



COMUNICATO STAMPA n. 124/22

Lussemburgo, 14 luglio 2022

Sentenze della Corte nelle cause C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen e C-145/20 | Porsche Inter Auto e Volkswagen

Un software installato su veicoli diesel che, a temperature ordinarie e per la maggior parte dell'anno, riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni costituisce un impianto di manipolazione vietato

Non trattandosi di un vizio minore, per principio la risoluzione del contratto di vendita del veicolo non è esclusa

Alcuni acquirenti di veicoli Volkswagen dotati di un software che riduce il ricircolo dei gas inquinanti del veicolo a seconda, in particolare, della temperatura rilevata, chiedono dinanzi ai giudici austriaci l'annullamento dei loro contratti di vendita conclusi tra il 2011 e il 2013.

Secondo le indicazioni di tali giudici, questo software garantisce il rispetto dei valori limite stabiliti a livello dell'Unione per l'emissione di ossido di azoto (NOx) solo quando la temperatura esterna si colloca tra 15 e 33 gradi Celsius (in prosieguo: l'«intervallo termico»). Al di fuori di tale intervallo, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico (EGR) si riduce in modo lineare fino a 0, il che comporta un superamento dei valori limite.

Tale intervallo termico risulta da un aggiornamento del software dei veicoli di cui trattasi effettuato dalla Volkswagen allo scopo di sostituire un software vietato ai sensi del diritto dell'Unione. L'Ufficio federale tedesco della motorizzazione civile aveva autorizzato tale aggiornamento, avendo raggiunto la conclusione che quest'ultimo non implicava un impianto di manipolazione vietato.

La Corte suprema austriaca, il tribunale regionale di Eisenstadt e il tribunale regionale di Klagenfurt hanno proposto alla Corte di giustizia varie questioni relative alla liceità di tale intervallo termico e agli eventuali diritti degli acquirenti, nel caso in cui si tratti di consumatori, ai sensi della normativa europea in vigore all'epoca dei fatti.

Con sentenze pronunciate in data odierna, la Corte dichiara che **un dispositivo che garantisce il rispetto dei valori limite di emissione di ossido di azoto unicamente nell'intervallo termico costituisce un impianto di manipolazione in linea di principio vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007**¹.

La Corte sottolinea a tal proposito, da un lato, che temperature ambiente inferiori a 15° Celsius sono abituali nel territorio dell'Unione. Dall'altro lato, i valori limite di emissione stabiliti a livello dell'Unione devono essere rispettati anche quando le temperature sono nettamente inferiori a 15° Celsius. Pertanto, un software come quello di cui trattasi riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni in condizioni di uso normali.

¹ 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).

Il solo fatto che tale dispositivo contribuisca al funzionamento o alla protezione di componenti distinte dal motore, come la valvola EGR, lo scambiatore EGR e il filtro antiparticolato diesel, non lo rende per questo lecito.

Si potrebbe giungere a una conclusione diversa qualora si dimostrasse che tale impianto risponde strettamente all'esigenza di scongiurare i rischi immediati di danni o avarie al motore, causati da un malfunzionamento di una di dette componenti, **che presentino una gravità tale da comportare un concreto pericolo durante la guida del veicolo** dotato di tale impianto. Una siffatta «esigenza» sussiste unicamente quando, al momento dell'omologazione CE di tale dispositivo o del veicolo che ne è provvisto, nessun'altra soluzione tecnica consente di evitare simili rischi. **Spetta ai giudici del rinvio verificare se tale ipotesi ricorra nel caso dell'impianto di manipolazione di cui sono dotati i veicoli in questione.** In tale contesto la Corte ricorda tuttavia che il solo scopo di proteggere il motore dalla formazione di incrostazioni e dall'invecchiamento non può giustificare l'installazione dell'impianto di manipolazione ².

In ogni caso, anche se sussistesse l'esigenza sopra descritta, **l'impianto di manipolazione è vietato qualora debba, in condizioni normali di circolazione, funzionare per la maggior parte dell'anno**. Infatti, ammettere un tale impianto potrebbe condurre ad applicare l'eccezione più spesso del divieto e arrecherebbe quindi un pregiudizio sproporzionato al principio stesso della limitazione delle emissioni di ossido di azoto.

La Corte precisa, inoltre, che la circostanza che un impianto di manipolazione sia stato installato dopo la messa in servizio di un veicolo è irrilevante per valutare se l'utilizzo di tale dispositivo sia vietato.

Per quanto riguarda i diritti dei consumatori nel caso in cui abbiano acquistato un bene non conforme al contratto, la normativa europea applicabile all'epoca dei fatti, ossia la direttiva 1999/44 ³, prevedeva che il consumatore potesse chiedere al venditore di riparare il bene o di sostituirlo, salvo che ciò fosse impossibile o sproporzionato. Soltanto se il consumatore non ha diritto né alla riparazione né alla sostituzione o se il venditore non ha esperito alcuno di tali rimedi entro un periodo ragionevole o senza notevoli inconvenienti per il consumatore, quest'ultimo può chiedere una congrua riduzione del prezzo o la risoluzione del contratto. Tuttavia, la risoluzione è esclusa se il difetto di conformità del bene è minore.

La Corte dichiara a tal proposito che un veicolo non presenta la qualità abituale dei beni dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi e quindi non è conforme al contratto 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 vietato.

Inoltre, **un difetto di conformità del genere non può essere qualificato come «minore»**, anche supponendo che il consumatore, se fosse stato al corrente dell'esistenza e del funzionamento di detto dispositivo, avrebbe comunque acquistato tale veicolo. Di conseguenza, per principio la risoluzione del contratto non è esclusa.

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.

² V. a tal proposito la sentenza della Corte del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), [C-693/18](#) (v. comunicato stampa [n. 170/20](#)).

³ 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).

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

Il testo integrale e il riassunto delle sentenze ([C-128/20](#), [C-134/20](#) e [C-145/20](#)) sono pubblicati sul sito CURIA il giorno della pronuncia.

Contatto stampa: Cristina Marzagalli ☎ (+352) 4303 8575.

Immagini della pronuncia della sentenza sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

Restate connessi!

