi all'anno, la temperatura esterna alla quale il ricircolo dei gas di scarico di un veicolo come quello di cui trattasi nel procedimento principale è pienamente efficace non è quindi raggiunta, in media, per gran parte dell'anno. Ciò considerato, sembrerebbe impossibile giustificare con una di tali eccezioni un impianto di manipolazione che funziona così di frequente.

44 In terzo luogo, il giudice del rinvio si chiede se la presenza, in un veicolo, di un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, il cui utilizzo è vietato in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, di tale regolamento, possa essere qualificata come difetto di conformità minore, nell'accezione dell'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44, dal momento che, anche se fosse stato a conoscenza dell'esistenza e del funzionamento di tale dispositivo, il consumatore interessato avrebbe comunque acquistato tale veicolo.

45 In tali circostanze, l'Oberster Gerichtshof (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva [1999/44] debba essere interpretato nel senso che un veicolo a motore ricompreso nell'ambito di applicazione del regolamento [n. 715/2007] presenti le caratteristiche abituali dei beni dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente attendersi, qualora tale veicolo sia dotato di un impianto di manipolazione illecito ai sensi dell'articolo 3, punto 10, e dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, ma sia nondimeno munito di un'omologazione CE valida, potendo essere quindi utilizzato su strada.

2) Se l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 debba essere interpretato nel senso che un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, di detto regolamento, concepito in modo tale che, al di fuori del funzionamento di prova in condizioni di laboratorio, in condizioni di guida reali il ricircolo dei gas di scarico si verifichi appieno solo in presenza di temperature esterne comprese [nell'intervallo termico], sia consentito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di detto regolamento, ovvero se la limitazione della piena efficacia del sistema di ricircolo dei gas di scarico a condizioni climatiche esistenti in alcune parti dell'Unione solo in circa la metà dell'anno, osti a priori all'applicazione della disposizione derogatoria medesima.

3) Se l'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44 debba essere interpretato nel senso che un difetto di conformità consistente nella presenza, in detto veicolo, di un impianto di manipolazione illecito in forza del combinato disposto dell'articolo 3, punto 10, e dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, debba essere qualificato come "minore" ai sensi di tale disposizione qualora l'acquirente, ammettendo che fosse a conoscenza della sua sussistenza e del suo meccanismo di azione, avrebbe nondimeno acquistato il veicolo».

## **Sulle questioni pregiudiziali**

### ***Sulla prima questione***

46 Con la prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 1999/44 debba essere interpretato nel senso che un veicolo a motore, rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento n. 715/2007, presenta la qualità abituale dei beni dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi, e deve quindi essere presunto come conforme al contratto di vendita di cui è oggetto se, pur disponendo di un'omologazione CE valida e potendo quindi essere utilizzato su strada, tale veicolo è dotato di un impianto di manipolazione il cui uso è vietato dall'articolo 5, paragrafo 2, di tale regolamento

47 L'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 1999/44 obbliga il venditore a consegnare al consumatore beni conformi al contratto di vendita.

48 Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), di tale direttiva, si presume che il bene di consumo sia conforme al contratto se presenta la qualità e le prestazioni abituali di un bene dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi, in particolare tenendo conto della natura del bene.

49 Per quanto riguarda un bene come quello di cui trattasi nel procedimento principale, vale a dire un veicolo a motore, occorre ricordare che l'articolo 3, punto 5, della direttiva 2007/46 definisce l'«omologazione CE» come «la procedura con cui uno Stato membro certifica che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti della presente direttiva e degli atti normativi elencati negli allegati IV o XI». Detto allegato IV, intitolato «Requisiti per l'omologazione CE dei veicoli», indica, nella parte I, rubricata «Atti normativi per l'omologazione CE di veicoli prodotti in serie illimitata», il regolamento n. 715/2007 per quanto riguarda le «[e]missioni (EUR 5 e 6) veicoli commerciali leggeri/accesso alle informazioni».

50 Occorre altresì ricordare che l'articolo 4, paragrafo 3, primo comma, di tale direttiva stabilisce che gli Stati membri immatricolano o autorizzano la vendita o la messa in circolazione soltanto dei veicoli conformi alle disposizioni della direttiva stessa.

51 Infine, l'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 715/2007 prevede che i costruttori dimostrino che tutti i nuovi veicoli venduti, immatricolati o messi in servizio nell'Unione sono stati omologati conformemente a tale regolamento e ai suoi provvedimenti di esecuzione.

52 Dalle disposizioni contemplate ai punti da 49 a 51 della presente sentenza discende, da un lato, che i veicoli rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva 2007/46 devono essere oggetto di omologazione e, dall'altro, che tale omologazione può essere rilasciata solo se il tipo di veicolo in questione soddisfa le disposizioni del regolamento n. 715/2007, in particolare quelle relative alle emissioni, di cui fa parte l'articolo 5 di tale regolamento.

53 Inoltre, ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, della direttiva 2007/46, il costruttore rilascia, quale titolare di una scheda di omologazione CE, un certificato di conformità che accompagna ciascun veicolo completo, incompleto o completato, fabbricato in conformità del tipo di veicolo omologato. Conformemente all'articolo 26, paragrafo 1, di tale direttiva, tale certificato è obbligatorio ai fini dell'immatricolazione e della vendita o della messa in circolazione di un veicolo.

54 Quando acquista un veicolo appartenente alla serie di un tipo di veicolo omologato e, pertanto, corredato da un certificato di conformità, un consumatore può ragionevolmente attendersi che il regolamento n. 715/2007 e, in particolare, l'articolo 5 di quest'ultimo, sia rispettato per quanto riguarda tale veicolo, e ciò anche in assenza di clausole contrattuali specifiche.

55 Pertanto, l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 1999/44 deve essere interpretato nel senso che un veicolo che non sia conforme ai requisiti di tale articolo 5 non presenta la qualità e le prestazioni abituali di un bene dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi tenuto conto della natura di tale bene, ai sensi di detto articolo 2, paragrafo 2, lettera d).

56 Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 149 delle sue conclusioni, tale interpretazione non è rimessa in discussione dal fatto che il tipo di veicolo in questione disponga di un'omologazione CE, che gli consente di circolare su strada. Infatti, la direttiva 2007/46 riguarda la situazione in cui l'illiceità di un elemento di progetto di un veicolo, alla luce, ad esempio, dei requisiti di cui all'articolo 5 del regolamento n. 715/2007, viene scoperta solo dopo tale omologazione. Pertanto, l'articolo 8, paragrafo 6, di tale direttiva prevede che l'autorità competente in materia di omologazione può annullare l'omologazione di un veicolo. Inoltre, dall'articolo 13, paragrafo 1, prima e terza frase, di detta direttiva risulta che, quando un costruttore informa uno Stato membro che ha rilasciato l'omologazione CE di una modifica delle informazioni contenute nel fascicolo di omologazione, tale Stato membro può, se necessario, decidere, in consultazione con il costruttore, che debba essere rilasciata una nuova omologazione CE.

57 Ciò sembra verificarsi nel caso di specie, dal momento che dalla decisione di rinvio risulta che il tipo di veicolo di cui trattasi nel procedimento principale è stato originariamente omologato dal KBA senza che a quest'ultimo fosse stata rivelata la presenza del sistema di commutazione. Inoltre, da tale decisione risulta che se il KBA fosse stato a conoscenza di tale sistema, esso non avrebbe proceduto all'omologazione CE di tale tipo di veicolo.

58 Di conseguenza, occorre rispondere alla prima questione che l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 1999/44 deve essere interpretato nel senso che un veicolo a motore, rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento n. 715/2007, non presenta la qualità abituale dei beni dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi, qualora, pur disponendo di un'omologazione CE in vigore e potendo, di conseguenza, essere utilizzato su strada, tale veicolo è dotato di un impianto di manipolazione il cui utilizzo è vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, di tale regolamento.

### *Sulla seconda questione*

59 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, cosicché, in una parte del territorio dell'Unione, tale ricircolo è pienamente operativo solo per circa sei mesi all'anno, possa essere giustificato in forza di tale disposizione.

60 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».

61 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].

62 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 «[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, 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.

63 Di conseguenza, la valvola EGR, lo scambiatore EGR e il filtro antiparticolato diesel, che, secondo la Porsche Inter Auto, l'intervallo termico avrebbe lo scopo di proteggere, 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, lo scambiatore EGR. Il filtro antiparticolato, collocato prima dello scarico, consente, dal canto suo, di filtrare l'aria al fine di trattenere il particolato fine inquinante.

64 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].

65 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].

66 Tale interpretazione è avvalorata dalla 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, 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].

67 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.

68 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 della Porsche Inter Auto 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.

69 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 61 e 66 della presente sentenza.

70 Tuttavia, il governo tedesco, la Porsche Inter Auto 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

71 Inoltre, la Porsche Inter Auto e la Volkswagen sostengono 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.

72 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 essere giustificato 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.

73 Pertanto, e alla luce, come sottolineato al punto 61 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.

74 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 (NO<sub>x</sub>) da parte dei veicoli.

75 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.

76 Ammettere che un impianto di manipolazione come quello descritto al punto 74 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.

77 Peraltro, la Porsche Inter Auto e la Volkswagen nonché 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

78 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.

79 D'altra parte, come rilevato al punto 66 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 (NO<sub>x</sub>) 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.

80 In tali circostanze, e tenuto conto del fatto che detta disposizione, come ricordato ai punti 61 e 73 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.

81 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 in particolare il rispetto dei valori limite di emissione stabiliti da tale regolamento solo nell'intervallo termico può essere giustificato, in forza di detta disposizione, solo se 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 parte del sistema di ricircolo dei gas di scarico, 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 terza questione*

82 Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44 debba essere interpretato nel senso che un difetto di conformità consistente nella presenza, in un veicolo, di un impianto di manipolazione il cui utilizzo è vietato in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 possa essere qualificato come «minore» laddove, qualora il consumatore fosse stato al corrente dell'esistenza e del funzionamento di tale dispositivo, egli avrebbe nondimeno acquistato tale veicolo.

83 A termini dell'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 1999/44, si reputa che non sussista un difetto di conformità se, al momento della conclusione del contratto, il consumatore era a conoscenza del difetto o non poteva ragionevolmente ignorarlo, o se il difetto di conformità trova la sua origine in materiali forniti dal consumatore.

84 Tuttavia, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 158 delle sue conclusioni, tale disposizione non è applicabile alla controversia di cui al procedimento principale dal momento che è pacifico che, al momento della vendita del veicolo di cui trattasi, DS non conosceva il presunto difetto di conformità né poteva ragionevolmente conoscere tale difetto.

85 Per contro, il carattere «minore» o meno di un difetto di conformità, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44, da cui dipende il fatto che il consumatore sia autorizzato o no a chiedere la risoluzione del contratto, non è subordinato a un siffatto elemento soggettivo.

86 Pertanto, la circostanza che, dopo aver acquistato un bene, un consumatore ammetta che lo avrebbe acquistato anche se fosse stato a conoscenza di un siffatto difetto di conformità, non è rilevante al fine di determinare se un difetto di conformità debba essere qualificato «minore».

87 È alla luce di tale precisazione che occorre stabilire se l'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44 debba essere interpretato nel senso che un difetto di conformità consistente nella presenza, in un veicolo, di un impianto di manipolazione il cui utilizzo è vietato in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 possa essere qualificato come «minore».

88 Poiché la direttiva 1999/44 non definisce la nozione di «difetto di conformità minore», occorre chiarirne il significato e la portata conformemente al suo significato abituale nel linguaggio

corrente, tenendo conto del contesto nel quale viene utilizzata e degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (v., in questo senso, sentenza del 9 luglio 2020, *Constantin Film Verleih*, C-264/19, EU:C:2020:542, punto 29, e del 3 giugno 2021, *Ungheria/Parlamento*, C-650/18, EU:C:2021:426, punto 83).

89 Alla luce, anzitutto, del significato abituale del termine «minore», la nozione di «difetto di conformità minore» rinvia a un difetto di conformità di scarsa importanza.

90 Per quanto riguarda, poi, il contesto in cui tale nozione è utilizzata, occorre rilevare che l'articolo 3, paragrafi 3, 5 e 6, della direttiva 1999/44 stabilisce una precisa sequenza secondo cui esperire i rimedi ai quali ha diritto il consumatore in caso di non conformità del bene (sentenza del 23 maggio 2019, *Fülla*, C-52/18, EU:C:2019:447, punto 58).

91 In tal senso, conformemente all'articolo 3, paragrafo 3, primo comma, di tale direttiva, in primo luogo il consumatore può chiedere al venditore di riparare il bene o di sostituirlo, salvo che ciò sia impossibile o sproporzionato (sentenza del 23 maggio 2019, *Fülla*, C-52/18, EU:C:2019:447, punto 59).

92 Soltanto se il consumatore non ha diritto né alla riparazione né alla sostituzione del bene non conforme o se il venditore non ha proposto uno di tali rimedi entro un periodo ragionevole o senza notevoli inconvenienti per il consumatore, il consumatore può chiedere la risoluzione del contratto, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, della medesima direttiva, salvo qualora, conformemente all'articolo 3, paragrafo 6, della medesima direttiva, il difetto di conformità del bene sia minore (sentenza del 23 maggio 2019, *Fülla*, C-52/18, EU:C:2019:447, punto 60).

93 Per quanto riguarda, da ultimo, le finalità della direttiva 1999/44, occorre rilevare che dai considerando 1 e da 10 a 12 di tale direttiva risulta che essa mira ad istituire un giusto equilibrio tra gli interessi del consumatore e quelli del venditore, garantendo al primo, quale parte debole del contratto, una tutela completa ed efficace contro un'inesatta esecuzione degli obblighi contrattuali del venditore, pur consentendo di tener conto delle considerazioni di carattere economico fatte valere da quest'ultimo (v., in questo senso, sentenze del 16 giugno 2011, *Gebr. Weber e Putz*, C-65/09 e C-87/09, EU:C:2011:396, punto 75, nonché del 23 maggio 2019, *Fülla*, C-52/18, EU:C:2019:447, punti 41 e 52).

94 Pertanto, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 160 delle sue conclusioni, la risoluzione del contratto, che costituisce il rimedio giuridico più incisivo di cui dispone il consumatore, può essere richiesta solo se il difetto di conformità è sufficientemente significativo.

95 Nel caso di specie, per quanto riguarda la presenza, in un veicolo, di un impianto di manipolazione il cui utilizzo è vietato in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, risulta dai punti da 49 a 52 della presente sentenza che un tipo di veicolo contenente un dispositivo siffatto non può essere omologato. Inoltre, occorre rilevare che un veicolo siffatto non è in grado di rispettare i valori limite di emissione previsti dall'allegato I di tale regolamento. Orbene, i considerando 1 e da 4 a 6 di detto regolamento sottolineano l'importanza della protezione dell'ambiente e la necessità di 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.

96 Pertanto, la presenza, in un veicolo, di un impianto di manipolazione il cui utilizzo è vietato in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, non può essere considerata un difetto di conformità minore, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44.

97 Di conseguenza, occorre rispondere alla terza questione che l'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44 deve essere interpretato nel senso che un difetto di conformità consistente nella presenza, in un veicolo, di un impianto di manipolazione il cui utilizzo è vietato in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 non può essere qualificato come «minore» anche laddove, qualora il consumatore fosse stato al corrente dell'esistenza e del funzionamento di tale dispositivo, egli avrebbe nondimeno acquistato tale veicolo.

### **Sulle spese**

98 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 2, paragrafo 2, lettera d), 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, deve essere interpretato nel senso che un veicolo a motore, rientrando nell'ambito di applicazione 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, non presenta la qualità abituale dei beni dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi qualora, pur disponendo di un'omologazione CE in vigore e potendo, di conseguenza, essere utilizzato su strada, tale veicolo sia dotato di un impianto di manipolazione il cui utilizzo è vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, di tale regolamento.**
- 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 in particolare il rispetto dei valori limite di emissione stabiliti da tale regolamento solo quando la temperatura esterna è compresa tra 15 e 33 gradi Celsius può essere giustificato, in forza di detta disposizione, solo se 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 parte del sistema di ricircolo dei gas di scarico, 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 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44 deve essere interpretato nel senso che un difetto di conformità consistente nella presenza, in un veicolo, di un impianto di manipolazione il cui utilizzo è vietato in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 non può essere qualificato come «minore» anche laddove, qualora il consumatore fosse stato al corrente dell'esistenza e del funzionamento di detto dispositivo, egli avrebbe nondimeno acquistato tale veicolo.**

Firme

---

\*      Lingua processuale: il tedesco.