



Stampa e Informazione

Corte di giustizia dell'Unione europea

COMUNICATO STAMPA n. 52/20

Lussemburgo, 30 aprile 2020

Conclusioni dell'avvocato generale nella causa C-693/18
CLCV e a. (impianto di manipolazione su motore diesel)

Secondo l'avvocato generale Sharpston, un dispositivo che, durante i test di omologazione dei veicoli a motore diesel, potenzia il funzionamento del sistema di controllo delle emissioni di detti veicoli costituisce un «impianto di manipolazione» vietato dal diritto dell'Unione

L'obiettivo di rallentare il processo di invecchiamento del motore o la formazione di incrostazioni all'interno di esso non giustifica il ricorso a un siffatto dispositivo

La società X è una casa automobilistica che commercializza veicoli a motore in Francia. Detta società avrebbe immesso sul mercato veicoli dotati di un software in grado di falsare i risultati dei test di omologazione relativi alle emissioni di gas inquinanti, come gli ossidi di azoto (in prosieguo: «NO_x»).

A seguito di rivelazioni apparse sulla stampa, la procura di Parigi (Francia) ha avviato un'inchiesta sfociata nell'apertura di un procedimento penale a carico della società X. Il reato contestato consisterebbe nell'aver tratto in inganno gli acquirenti di veicoli dotati di motore diesel sulle qualità essenziali di detti veicoli e sui controlli compiuti prima della loro immissione sul mercato.

I veicoli controversi erano dotati di una valvola di ricircolo dei gas di scarico (EGR). La valvola EGR è una delle tecnologie utilizzate dalle case automobilistiche per controllare e ridurre le emissioni finali di NO_x. Si tratta di un sistema che consiste nel reimmettere una parte dei gas di scarico del motore verso il sistema di aspirazione, vale a dire nella presa d'aria del motore, al fine di ridurre le emissioni finali di NO_x.

Prima di essere immessi sul mercato, tali veicoli sono stati sottoposti a test di omologazione compiuti in laboratorio secondo un ciclo (il New European Driving Cycle) predefinito in funzione di diversi parametri tecnici (temperatura, velocità, ecc.). Detti test mirano, in particolare, a verificare il livello di emissioni di NO_x e il rispetto dei limiti fissati al riguardo dal regolamento (CE) n. 715/2007¹. Pertanto, le emissioni dei veicoli controversi non erano state analizzate in condizioni di guida reali.

Una perizia tecnica eseguita nell'ambito dell'indagine giudiziaria ha concluso riconoscendo la presenza, nei veicoli controversi, di un impianto in grado di rilevare le fasi dei test di omologazione e di adattare di conseguenza il funzionamento del sistema EGR in modo da rispettare il limite regolamentare previsto per le emissioni. Per contro, in condizioni diverse da quelle dei test di omologazione, vale a dire quando i veicoli circolano in una situazione di normalità, detto dispositivo comporta una disattivazione (parziale) del sistema EGR e – di conseguenza – un aumento delle emissioni di NO_x. Il perito ha precisato che, se il funzionamento del sistema EGR nella circolazione reale fosse stato conforme a quello che avveniva nel corso dei test di omologazione, detti veicoli avrebbero prodotto quasi il 50% di NO_x in meno. Tuttavia, gli interventi di manutenzione di tali veicoli sarebbero stati più frequenti e costosi a causa, in particolare, di una più veloce formazione di incrostazioni all'interno del motore.

¹ Regolamento 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).

Il vicepresidente del Tribunale di primo grado di Parigi (Francia) incaricato dell'attività istruttoria nutre dubbi quanto alla conformità dei veicoli considerati ai requisiti di cui al regolamento n. 715/2007 e, in particolare, quanto alla liceità del dispositivo succitato.

Infatti, il regolamento vieta esplicitamente l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni in condizioni normali di utilizzazione.

Il giudice nazionale ha deciso di adire la Corte di giustizia al fine di ottenere chiarimenti, segnatamente sulla definizione e sulla portata delle nozioni di «sistema di controllo delle emissioni» e di «impianto di manipolazione».

Nelle sue conclusioni odierne, l'avvocato generale Eleanor Sharpston ricorda anzitutto che la nozione di «impianto di manipolazione» di cui all'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 indica 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'avvocato generale esamina la nozione di «sistema di controllo delle emissioni» al fine di stabilire se essa copra unicamente le tecnologie e le strategie di riduzione delle emissioni a valle (dopo la loro formazione) o se, al contrario, essa ricomprenda anche tecnologie e strategie che, come il sistema EGR, riducono le emissioni a monte (nel corso della loro formazione). La società X aveva sostenuto un'interpretazione restrittiva che circoscrive la portata di detta nozione alle tecnologie e alle strategie operanti unicamente a valle.

Al termine della sua analisi delle disposizioni del regolamento n. 715/2007 e, in particolare, alla luce degli obiettivi di tutela dell'ambiente e di miglioramento della qualità dell'aria all'interno dell'Unione, l'avvocato generale conclude nel senso che **la nozione di «sistema di controllo delle emissioni» ricomprende sia le tecnologie, le strategie e le componenti meccaniche o informatiche che consentono di ridurre le emissioni (NOx compresi) a monte, come il sistema EGR, sia quelle che permettono di trattarle e di ridurle a valle, dopo la loro formazione.**

Quanto alla nozione di «impianto di manipolazione», l'avvocato generale considera che **un dispositivo che rileva tutti i parametri legati allo svolgimento delle procedure di omologazione al fine di attivare o intensificare, nel corso di dette procedure, il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni e ottenere così l'omologazione del veicolo, è un «impianto di manipolazione»**, anche se il potenziamento del funzionamento di detto sistema di controllo delle emissioni può avvenire anche in maniera puntuale laddove, casualmente, le condizioni esatte di avvio di detto potenziamento si presentino nel quadro delle normali condizioni di utilizzo del veicolo.

Infine, l'avvocato generale osserva che, in forza del regolamento n. 715/2007, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia di sistemi di controllo delle emissioni è sì vietato, ma può essere eccezionalmente autorizzato, in particolare quando «l'impianto si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro dei veicoli».

Tuttavia, l'avvocato generale ricorda che detta eccezione deve essere interpretata in maniera restrittiva.

A tale riguardo, a suo parere, l'eccezione di cui trattasi riguarda unicamente la protezione del motore dall'insorgenza di danni immediati e improvvisi (e non da effetti a più lungo termine quali l'usura o la perdita di valore patrimoniale).

Inoltre, l'avvocato generale osserva che, a norma del regolamento n. 715/2007, incombe alle case automobilistiche l'obbligo di controllare che i veicoli rispettino i limiti regolamentari in materia di emissioni per tutto il corso del loro funzionamento normale. Ciò implica che tali veicoli devono

funzionare in modo sicuro, rispettando al contempo detti limiti. Benché non si possa escludere che il funzionamento di un sistema di controllo delle emissioni possa influire negativamente (a lungo termine) sulla longevità o l'affidabilità del motore, detta circostanza non giustifica affatto la disattivazione di tale sistema nell'ambito del normale funzionamento del veicolo, in condizioni normali di utilizzo, con il solo obiettivo di proteggere il motore dal processo di invecchiamento o dalla progressiva formazione di incrostazioni, salvo privare la normativa del suo effetto utile.

Pertanto, l'avvocato generale considera che **solo i rischi immediati di danni che pregiudichino l'affidabilità del motore e comportino un pericolo concreto in fase di guida del veicolo possono giustificare la presenza di un impianto di manipolazione.**

L'avvocato generale Sharpston ritiene così che **l'obiettivo di rallentare il processo di invecchiamento del motore o la formazione di incrostazioni all'interno di esso non giustifichi il ricorso a un impianto di manipolazione.**

L'avvocato generale precisa che compete al giudice nazionale stabilire se il dispositivo controverso rientri nell'ambito di detta eccezione.

Tuttavia, l'avvocato generale osserva che, secondo il perito nominato dal giudice nazionale, il sistema EGR «non ha un impatto distruttivo sul motore» ma può, con l'uso, diminuirne le prestazioni e accelerare la formazione di incrostazioni, rendendo così gli interventi di manutenzione «più frequenti e costosi». Alla luce di tale constatazione, riportata nella perizia, l'avvocato generale sostiene che **l'impianto di manipolazione controverso non sembra necessario a proteggere il motore da avarie o danni e a garantire il funzionamento del veicolo in piena sicurezza.**

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 è pubblicato sul sito CURIA il giorno della lettura.

Contatto stampa: Eleonora Montserrat Pappalettere 📞 (+352) 4303 8575