



COMUNICATO STAMPA n. 176/22

Lussemburgo, 8 novembre 2022

Sentenza della Corte nella causa C-873/19 | Deutsche Umwelthilfe (Omologazione dei veicoli a motore)

Le associazioni per la tutela dell'ambiente riconosciute devono poter impugnare in via giurisdizionale un'omologazione CE di veicoli dotati di «impianti di manipolazione» che possono essere vietati

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

La Deutsche Umwelthilfe, associazione per la tutela dell'ambiente legittimata ad agire in giudizio conformemente alla normativa tedesca, impugna dinanzi al Tribunale amministrativo dello Schleswig-Holstein la decisione dell'Ufficio federale tedesco della motorizzazione civile con la quale è stato autorizzato, per taluni veicoli Volkswagen¹, l'utilizzo di un software che riduce il ricircolo dei gas inquinanti in funzione della temperatura esterna.

Il software di cui trattasi stabilisce un intervallo termico in base al quale la percentuale di ricircolo dei gas di scarico è dello 0% quando la temperatura esterna è inferiore a - 9°C, dell'85% quando si colloca tra - 9 e 11°C, e, al di sopra degli 11°C, aumenta, per essere operativa al 100% unicamente a una temperatura esterna superiore ai 15°C. Pertanto, quando viene raggiunta la temperatura media registrata in Germania, che per l'anno 2018 sarebbe stata di 10,4°C, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico risulta ridotta all'85%.

Secondo la Deutsche Umwelthilfe, un tale intervallo termico costituisce un impianto di manipolazione vietato dal diritto dell'Unione.

La Germania, contro la quale è proposto il ricorso, afferma che la Deutsche Umwelthilfe non è legittimata ad agire per impugnare la decisione controversa, la quale modifica un'omologazione CE, cosicché il suo ricorso è irricevibile. Inoltre, l'intervallo termico di cui trattasi sarebbe compatibile con il diritto dell'Unione.

Nutrendo dubbi riguardo a entrambi tali aspetti, il Tribunale amministrativo dello Schleswig-Holstein ha chiesto alla Corte di giustizia di interpretare, da un lato, la Convenzione di Aarhus sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, in combinato disposto con la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (in prosieguo: la «Carta»), e, dall'altro, il regolamento n. 715/2007 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.

Con la sentenza pronunciata in data odierna, la Corte risponde, **in primo luogo**, che **la Convenzione di Aarhus, in combinato disposto con la Carta**, deve essere interpretata nel senso che essa **osta a che un'associazione per la tutela dell'ambiente, legittimata ad agire in giudizio conformemente al diritto nazionale, non possa**

¹ Si tratta di veicoli del modello VW Golf Plus TDI, dotati di un motore diesel di tipo EA 189 della classe Euro 5.

impugnare dinanzi a un giudice nazionale una decisione amministrativa che concede o modifica un'omologazione CE eventualmente in contrasto con il divieto di utilizzo di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni.

Infatti, la Convenzione di Aarhus, in combinato disposto con la Carta, obbliga gli Stati membri a garantire una tutela giurisdizionale effettiva e vieta loro di privare tali associazioni di ogni possibilità di far controllare il rispetto di talune norme del diritto dell'Unione in materia ambientale.

In secondo luogo, per quanto riguarda l'intervallo termico di cui trattasi, la Corte ricorda di aver già dichiarato, con riferimento a un intervallo termico identico ², che **un dispositivo che garantisce il rispetto dei valori limite di emissione solo quando la temperatura esterna si colloca tra 15 e 33°C e l'altitudine a cui si circola è inferiore a 1 000 metri costituisce un «impianto di manipolazione».**

Secondo il regolamento n. 715/2007, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni è vietato. Tuttavia, come già dichiarato dalla Corte, **un impianto di manipolazione può eccezionalmente essere giustificato a condizione che si dimostri che tale impianto risponde strettamente alla necessità di evitare i rischi immediati di danni o avarie al motore, causati da un malfunzionamento di una componente 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 di detto impianto.** Nel caso di specie, spetta al giudice del rinvio appurare se ricorra una tale circostanza.

Inoltre, come la Corte ha altresì già dichiarato, **una tale «necessità» di utilizzare l'impianto sussiste unicamente quando, al momento dell'omologazione CE di detto dispositivo o del veicolo che ne è provvisto, nessun'altra soluzione tecnica consente di evitare rischi immediati di danni o avarie al motore che comportino un concreto pericolo in occasione della guida del veicolo.**

In ogni caso, la Corte ricorda che, anche se sussistesse la necessità 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 (NOx).

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](#) e il [riassunto](#) della sentenza 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!



² Sentenze della Corte del 14 luglio 2022, GSMB Invest, [C-128/20](#), Volkswagen, [C-134/20](#), nonché Porsche Inter Auto e Volkswagen, [C-145/20](#) (v. altresì [comunicato stampa n. 124/22](#)).