



**Secondo l'avvocato generale Rantos, l'installazione di un software integrato che modifica, a seconda della temperatura esterna e dell'altitudine, il livello delle emissioni di gas inquinanti dei veicoli è contraria al diritto dell'Unione e un veicolo del genere non è conforme al contratto di vendita, ai sensi della direttiva 1999/44**

*Un dispositivo del genere non può essere giustificato da ragioni di protezione del motore da danni o avarie e di funzionamento sicuro del veicolo se serve principalmente a proteggere dall'usura componenti come la valvola EGR, lo scambiatore EGR e il filtro antiparticolato diesel*

L'accresciuta consapevolezza dell'importanza della tutela dell'ambiente all'interno dell'Unione europea si manifesta, in particolare, nella volontà di limitare le emissioni di agenti inquinanti. In tal senso, i veicoli a motore sono stati oggetto di una normativa sempre più restrittiva, segnatamente con l'adozione del regolamento (CE) n. 715/2007 <sup>1</sup>, relativo all'omologazione dei veicoli a motore.

Le presenti tre cause riguardano l'acquisto di autoveicoli dotati di un software che, in presenza di determinate condizioni di temperatura e di altitudine di circolazione, limita la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx).

Così, nel caso del veicolo di cui trattasi nella prima causa (C-128/20), in seguito all'aggiornamento del software integrato nella centralina di controllo del motore, viene disattivata la funzione di depurazione dei gas di scarico ad una temperatura esterna inferiore a 15° C e ad una temperatura esterna superiore a 33°C nonché ad un'altitudine di circolazione superiore a 1 000 metri (in prosieguo: l'«intervallo termico»). Al di fuori di detto intervallo, entro un margine di 10°C, e al di sopra dei 1000 metri di altitudine, nello spazio di 250 metri, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico si riduce linearmente a 0, il che comporta un aumento delle emissioni di NOx al di sopra dei valori limite fissati dal regolamento n. 715/2007.

I veicoli di cui trattasi nella seconda (C-134/20) e terza (C-145/20) causa sono anch'essi muniti di un software che aziona il sistema di ricircolo dei gas di scarico in base all'intervallo termico.

È in tale contesto che il Landesgericht Klagenfurt (Tribunale del Land, Klagenfurt, Austria), il Landesgericht Eisenstadt (Tribunale del Land, Eisenstadt, Austria) e l'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria) hanno deciso di chiedere alla Corte di giustizia, in sostanza, se un software di questo tipo costituisce un «impianto di manipolazione» ai sensi del regolamento n. 715/2007. In caso di risposta affermativa, tali giudici chiedono se detto software possa essere autorizzato sulla base delle eccezioni al divieto di tali dispositivi, quali previste dal regolamento in parola.

Nelle sue conclusioni presentate in data odierna, l'avvocato generale Athanasios Rantos ricorda anzitutto che, con la sua sentenza del 17 dicembre 2020 <sup>2</sup>, la Corte si è pronunciata per la prima volta sull'interpretazione della disposizione in questione. La causa che ha dato luogo a tale sentenza riguardava veicoli a motore dotati di un software destinato a falsificare i risultati dei controlli sulle emissioni di gas inquinanti, in particolare di NOx. In tale sentenza, la Corte ha

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Sentenza della Corte del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel) [C-693/18](#) (v. anche comunicato stampa n. [170/20](#)).

statuito che costituisce un «impianto di manipolazione» un dispositivo che rilevi qualsiasi parametro connesso allo svolgimento delle procedure di omologazione previste da tale regolamento, al fine di migliorare le prestazioni, nel corso di tali procedure, del sistema di controllo delle emissioni e, quindi, di conseguire l'omologazione del veicolo, anche se tale miglioramento può essere ottenuto, in maniera puntuale, anche in condizioni di normale utilizzo del veicolo.

Al fine di determinare se il software di cui trattasi costituisca un «impianto di manipolazione», ai sensi del regolamento n. 715/2007, l'avvocato generale procede all'esame del suo funzionamento durante il «normale uso» dei veicoli considerati che, a suo avviso, non fa riferimento alle condizioni previste dal nuovo ciclo di guida europeo (NEDC), bensì alle condizioni di guida reali.

A tal proposito, egli rileva che l'intervallo termico non è rappresentativo delle condizioni di guida reali in quanto le statistiche ufficiali evidenziano che in Austria e in Germania, così come in altri Stati membri, le temperature medie per gli anni 2017-2019 erano nettamente inferiori a 15° C. Inoltre, considerata l'orografia di Austria e Germania, molto spesso i veicoli a motore vi circolano al di sopra dei 1000 metri di altitudine.

**Egli conclude che il software di cui trattasi riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni durante il normale funzionamento e il normale uso dei veicoli, con la conseguenza di costituire un «impianto di manipolazione», ai sensi del regolamento n.715/2007.**

L'avvocato generale ricorda poi che tale regolamento prevede talune eccezioni al divieto di un impianto di manipolazione, in particolare quando l'impianto si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro del veicolo

Al riguardo, egli sottolinea che il legislatore dell'Unione ha chiaramente distinto tra, da un lato, il motore, oggetto di tale eccezione, e, dall'altro, il sistema di controllo dell'inquinamento, che comprende il ricircolo dei gas di scarico (EGR). Pertanto, secondo l'avvocato generale, **un impianto di manipolazione che serve principalmente a proteggere dall'usura componenti come la valvola EGR, lo scambiatore EGR e il filtro antiparticolato diesel non rientra nell'eccezione al divieto**, in quanto il funzionamento di tali elementi non incide sulla protezione del motore.

Peraltro, la liceità di un siffatto dispositivo non dipende dalla questione se sia stato montato sul veicolo di cui trattasi sin dalla fabbricazione di quest'ultimo o se sia stato installato successivamente.

Inoltre, nell'ambito dell'omologazione CE, i veicoli devono rispettare i requisiti sanciti dal diritto dell'Unione, in particolare quelli relativi agli impianti di manipolazione. In caso contrario, tali veicoli non dispongono di un certificato di conformità esatto rilasciato dal produttore e non è autorizzata la vendita o l'immatricolazione.

Pertanto, secondo l'avvocato generale, **poiché un consumatore medio, normalmente informato e ragionevolmente attento e avveduto, può attendersi che i requisiti normativi siano rispettati, il veicolo di cui trattasi non è conforme al contratto di vendita, ai sensi della direttiva 1999/44<sup>3</sup>**, anche in mancanza di specifiche clausole contrattuali. Infatti, in mancanza di un certificato di conformità esatto, il veicolo di cui trattasi non corrisponde «alla descrizione fatta dal venditore», non è «idoneo ad ogni uso speciale voluto dal consumatore» e non è «idone[o] all'uso al quale servono abitualmente beni dello stesso tipo», ai sensi della direttiva 1999/44, anche se detto veicolo è munito di omologazione CE in corso di validità.

**Infine, un difetto di conformità consistente nella presenza, nel veicolo interessato, di un impianto di manipolazione illecito non può considerarsi «minore», anche nel caso in cui il**

---

<sup>3</sup> 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).

**consumatore, ammettendo che fosse a conoscenza dell'esistenza e del funzionamento di tale dispositivo, avrebbe comunque acquistato tale veicolo.** Di conseguenza, il consumatore non è privato del diritto di chiedere la risoluzione del contratto in forza della direttiva 1999/44.

---

**IMPORTANTE:** Le conclusioni dell'avvocato generale non vincolano la Corte di giustizia. Il compito dell'avvocato generale consiste nel proporre alla Corte, in piena indipendenza, una soluzione giuridica nella causa per la quale è stato designato. I giudici della Corte cominciano adesso a deliberare in questa causa. La sentenza sarà pronunciata in una data successiva.

**IMPORTANTE:** Il rinvio pregiudiziale consente ai giudici degli Stati membri, nell'ambito di una controversia della quale sono investiti, di interpellare la Corte in merito all'interpretazione del diritto dell'Unione o alla validità di un atto dell'Unione. La Corte non risolve la controversia nazionale. Spetta al giudice nazionale risolvere la causa conformemente alla decisione della Corte. Tale decisione vincola egualmente gli altri giudici nazionali ai quali venga sottoposto un problema simile.

---

*Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.*

*Il testo integrale delle conclusioni ( cause [C-128/20](#), [C-134/20](#) et [C-145/20](#) ) è pubblicato sul sito CURIA il giorno della lettura.*

*Contatto stampa: Sofia Riesino ☎ (+352) 4303 2088*

*Immagini della lettura delle conclusioni sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106*