

Causa C-145/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

24 marzo 2020

Giudice del rinvio:

Oberster Gerichtshof (Austria)

Data della decisione di rinvio:

17 marzo 2020

Ricorrente:

DS

Resistenti:

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG

Volkswagen AG

[OMISSIS]

Nel procedimento tra DS, ricorrente, [OMISSIS] e le resistenti 1. Porsche Interauto GmbH & Co KG Zweigniederlassung AVEG Linz-Leonding, 4060 Linz-Leonding, Germania, [OMISSIS] e 2. Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, Germania, [OMISSIS], controversia di valore pari a 25.989,58 EUR, [OMISSIS] avente ad oggetto il ricorso per cassazione («*Revision*») proposto dal ricorrente avverso la sentenza del 4 aprile 2019 con la quale l'Oberlandesgericht Linz, [OMISSIS] in qualità giudice di appello, ha confermato la sentenza del Landesgericht Linz del 12 dicembre 2018, [OMISSIS] questo Oberster Gerichtshof (Corte suprema) ha pronunciato in camera di consiglio la seguente

ORDINANZA

[Or. 2]

Vengono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, le seguenti questioni pregiudiziali:

1. Se 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 (GU L 171 del 7.7.1999, pag. 12), debba essere interpretato nel senso che un autoveicolo ricompreso nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 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 L 171 del 29.6.2007, pag. 1), presenti le caratteristiche tipiche dei beni dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente attendersi, qualora l'autoveicolo sia dotato di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 3, n. 10, e dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) 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 (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato nel senso che un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, n. 10, di detto regolamento, concepito in modo tale che, al di fuori del funzionamento di prova in condizioni di laboratorio, in condizioni di guida reali il ricircolo dei gas di scarico si verifichi appieno solo in presenza di temperature esterne comprese tra 15 e 33 gradi Celsius, sia consentito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di detto regolamento, ovvero se la [Or. 3] limitazione della piena efficacia del ricircolo dei gas di scarico a condizioni climatiche esistenti in alcune parti dell'Unione europea 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/CE debba essere interpretato nel senso che un vizio di conformità consistente nell'installazione su un veicolo di un impianto di manipolazione vietato dal combinato disposto dell'articolo 3, n. 10, e dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, debba essere considerato quale vizio minore ai sensi di tale disposizione qualora il cessionario, consapevole della sua sussistenza e del suo meccanismo di azione, abbia nondimeno acquistato il veicolo.

Motivazione:

A. Fatti

La seconda resistente fabbrica veicoli; la prima resistente è una concessionaria indipendente dalla seconda. In data 21.12.2013 il ricorrente, un consumatore, acquistava, presso la prima resistente, un veicolo passeggeri fabbricato dalla seconda resistente. È pacifico che il veicolo rientri nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 715/2007. Esso è dotato di un motore diesel di tipo EA 189 della classe EU5. In tale motore il ricircolo dei gas di scarico avveniva, per mezzo

di un software incorporato nella centralina per la gestione del motore, con due modalità operative («tecnica della commutazione»). Nella prima modalità, utilizzata solo nella procedura di prova delle emissioni in condizioni di laboratorio, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico era superiore rispetto alla seconda modalità utilizzata in condizioni di guida normali. Il Kraftfahrt-Bundesamt [ufficio federale per la motorizzazione, in prosieguo: il KBA] rilasciava l'omologazione CE per il tipo di veicolo de quo. La [Or. 4] «tecnica della commutazione» non veniva comunicata alle autorità di omologazione. Se il KBA fosse stato a conoscenza della «tecnica della commutazione», l'omologazione CE non sarebbe stata concessa.

Il ricorrente avrebbe acquistato il veicolo anche essendo a conoscenza del «programma di manipolazione».

Il 15.10.2015 il KBA imponeva alla seconda resistente una «disposizione secondaria sull'omologazione CE adottata a posteriori» ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 2, dell'EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (regolamento tedesco relativo all'omologazione degli autoveicoli, in prosieguo: l'EC-FGV), con la quale ordinava (inter alia) la rimozione degli impianti di manipolazione vietati, al fine di garantire la conformità dei motori omologati del tipo EA189 EU5 alla normativa vigente. Con lettera del 20.12.2016, il KBA confermava alla seconda resistente che la modifica presentata relativa ai dati applicativi era idonea a garantire la conformità alla legge dei veicoli in questione. L'omologazione CE del tipo di veicolo in questione non veniva quindi ritirata o revocata.

Il 15 febbraio 2017 il ricorrente faceva eseguire il «software update» [aggiornamento del software] sul veicolo di cui alla menzionata comunicazione. L'aggiornamento consisteva nel sostituire la «tecnica della commutazione» con una programmazione in base alla quale la modalità di riduzione delle emissioni non è più utilizzata solo in modalità di prova, bensì anche in condizioni di guida, essendo peraltro pienamente efficace solo a temperature esterne comprese tra 15 e 33 gradi Celsius («finestra termica»).

B. Argomenti delle parti

Il ricorrente chiede il risarcimento del danno, l'applicazione della garanzia e l'annullamento del contratto per [Or. 5] vizio del consenso nei confronti della prima resistente e il risarcimento del danno nei confronti della seconda resistente. Egli chiede in via principale il rimborso del prezzo di acquisto contro la restituzione del veicolo, in subordine, una riduzione del prezzo, in subordine l'accertamento della responsabilità delle resistenti per i danni derivanti dall'installazione di un impianto di manipolazione vietato. Il veicolo sarebbe difettoso in quanto la «tecnica della commutazione» costituirebbe un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007. L'aggiornamento del software non avrebbe eliminato il vizio e potrebbe essere causa di futura perdita di valore e danni.

Le resistenti deducono, per contro, che né la «tecnica della commutazione», né la «finestra termica», dovrebbero essere qualificate come impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, n. 10, del regolamento (CE) n. 715/2007 e che, conseguentemente, non sarebbero vietate. Nel procedimento dinanzi a questo Oberster Gerichtshof (Corte Suprema austriaca), esse riconoscono che la «finestra termica» costituisce un impianto di manipolazione. Esso sarebbe tuttavia ammissibile ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, punto di vista condiviso anche dal KBA.

C. Procedimento nazionale

Il giudice di primo grado respingeva la domanda.

Il giudice d'appello rigettava l'impugnazione del ricorrente, rilevando, in definitiva, l'assenza di difetti del veicolo, dal momento che, a seguito dell'effettuazione dell'aggiornamento, il ricorrente non dovrebbe attendersi il ritiro dell'autorizzazione alla circolazione da parte dell'amministrazione. Tutt'al più, l'aggiornamento del software avrebbe posto rimedio a un vizio preesistente. La tecnologia mediante la quale il ricircolo dei gas di scarico sarebbe ridotto in presenza di temperature esterne inferiori a 15 e superiori a 33 gradi Celsius sarebbe ammissibile ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2 [**Or. 6**] del regolamento (CE) n. 715/2007, in quanto necessaria per proteggere il motore da danni.

Questo Oberster Gerichtshof è chiamato a pronunciarsi sul ricorso per cassazione («Revision») del ricorrente, con il quale questi insiste sulla propria domanda.

D. Disposizioni pertinenti

L'articolo 3, n. 10, del regolamento (CE) n. 715/2007 definisce la nozione di «impianto di manipolazione» nell'ambito del regolamento e dei suoi provvedimenti di attuazione nei termini seguenti:

«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».

L'articolo 5, paragrafi 1 e 2, della direttiva medesima 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:...*».

L'articolo 3, n. 9, terzo comma, del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag.1) così dispone:

«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».

L'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 1999/44/CE prevede quanto segue:

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

Il successivo paragrafo 2 dello stesso articolo 2 dispone, inter alia, quanto segue:

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

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».*

A termini del successivo articolo 3, paragrafo 6:

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

L'articolo 922, paragrafo 1, dell'ABGB austriaco (Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch, codice civile) così dispone:

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

[Or. 8]

Ai sensi del successivo articolo 932, paragrafo 1:

«Qualora riscontri un vizio, il cessionario può chiedere la miglioria (eliminazione del vizio o integrazione dell'elemento mancante), la sostituzione del bene,

un'adeguata riduzione del compenso (riduzione del prezzo) o la risoluzione del contratto (azione redibitoria)».

Il paragrafo 4 dello stesso articolo 932 dispone quanto segue:

«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 di rescindere il contratto».

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

«(2) Ai fini dell'eliminazione di vizi nonché di garantire la conformità dei veicoli già immessi in circolazione, componenti o unità tecniche, il Kraftfahrt-Bundesamt [ufficio federale per la motorizzazione] può adottare a posteriori disposizioni accessorie».

E. Motivazione del rinvio pregiudiziale

1.1. Questo Oberster Gerichtshof è chiamato a pronunciarsi sulla sussistenza di un vizio del veicolo acquistato dal ricorrente al momento della consegna e la rettifica del vizio stesso, nonché la sussistenza di un danno derivato al ricorrente dalla seconda resistente.

1.2. In presenza di un vizio eliminabile, sussiste anzitutto il diritto alla miglioria ai sensi dell'articolo 932, paragrafo 1 dell'ABGB. La miglioria deve ripristinare la conformità contrattuale [OMISSIS]. Il diritto alla miglioria viene meno quando il cedente comunica e dimostra di avere eliminato il vizio [Or. 9] apportando una miglioria quale fatto estintivo della pretesa della controparte[OMISSIS].

1.3. L'insufficienza della prestazione contrattuale ai sensi dell'articolo 922 dell'ABGB sussiste, pertanto, quando la prestazione è inferiore, sotto l'aspetto qualitativo o quantitativo, alle caratteristiche normalmente presumibili o garantite [OMISSIS].

1.4. Nel caso di un veicolo passeggeri, la giurisprudenza austriaca parte dal presupposto che debbano essere disponibili le omologazioni ufficiali necessarie ai fini della circolazione su strada[OMISSIS].

2.1. A parere di questo Oberster Gerichtshof, la «tecnica della commutazione» esistente al momento della cessione al ricorrente dell'oggetto della compravendita dev'essere qualificata come impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 3, n.10 e dell'articolo 5 paragrafo 2 del regolamento (CE)

n. 715/2007 [OMISSIS]. Ciò deriva dal fatto che si tratta di un elemento di progetto che rileva i parametri che determinano se il veicolo sia utilizzato in condizioni prova o in condizioni reali di guida e, su questa base, attiva la modalità di funzionamento con una percentuale di ricircolo dei gas di scarico maggiore o minore. In tal modo viene prodotto un effetto sul ricircolo dei gas di scarico e, quindi, su una parte del sistema di controllo delle emissioni. L'attivazione di una modalità con un ricircolo dei gas di scarico inferiore per il funzionamento del veicolo in condizioni reali di guida riduce anche l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni in modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo (cfr. articolo 3, n. 10, del regolamento (CE) 715/2007). La resistente non ha dedotto circostanze che consentirebbero di presumere la sussistenza di una deroga al divieto dell'impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, con riferimento alla «tecnica della commutazione».

2.2. Questo Oberster Gerichtshof muove dal presupposto che il veicolo acquistato dal ricorrente fosse in ogni caso difettoso ai sensi dell'articolo 922 dell'ABGB, dal momento che l'impianto di manipolazione vietato non è stato comunicato all'autorità competente ai fini del rilascio dell'omologazione CE, con conseguente l'invalidità dell'omologazione concessa. Ciò si è tradotto nell'imposizione, da parte della KBA, di disposizioni complementari ai fini dell'omologazione CE.

2.3. La questione se l'autoveicolo presentasse altresì un vizio dovuto al fatto che la prima resistente era tenuta a fornire un veicolo non dotato di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 3, n. 10, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, è oggetto del primo quesito pregiudiziale. In tal caso, occorrerebbe verificare se, successivamente al «software update», fosse ancora presente un impianto di manipolazione vietato. Il secondo quesito pregiudiziale verte su tale aspetto. Il terzo quesito riguarda le conseguenze giuridiche di un vizio che permane anche successivamente all'effettuazione del «software update».

2.4. La valutazione del vizio di conformità è rilevante anche ai fini della valutazione della responsabilità della seconda resistente, in quanto il ricorrente fa derivare il danno subito essenzialmente dall'acquisto di un veicolo non conforme al contenuto del contratto e dall'esistenza di un impianto di manipolazione vietato. **[Or. 11].**

Sulla prima questione:

3.1. La questione se l'approvazione dell'aggiornamento del software disposta dall'autorità competente ai fini dell'omologazione CE abbia, di per sé, determinato la miglioria dell'oggetto della compravendita dipende dalla valutazione di ciò che il cedente è tenuto a fornire in base al contratto.

3.2. A parere del ricorrente, il contratto di vendita prevede non solo l'esistenza dell'omologazione CE, ma anche l'assenza nel veicolo di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 3, n. 10, in combinato disposto con l'articolo 5 del regolamento (CE) n. 715/2007.

4.1. L'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 1999/44/CE stabilisce le condizioni alle quali si presume che i beni di consumo siano conformi al contratto. Nella dottrina ciò viene interpretato nel senso che la direttiva creerebbe una presunzione quanto al contenuto dell'accordo contrattuale in merito alla conformità contrattuale del bene venduto [OMISSIS], ragion per cui, a fronte di un bene non rispondente ai requisiti stabiliti dalla direttiva, si può presumere un vizio di conformità. Spetterebbe, quindi, al cedente dimostrare che, in realtà, sia stato pattuito un *quid* diverso. Rispetto all'impostazione accolta nell'ABGB, secondo cui il cessionario è tenuto a dimostrare non solo la difformità del bene dagli obblighi contrattuali, bensì anche il contenuto del contratto, ciò determinerebbe un alleggerimento dell'onere della prova per l'acquirente [OMISSIS]. **[Or. 12]**

4.2. Il criterio della qualità e delle prestazioni «ragionevolmente attendibili» deve basarsi sul modello di consumo europeo [OMISSIS].

4.3. Secondo questo giudice del rinvio, ciò potrebbe essere inteso nel senso che nel caso di un prodotto quale un autoveicolo, notoriamente soggetto a requisiti normativi, si deve ritenere che anche il consumatore medio considerato normalmente informato e ragionevolmente attento e avveduto (CGUE, sentenze dell'8.4.2003, C-44/01, *Pippig Augenoptik*, ECLI:EU:C:2003:205, punto 55 e dell'8.2.2017, C-562/15, *Carrefour Hypermarches*, ECLI:EU:C:2017:95, punto 31), debba attendersi il rispetto di tali disposizioni. Appare infatti evidente che, da questo punto di vista, il vincolo all'ordinamento giuridico fa parte delle ragionevoli aspettative del consumatore. Il fatto che i veicoli debbano essere sottoposti ad una procedura di omologazione non osta necessariamente all'interpretazione sopra esposta dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 1999/44/CE. Del pari, non sarebbe pertanto determinante la questione se l'assenza di un software quale la «tecnica della commutazione» rivestisse importanza soggettiva per l'acquirente.

4.4. La conseguenza di tale interpretazione sarebbe che il venditore di un autoveicolo dovrebbe fornire garanzie non solo quanto all'esistenza dell'omologazione richiesta per l'uso normalmente presunto ai sensi dell'articolo 922 dell'ABGB, ma anche circa il fatto che il veicolo non contenga elementi di progetto vietati.

Sulla seconda questione: **[Or. 13]**

5.1. In caso di soluzione negativa alla prima questione, si deve ritenere che la prima resistente fosse tenuta a consegnare un veicolo non dotato di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 3, n. 10, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007. In questo caso, la

richiesta di miglioria avanzata dal ricorrente ai sensi dell'articolo 932, paragrafo 1, dell'ABGB sarebbe finalizzata a ripristinare tale situazione.

5.2. Pertanto, il tentativo di miglioria attraverso l'installazione del «software update» non sarebbe efficace già per il sol fatto che la KBA non abbia revocato o ritirato l'omologazione CE concessa. Occorrerebbe piuttosto valutare se sul veicolo acquistato fosse tuttora installato un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007.

5.3. A tal fine, nella specie rilevanza decisiva riveste la questione se la programmazione esistente, che implica una «finestra termica», possa rientrare nella fattispecie derogatoria di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2007, fatta valere dalle resistenti, o se tale eventualità sia esclusa a priori, come sostiene il ricorrente. Il ricorrente si fonda sul fatto che la «finestra termica» provocherebbe un uso dell'impianto di manipolazione talmente esteso, da invertire il rapporto regola-eccezione di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007.

6.1. Obiettivo del regolamento (CE) n. 715/2007, oltre a garantire il mercato interno, è stabilire prescrizioni tecniche uniformi per l'omologazione dei veicoli a motore, al fine di garantire elevati livelli di tutela dell'ambiente (considerando 1 del regolamento (CE) n. 715/2007). Per migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite riguardanti l'inquinamento occorre [Or. 14] ridurre notevolmente le emissioni di ossido di azoto provocato dai veicoli con motore diesel (considerando 6 del regolamento (CE) n. 715/2007).

6.2. Secondo questo giudice del rinvio, tali obiettivi suggeriscono un'interpretazione restrittiva delle deroghe contemplate dall'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, del regolamento (CE) n. 715/2007.

6.3. Ai sensi dell'articolo 3, n.9, terzo comma, del regolamento (CE) n. 692/2008, il costruttore fornisce all'autorità di omologazione informazioni sulla strategia di funzionamento del sistema di ricircolo dei gas di scarico, compreso il funzionamento a bassa temperatura. Secondo questo Oberster Gerichtshof, da questa disposizione discende che la mera prevalenza di «basse» temperature non dispensi dal requisito del funzionamento del sistema di ricircolo dei gas di scarico.

6.4. La tecnica della «finestra termica» consente di regolare il ricircolo dei gas di scarico affinché la modalità di riduzione delle emissioni sia pienamente efficace solo a temperature esterne comprese tra 15 e 33 gradi Celsius.

6.5. È evidente che in una parte dell'Unione Europea, ad esempio in Austria, le temperature medie sono inferiori a 15 gradi Celsius per diversi mesi all'anno (cfr. ad esempio <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/lufttemperatur.html>, consultato il 17.3.2020, secondo cui a Vienna nel 2018 le temperature medie sono state inferiori ai 15 gradi Celsius per sei mesi su dodici). Le temperature esterne alle quali il ricircolo dei gas di scarico garantisce piena efficacia in un tipo di

veicolo come quello in questione non vengono quindi raggiunte, in media, in una parte considerevole dell'anno. Le resistenti sostengono pertanto, [Or. 15] richiamandosi ad una disposizione derogatoria (quale l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2007), di avere il diritto di derogare al divieto di utilizzo di un impianto di manipolazione per circa metà dell'anno.

6.7. Il principio secondo cui le eccezioni devono sempre essere interpretate restrittivamente (cfr. CGUE, sentenza dell'11.12.2014, C-212/13, *Rynes*, ECLI:EU:C:2014:2428, punto 29; conclusioni dell'avvocato generale Bot del 20.6.2013, C-309/12, *Gomes Viana Novo e a.*, ECLI:EU:C:2013:419, paragrafo 26), e lo scopo di ridurre le emissioni di ossido di azoto perseguito dal regolamento (CE) n. 715/2007, potrebbero deporre nel senso che un impianto di manipolazione così ampiamente utilizzato non può essere giustificato in base a nessuna delle deroghe di cui all'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, del regolamento (CE) n. 715/2007.

Sulla terza questione:

7.1. Secondo la giurisprudenza austriaca, per valutare la sussistenza di un vizio minore che escluda la risoluzione del contratto ai sensi dell'articolo 932, paragrafo 4, dell'ABGB, occorre procedere ad una ponderazione oggettiva degli interessi delle parti contraenti, in funzione del contratto concreto e delle circostanze del caso di specie [OMISSIS].

7.2. La terza questione riguarda la tesi sostenuta dalla dottrina sull'articolo 932, paragrafo 4, prima frase, dell'ABGB, secondo cui un vizio è minore (solo) qualora il cessionario abbia concluso il contratto essendo a conoscenza del vizio stesso (nella specie, l'esistenza di un impianto di manipolazione e dei suoi effetti), anche se a condizioni diverse [OMISSIS]. [Or. 16]

A parere di questo giudice del rinvio, il tenore letterale dell'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva 1999/44/CE non è così univoco da poterlo considerare quale *acte clair*.

[OMISSIS]

Vienna, 17 marzo 2020

[OMISSIS] [sul diritto processuale]