



## Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

17 dicembre 2020\*

«Rinvio pregiudiziale – Ravvicinamento delle legislazioni – Regolamento (CE) n. 715/2007 – Articolo 3, punto 10 – Articolo 5, paragrafo 2 – Impianto di manipolazione – Veicoli a motore – Motore diesel – Emissioni di agenti inquinanti – Programma che agisce sulla centralina di controllo del motore – Tecnologie e strategie volte a consentire di limitare la produzione delle emissioni di agenti inquinanti»

Nella causa C-693/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dai juges d'instruction du tribunal de grande instance de Paris (giudici istruttori del Tribunale di primo grado di Parigi, Francia), con decisione del 26 ottobre 2018, pervenuta in cancelleria il 29 ottobre 2018, nel procedimento penale a carico di

**X,**

con l'intervento di:

**CLCV e a.,**

**A e a.,**

**B,**

**AGLP e a.**

**C e a.,**

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta da A. Arabadjiev, presidente di sezione, T. von Danwitz e P.G. Xuereb (relatore), giudici,  
avvocato generale: E. Sharpston

cancelliere: V. Giacobbo, amministratrice

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 7 novembre 2019,

considerate le osservazioni presentate:

– per X, da D. Lecat, P. Benson e J. Philippe, avocats, nonché da R.B.A. Wollenschläger, Rechtsanwalt;

\* Lingua processuale: il francese.

- per A e a., da C. Constantin-Vallet, avocat;
  - per B, da P. Peuvrel e X. Leuck, avocats;
  - per AGLP e a., da F. Sartre, avocat;
  - per C e a., da J. Bensaid e F. Verdier, avocats;
  - per il governo francese, inizialmente da D. Colas, J. Traband, E. Leclerc e A.-L. Desjonquères, successivamente da J. Traband, E. Leclerc e A.-L. Desjonquères, in qualità di agenti;
  - per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da G. Palatiello e P. Pucciariello, avvocati dello Stato;
  - per la Commissione europea, da J.-F. Brakeland, M. Huttunen e A.C. Becker, in qualità di agenti,
- sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 30 aprile 2020,
- ha pronunciato la seguente

### **Sentenza**

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3, punto 10, e dell'articolo 5, paragrafo 2, del 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).
- 2 La domanda è stata presentata nell'ambito di un procedimento penale avviato a carico della società X, una casa automobilistica, per aver immesso nel mercato francese veicoli a motore dotati di un software in grado di modificare il sistema di controllo delle emissioni di gas inquinanti in base alle condizioni di guida dal medesimo individuate.

### **Contesto normativo**

#### ***Diritto internazionale***

- 3 Il regolamento n. 83 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) – Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni inquinanti in base al carburante utilizzato dal motore (GU 2006, L 375, pag. 232) stabilisce requisiti tecnici riguardanti l'omologazione per tipo (in prosieguo: l'"omologazione") degli autoveicoli.
- 4 Il punto 2.16 di detto regolamento prevede quanto segue:

«Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni.

(...)

- 2.16. Per "impianto di manipolazione (defeat device)" si intende ogni elemento di progetto che rileva la temperatura, la velocità del veicolo, il numero di giri del motore, la marcia innestata, la depressione nel collettore o qualsiasi altro parametro al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni, in

modo da diminuire l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni in condizioni che si riscontrano durante il normale funzionamento e la normale utilizzazione del veicolo. Un elemento rispondente a tali caratteristiche può non essere considerato un impianto di manipolazione se:

2.16.1. la necessità di un simile impianto è giustificata ai fini della protezione del motore contro danni o incidenti e del funzionamento sicuro del veicolo, oppure

2.16.2. l'impianto funziona esclusivamente quando è necessario per l'avviamento del motore, oppure

2.16.3. le condizioni sono sostanzialmente comprese nei procedimenti di prova di tipo I o VI».

- 5 Dal punto 7.3.1.2 del regolamento n. 83 UNECE risulta che il ricircolo dei gas combusti [Exhaust Gas Recirculation (EGR)] figura tra i parametri del sistema di controllo delle emissioni.

### ***Diritto dell'Unione***

#### *La decisione 97/836/CE*

- 6 In applicazione dell'articolo 1 della decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997, ai fini dell'adesione della Comunità europea all'accordo della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni («Accordo del 1958 riveduto») (GU 1997, L 346, pag. 78), la Comunità europea ha aderito all'accordo medesimo.

- 7 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, di tale decisione:

«In conformità dell'articolo 1, punto 5 dell'[accordo riveduto del 1958], la Comunità dichiara di limitare la propria adesione all'applicazione dei regolamenti UNECE elencati nell'allegato II della presente decisione».

- 8 Tra i regolamenti UNECE elencati in tale allegato II figura il regolamento n. 83 UNECE.

#### *La direttiva quadro*

- 9 A termini del considerando 11 della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (GU 2007, L 263, pag. 1), come modificata dal regolamento (CE) n. 1060/2008 della Commissione, del 7 ottobre 2008 (GU 2008, L 292, pag. 1; in prosieguo: la «direttiva quadro»):

«(...) i regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) a cui la Comunità aderisce in applicazione di detta decisione e le modifiche dei regolamenti UNECE a cui essa ha già aderito dovrebbero essere incorporati nella procedura di omologazione comunitaria come prescrizioni relative all'omologazione CE dei veicoli o come alternativi alla normativa comunitaria in vigore. (...)»

10 L'articolo 34, paragrafo 1, di tale direttiva quadro prevede quanto segue:

«I regolamenti UNECE ai quali la Comunità ha aderito e che sono elencati nell'allegato IV, parte I, e nell'allegato XI fanno parte dell'omologazione CE di un veicolo allo stesso modo delle direttive particolari o dei regolamenti. Essi si applicano alle categorie di veicoli elencati nelle pertinenti colonne della tabella dell'allegato IV, parte I, e dell'allegato XI».

11 Il successivo articolo 35, paragrafo 1, primo comma, così dispone:

«I regolamenti UNECE elencati nell'allegato IV, parte II, sono riconosciuti equivalenti alle direttive particolari o ai regolamenti corrispondenti se caratterizzati dallo stesso campo di applicazione ed oggetto».

12 Il regolamento n. 83 UNECE figura nell'allegato IV della direttiva quadro.

*Il regolamento n. 715/2007*

13 I considerando 1 e da 4 a 6 del regolamento n. 715/2007 così recitano:

«(1) (...) Le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dovrebbero (...) essere armonizzate per evitare condizioni divergenti da uno Stato membro all'altro e garantire elevati livelli di tutela dell'ambiente.

(...)

(4) (...) ulteriori riduzioni delle emissioni prodotte dal settore dei trasporti (aerei, marittimi e terrestri), dalle famiglie e dal settore energetico, agricolo e industriale [sono necessarie] per raggiungere gli obiettivi dell'Unione europea di qualità dell'aria. (...)

(5) Per conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria perseguiti dall'Unione europea, occorre uno sforzo costante per ridurre le emissioni dei veicoli. (...)

(6) In particolare, per migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite riguardanti l'inquinamento occorre ridurre notevolmente le emissioni di ossido di azoto provocato dai veicoli con motore diesel. (...)

14 L'articolo 3, punti 6 e 10, del regolamento medesimo prevede quanto segue:

«Nell'ambito delle finalità del presente regolamento e dei suoi provvedimenti di attuazione si applicano le seguenti definizioni:

(...)

6) “emissioni dallo scarico”: emissione di gas inquinanti e di particolato;

(...)

10) “impianto di manipolazione”: 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».

15 Il successivo articolo 4, paragrafi 1 e 2, così recita:

«1. I costruttori dimostrano che tutti i veicoli nuovi venduti, immatricolati o messi in servizio nella Comunità sono stati omologati conformemente al presente regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione. I costruttori dimostrano inoltre che tutti i nuovi dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento da omologare, venduti o messi in servizio nella Comunità, sono stati omologati conformemente al presente regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione.

Tali obblighi comprendono il rispetto dei limiti delle emissioni di cui all'allegato I e dei provvedimenti d'attuazione di cui all'articolo 5.

2. I costruttori garantiscono il rispetto delle procedure di omologazione a verifica della conformità della produzione, della durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento e della conformità in condizioni d'uso.

Le misure tecniche adottate dal costruttore devono inoltre essere tali da garantire che le emissioni dallo scarico e le emissioni per evaporazione risultino effettivamente limitate, conformemente al presente regolamento, per tutta la normale durata di vita dei veicoli in condizioni normali di utilizzazione. (...)

(...)»

16 Ai sensi del successivo articolo 5, paragrafi 1 e 2:

«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;
- b) l'impianto non funziona dopo l'avvio del motore;
- c) le condizioni sono in sostanza comprese nelle procedure di prova a verifica delle emissioni per evaporazione e delle emissioni medie dallo scarico».

17 L'allegato I di tale regolamento, intitolato «Limiti d'emissione», prevede, in particolare, i valori limite delle emissioni di ossido di azoto.

*Il regolamento (CE) n. 692/2008*

18 L'articolo 1 del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento n. 715/2007 (GU 2008, L 199, pag. 1), prevede quanto segue:

«Il presente regolamento definisce le misure di attuazione degli articoli 4, 5 e 8 del regolamento (CE) n. 715/2007».

19 Ai sensi del successivo articolo 2, punto 18:

«Agli effetti del presente regolamento, si applicano le definizioni seguenti:

(...)

18. “sistema di controllo delle emissioni”, in relazione al sistema OBD [diagnostica di bordo]: il dispositivo di controllo per la gestione elettronica del motore e qualunque componente del sistema di scarico o di evaporazione in relazione con le emissioni che invia un input o riceve un output dal dispositivo di controllo».

- 20 L'allegato III di detto regolamento, intitolato «Verifica delle emissioni medie allo scarico in condizioni ambiente (prova di tipo 1)», così dispone:

«1. Introduzione

Il presente allegato descrive il procedimento da utilizzare per la prova di tipo 1, con cui si verificano le emissioni medie allo scarico in condizioni ambiente.

(...».

- 21 Il successivo allegato XI, intitolato «Diagnostica di bordo (OBD) dei veicoli a motore», prevede, all'appendice 2, relativa alle «[c] aratteristiche essenziali della famiglia di veicoli»:

«(...)

Sistema di controllo delle emissioni:

(...)

– ricircolo dei gas di scarico (con o senza).

(...».

### ***Diritto francese***

- 22 L'articolo L. 213-1 del code de la consommation (codice del consumo), nel testo vigente fino al 18 marzo 2014, prevede quanto segue:

«È punito con la reclusione sino a due anni e con un'ammenda sino a EUR 35 000 o con una soltanto di dette pene colui che, a prescindere dal suo status di parte contrattuale o terzo estraneo al contratto, abbia indotto in inganno o tentato di indurre in inganno la controparte contrattuale con qualsiasi mezzo o comportamento, anche avvalendosi dell'operato di terzi, riguardo:

1° alla natura, alla specie, all'origine, alle qualità sostanziali, alla composizione o al tenore di sostanze utili di qualsiasi merce;

2° al quantitativo dei beni consegnati o alla loro identità, consegnando una merce diversa dal bene specifico che ha formato oggetto del contratto;

3° all'idoneità all'uso, ai rischi relativi all'utilizzazione del prodotto, ai controlli effettuati, alle modalità d'uso o alle precauzioni da adottare».

23 L'articolo L. 213-1 del codice medesimo, nel testo vigente dal 19 marzo 2014 al 30 giugno 2016, così recitava:

«È punito con la reclusione sino a due anni e con un'ammenda sino a EUR 300 000 colui che, a prescindere dal suo status di parte contrattuale o terzo estraneo al contratto, abbia indotto in inganno o tentato di indurre in inganno la controparte contrattuale con qualsiasi mezzo o comportamento, anche avvalendosi dell'operato di terzi, riguardo:

1° alla natura, alla specie, all'origine, alle qualità sostanziali, alla composizione o al tenore di sostanze utili di qualsiasi merce;

2° al quantitativo dei beni consegnati o alla loro identità, consegnando una merce diversa dal bene specifico che ha formato oggetto del contratto;

3° all'idoneità all'uso, ai rischi relativi all'utilizzazione del prodotto, ai controlli effettuati, alle modalità d'uso o alle precauzioni da adottare.

In proporzione ai benefici tratti dalla violazione, l'importo dell'ammenda può essere aumentato sino al 10% del volume d'affari medio annuo calcolato sulla base degli ultimi tre fatturati annui noti alla data dei fatti».

24 Il successivo articolo L. 213-2, nel testo vigente fino al 18 marzo 2014, così dispone

«Le pene previste all'articolo L. 213-1 sono raddoppiate:

1° Se i reati previsti nell'articolo medesimo hanno reso l'uso della merce pericoloso per la salute dell'uomo o degli animali;

2° Se il reato o il tentativo di reato previsti all'articolo L. 213-1 sono stati commessi:

- a) con l'ausilio di pesi, misure e altri strumenti falsi o inesatti;
- b) con l'ausilio di manovre o comportamenti volti a falsare le operazioni di analisi o di dosaggio, di pesatura o di misurazione o intesi a modificare fraudolentemente la composizione, il peso o il volume delle merci prima di tali operazioni;
- c) ovvero, infine, con l'ausilio di indicazioni fraudolente volte a far credere a un'operazione anteriore ed esatta».

25 L'articolo L. 213-2 del codice medesimo, nel testo vigente dal 19 marzo 2014 al 30 giugno 2016, prevede quanto segue:

«I.- Le pene previste all'articolo L. 213-1 sono aumentate a cinque anni di reclusione e a EUR 600 000 di ammenda se il reato o il tentativo di reato di cui all'articolo medesimo sono stati commessi:

1° con l'ausilio di pesi, misure e altri strumenti falsi o inesatti;

2° con l'ausilio di manovre o comportamenti volti a falsare le operazioni di analisi o di dosaggio, di pesatura o di misurazione o intesi a modificare fraudolentemente la composizione, il peso o il volume delle merci prima di tali operazioni;

3° ovvero con l'ausilio di indicazioni fraudolente volte a far credere a un'operazione anteriore ed esatta.

II.- Le pene previste all'articolo L. 213-1 sono aumentate a sette anni di reclusione e a EUR 750 000 di ammenda se il reato o il tentativo di reato di cui all'articolo medesimo:

1° hanno reso l'uso della merce pericoloso per la salute dell'uomo o degli animali;

2° sono stati commessi in associazione criminale.

III.- In proporzione ai benefici tratti dalla violazione, le ammende previste nel presente articolo possono essere aumentate sino al 10% del volume d'affari medio annuo calcolato sulla base degli ultimi tre fatturati annui noti alla data dei fatti».

26 Ai sensi del successivo articolo L. 213-6:

«Le persone giuridiche dichiarate penalmente responsabili, alle condizioni indicate nell'articolo 121-2 del codice penale, dei reati di cui agli articoli da L. 213-1 a L. 213-4 sono condannate, oltre che all'ammenda secondo le modalità previste dall'articolo 131-38 del codice penale, alle pene previste dall'articolo 131-39, punti da 2 a 9, del codice medesimo.

Il divieto indicato nell'articolo 131-39, punto 2, del codice penale concerne l'attività nell'esercizio o in occasione dell'esercizio della quale il reato è stato commesso».

### **Procedimento principale e questioni pregiudiziali**

- 27 La società X è una casa automobilistica che commercializza veicoli a motore nel territorio francese. Dalla decisione di rinvio risulta che alla società medesima viene contestato il fatto di aver immesso in commercio, in tale territorio, veicoli dotati di un software in grado di rilevare la fase di omologazione di questi ultimi al fine di falsare i risultati dei controlli sulle emissioni di gas inquinanti, in particolare, di ossido di azoto (NOx), effettuati durante la fase stessa.
- 28 Il 28 settembre 2015, a seguito di informazioni rivelate sulla stampa, il vicepresidente del conseil régional d'Île-de-France (Consiglio regionale dell'Île-de-France, Francia), competente in materia di trasporti, denunciava al procureur de Paris (Procuratore di Parigi, Francia), gli illeciti della società X relativi all'immissione nel mercato di veicoli dotati di tale software.
- 29 Il 2 ottobre 2015 il parquet de Paris (Procura di Parigi, Francia), ritenendo che tali fatti dovessero essere qualificati come «truffa aggravata», adiva l'office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (Ufficio centrale per la prevenzione dei danni all'ambiente e alla salute pubblica) al fine di ottenere l'avvio di un'indagine sulle condizioni di immissione in commercio, nel mercato francese, dei veicoli in questione.
- 30 Contemporaneamente, la ministre française de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Ministero francese dell'Ecologia, dello Sviluppo sostenibile e dell'Energia) chiedeva al Service national des enquêtes (Servizio nazionale di indagini, SNE) della Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (Direzione generale per la concorrenza, i consumi e la repressione delle frodi) di avviare indagini volte ad accertare se veicoli commercializzati nel territorio francese fossero dotati di un software di tal genere.
- 31 Nell'ambito dell'omologazione parziale relativa alle emissioni di agenti inquinanti, i veicoli sono sottoposti a prova secondo un protocollo i cui parametri sono stabiliti per legge, in particolare il profilo di velocità tenuto, la temperatura e il condizionamento del veicolo. Il profilo di velocità utilizzato per il test di omologazione, denominato «New European Driving Cycle» (NEDC), si effettua



in laboratorio e consiste nella ripetizione di quattro cicli urbani, seguiti da un ciclo extra-urbano. Esso consente così di verificare che la quantità di NOx emessa sia inferiore alla soglia massima prevista nell'allegato I del regolamento n. 715/2007.

- 32 La valvola per il ricircolo dei gas di scarico (in prosieguo: la «valvola EGR») è una delle tecnologie utilizzate dai costruttori di veicoli, compresa la società X, per controllare e ridurre le emissioni di NOx generate dalla combustione incompleta del carburante.
- 33 La valvola EGR, quando è aperta, permette ai gas di scarico di transitare nel collettore di aspirazione per essere bruciati una seconda volta e raffreddati da uno scambiatore termico. Essa è controllata da una centralina di controllo del motore, che indica il sistema informatico installato sul veicolo e che comanda elettronicamente le diverse funzioni integrate in quest'ultimo, come quelle relative alla gestione del motore, alla trasmissione o alla sicurezza. L'apertura della valvola EGR è comandata in tempo reale dalla centralina, che invia istruzioni all'attuatore della valvola stessa sulla base delle informazioni fornite da vari sensori, in particolare sensori di velocità, di temperatura del motore o di temperatura dell'aria. L'efficacia del controllo delle emissioni è quindi legata all'apertura di tale valvola che è comandata dal codice sorgente del software integrato nella centralina.
- 34 Lo SNE allegava nella propria relazione i test e le prove realizzati dall'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (Unione tecnica dell'automobile, del motociclo e della bicicletta, UTAC), unico ente autorizzato in Francia a effettuare i test di omologazione dei veicoli. Tali test, volti ad acclarare la presumibilità di una frode sui test antinquinamento, evidenziavano che le emissioni di NOx di taluni veicoli della società X sottoposti a controllo si moltiplicavano per 2, per 3,2, per 3,4 o per 3,6 a seconda dei veicoli, rispetto ai valori rilevati durante la procedura di omologazione di tali veicoli.
- 35 Test complementari, affidati all'Institut français du pétrole Énergies Nouvelles (Istituto francese del petrolio e delle Nuove energie, IFPEN) su richiesta del Ministero dell'Ecologia, dello Sviluppo sostenibile e dell'Energia, e riguardanti tre veicoli di tale società, consentivano parimenti di rilevare che il livello delle emissioni di NOx si riduceva quando veniva individuata una fase di omologazione, grazie a un considerevole aumento dell'apertura della valvola EGR.
- 36 Il 16 ottobre 2015 il presidente della controllata francese della società X, sentito nell'ambito di un interrogatorio informale, dichiarava di non essere stato informato del meccanismo di funzionamento di tale software e del suo carattere fraudolento precisando che i veicoli che ne erano dotati sarebbero stati oggetto di richiami al fine di aggiornare il software stesso.
- 37 Il 15 e il 18 dicembre 2015, su richiesta della società X, uno studio legale trasmetteva agli inquirenti un documento volto a dimostrare che il sistema EGR non potesse essere considerato un «impianto di manipolazione», ai sensi del regolamento n. 715/2007.
- 38 Il 19 febbraio 2016, in esito a detta indagine, tre giudici istruttori del tribunal de grande instance de Paris (Tribunale di primo grado di Parigi, Francia) venivano aditi dal Procuratore della Repubblica. Nella requisitoria introduttiva si contesta alla società X di avere tratto in inganno, sul territorio francese nel periodo dal 1° settembre 2009 in poi, gli acquirenti di veicoli dotati di motori diesel di generazione Euro 5 ed Euro 6 in ordine alle qualità sostanziali di detti veicoli, per effetto della presenza di un impianto di manipolazione contrario al regolamento n. 715/2007, ed ai controlli effettuati, con la circostanza aggravante che i fatti hanno prodotto la conseguenza di rendere l'uso delle merci pericoloso per la salute dell'uomo o degli animali.
- 39 I giudici istruttori del tribunal de grande instance de Paris (Tribunale di primo grado di Parigi) disponevano una perizia giudiziaria al fine di procedere a un'analisi dei risultati dei test effettuati dall'autorità amministrativa, ossia dei test effettuati dall'UTAC e dall'IFPEN, e a tutte le altre analisi tecniche, al fine di descrivere il meccanismo del software de quo e di esporre i suoi effetti sull'aumento delle emissioni di NOx da parte dei veicoli che ne sono provvisti. Nella relazione

depositata il 26 aprile 2017 il perito riteneva che i veicoli in questione fossero muniti di un dispositivo che consentiva l'individuazione della procedura di omologazione, l'adeguamento del funzionamento del ricircolo dei gas combusti ai fini di tale omologazione e la riduzione, ai fini di tale procedura, delle emissioni di NOx. Il perito rilevava che i relativi sistemi di controllo delle emissioni erano stati manipolati al fine di aumentare l'apertura della valvola EGR nel momento in cui veniva individuata una fase di omologazione. La diminuzione dell'apertura di tale valvola in condizioni normali di utilizzo di tali veicoli ridurrebbe l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni e si tradurrebbe in un aumento delle emissioni di NOx.

- 40 Secondo il perito, se il funzionamento della valvola EGR nelle condizioni normali di utilizzo fosse stato identico al funzionamento constatato durante le procedure di omologazione, i veicoli in questione avrebbero prodotto una quantità nettamente inferiore di NOx, il loro consumo e la loro potenza sarebbero stati ridotti e le operazioni di manutenzione sarebbero state più frequenti e più costose. Grazie alla manipolazione effettuata, i veicoli sarebbero dotati di una maggiore capacità di accelerazione, di una potenza superiore, di una ridotta formazione di incrostazioni nei collettori di aspirazione, nelle valvole e nella camera di combustione, il che concorrerebbe alla longevità e all'affidabilità del motore. Pertanto, in assenza di tale manipolazione, i veicoli interessati non sarebbero stati omologati.
- 41 Il 28 marzo 2017 la società X veniva convocata dinanzi ai giudici istruttori del tribunal de grande instance de Paris (Tribunale di primo grado di Parigi). Beneficiando dello status di testimone assistito, essa si rifiutava di rispondere alle domande poste. I giudici dello Stato membro della sede legale della società X negavano parimenti la trasmissione degli elementi di indagine richiesti dai giudici istruttori. Inoltre, più di 1 200 persone si costituivano parti civili nell'ambito della presente indagine giudiziaria.
- 42 I giudici istruttori del tribunal de grande instance de Paris (Tribunale di primo grado di Parigi) fanno presente che, potendo i dispositivi che consentono di intervenire sul funzionamento del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli assumere forme diverse, occorrerebbe precisare il contenuto della nozione di «impianto di manipolazione», ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in quanto tale disposizione definisce tale nozione rinviando a più nozioni che non sono state ancora oggetto di interpretazione da parte della Corte.
- 43 Dato che la qualificazione di «truffa», ipotizzata nell'ambito dell'istruzione penale di cui trattasi nel procedimento principale, si fonda su quella di «impianto di manipolazione», ai sensi dell'articolo 3, punto 10, e dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, i giudici istruttori del tribunal de grande instance de Paris (Tribunale di primo grado di Parigi) ritengono che un'interpretazione di tali disposizioni sia necessaria per poter decidere in merito sia all'eventuale avvio dell'istruttoria nei confronti della società X sia al rinvio a giudizio o meno in esito al termine dell'istruttoria.
- 44 Ciò premesso, i giudici istruttori del tribunal de grande instance de Paris (Tribunale di primo grado di Parigi) hanno deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Interpretazione della nozione di “elemento di progetto”
- a) Che cosa comprenda la nozione di “elemento di progetto” di cui all'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, recante la definizione di impianto di manipolazione (*defeat device*).
  - b) Se un programma inserito nella centralina di controllo motore o che, più in generale, agisce su di essa, possa essere considerato come un “elemento di progetto” ai sensi dell'articolo medesimo.
- 2) Interpretazione della nozione di “sistema di controllo delle emissioni”
- a) Che cosa comprenda la nozione di “sistema di controllo delle emissioni” di cui all'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, recante la definizione di impianto di manipolazione (*defeat device*).

- b) Se detto “sistema di controllo delle emissioni” comprenda unicamente le tecnologie e le strategie dirette a gestire e ridurre le emissioni (in particolare, di ossidi d’azoto) dopo la loro formazione o se comprenda anche le diverse tecnologie e strategie volte a limitarne la produzione alla base, come la tecnologia EGR.
- 3) Interpretazione della nozione di “impianto di manipolazione” (*defeat device*)
- a) Se un dispositivo che rileva tutti i parametri legati allo svolgimento delle procedure di omologazione previste dal regolamento n. 715/2007, 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, rappresenti un “impianto di manipolazione” sensi dell’articolo 3, punto 10, del regolamento medesimo.
- b) In caso di risposta affermativa, se detto impianto di manipolazione sia vietato conformemente alle disposizioni dell’articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007.
- c) Se un dispositivo come quello descritto nella questione 3, lettera a), possa essere qualificato come “impianto di manipolazione” ove l’attivazione potenziata del sistema di controllo delle emissioni interviene, non soltanto nel corso delle procedure di omologazione, bensì anche in maniera puntuale, allorquando le condizioni esatte rilevate per potenziare detto sistema nel corso delle suddette procedure si presentano nella circolazione reale.
- 4) Interpretazione delle eccezioni previste nell’articolo 5 [del regolamento n. 715/2007]
- a) Che cosa comprendano le tre eccezioni previste all’articolo 5, paragrafo 2, del capitolo II, del regolamento n. 715/2007.
- b) Se il divieto dell’impianto di manipolazione che attiva o potenzia il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni, in particolare, durante le procedure di omologazione, possa essere superato in ragione di uno dei tre motivi indicati nell’articolo 5, paragrafo 2, [di tale regolamento].
- c) Se il rallentamento del processo di invecchiamento del motore o della formazione d’incrostazioni all’interno di esso rientri nell’esigenza di “proteggere il motore da danni o avarie” o di garantire il “funzionamento sicuro dei veicoli” che possono giustificare la presenza di un “*defeat device*” ai sensi dell’articolo 5, paragrafo 2, lettera a), [di detto regolamento]».

## Sulle questioni pregiudiziali

### Sulla ricevibilità

- 45 La società X eccepisce l’irricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale per il motivo, in primo luogo, che una risposta della Corte alle questioni sollevate non sarebbe necessaria affinché il giudice del rinvio possa pronunciarsi nel procedimento principale. A tal riguardo, essa sostiene che la risposta della Corte non sarebbe tale da influire sulla qualificazione degli elementi costitutivi del reato di truffa aggravata contestatole ai sensi del diritto penale francese.
- 46 In secondo luogo, la società X ritiene che il fatto di subordinare la qualificazione dell’infrazione all’interpretazione del regolamento n. 715/2007 implichi una violazione del principio di legalità dei reati e delle pene.
- 47 In terzo luogo, la società X sostiene che, in questa fase, non esiste alcuna controversia dinanzi al giudice del rinvio relativa alle questioni sollevate, cosicché queste ultime sarebbero puramente ipotetiche. Dal momento che non avrebbe preso posizione su tali questioni, esse costituirebbero soltanto una semplice domanda di formulazione di un parere consultivo su norme di diritto dell’Unione.

- 48 In quarto luogo, le questioni sollevate non sarebbero state oggetto di un dibattito in contraddittorio, il che violerebbe il principio di buona amministrazione della giustizia.
- 49 In quinto luogo, anche se le questioni sollevate riflettono il ragionamento del giudice del rinvio, la società X ritiene che la decisione di rinvio non esponga, con la necessaria chiarezza, le ragioni per cui il giudice medesimo ritiene che l'interpretazione delle disposizioni del regolamento n. 715/2007 sia utile alla definizione della controversia nel procedimento principale, né il nesso esistente tra tale interpretazione e la causa. A tal riguardo, secondo la società stessa, le questioni pregiudiziali sarebbero state sollevate prematuramente, dato che il contesto di fatto non sarebbe stato dimostrato, in tale fase dell'indagine, con sufficiente precisione.
- 50 Occorre ricordare che, secondo costante giurisprudenza della Corte, nell'ambito della cooperazione tra quest'ultima e i giudici nazionali istituita dall'articolo 267 TFUE, spetta esclusivamente al giudice nazionale, cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolari circostanze di ciascuna causa, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di emettere la propria sentenza, sia la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Di conseguenza, allorché le questioni sollevate riguardano l'interpretazione del diritto dell'Unione, la Corte, in via di principio, è tenuta a statuire [sentenza del 24 novembre 2020, *Openbaar Ministerie (Falsità in atti)*, C-510/19, EU:C:2020:953, punto 25 e giurisprudenza ivi citata].
- 51 Ne consegue che le questioni vertenti sul diritto dell'Unione sono assistite da una presunzione di rilevanza. Il diniego della Corte di statuire su una questione pregiudiziale proposta da un giudice nazionale è possibile solo quando appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non ha alcuna relazione con l'effettività o con l'oggetto della causa principale, qualora il problema sia di natura ipotetica oppure, ancora, qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una risposta utile alle questioni sottoposte [sentenza del 24 novembre 2020, *Openbaar Ministerie (Falsità in atti)*, C-510/19, EU:C:2020:953, punto 26 e giurisprudenza ivi citata].
- 52 Nel caso di specie, si deve, anzitutto, rilevare che la decisione di rinvio contiene una esposizione motivata del contesto di diritto e di fatto del procedimento principale nonché delle ragioni per cui il giudice del rinvio ha ritenuto che la risposta alle questioni sollevate in tale controversia fosse necessaria ai fini della pronuncia della sentenza.
- 53 Dalla decisione di rinvio risulta altresì che la qualificazione di «truffa aggravata», prevista dal diritto nazionale per fatti come quelli contestati alla società X, dipende dalla questione se il software oggetto del procedimento principale possa essere considerato un «impianto di manipolazione», ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, il cui uso è vietato in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, di tale regolamento.
- 54 Ciò detto, non può ritenersi che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non abbia alcun rapporto con l'effettività e con l'oggetto del procedimento principale.
- 55 Inoltre, per quanto riguarda l'accertamento degli elementi costitutivi del reato di truffa aggravata nel diritto penale francese, occorre ricordare che, poiché, nell'ambito di un procedimento ai sensi dell'articolo 267 TFUE, l'interpretazione del diritto nazionale e l'esame delle condizioni previste da quest'ultimo sono di competenza esclusiva del giudice del rinvio (sentenza del 13 novembre 2018, *Čepelnik*, C-33/17, EU:C:2018:896, punto 24 e giurisprudenza ivi citata), l'argomento dedotto al riguardo dalla società X non può essere sufficiente a superare la presunzione di rilevanza menzionata supra al punto 51.

- 56 Lo stesso ragionamento vale per l'argomento della società X relativo al principio di legalità dei reati e delle pene. Infatti, il regolamento n. 715/2007 non istituisce sanzioni penali, cosicché tale principio è irrilevante ai fini della valutazione della ricevibilità della presente domanda di rinvio pregiudiziale.
- 57 Infine, non può essere accolto l'argomento della società X secondo cui le questioni pregiudiziali sollevate non sarebbero state oggetto di dibattito in contraddittorio, dal momento che l'articolo 267 TFUE non subordina il rinvio alla Corte al carattere contraddittorio del procedimento dinanzi al giudice del rinvio [sentenza del 16 luglio 2020, Governo della Repubblica italiana (Statuto dei giudici di pace italiani), C-658/18, EU:C:2020:572, punto 63].
- 58 Pertanto, la domanda di pronuncia pregiudiziale è ricevibile.

### *Nel merito*

#### *Sulla prima questione*

- 59 Con la prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 debba essere interpretato nel senso che un software integrato nella centralina di controllo del motore o che agisce su di essa costituisca un «elemento di progetto», ai sensi di tale disposizione.
- 60 L'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 definisce l'«impianto di manipolazione» come «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».
- 61 Da tale disposizione risulta che essa non definisce la nozione di «elemento di progetto».
- 62 A tal riguardo, secondo costante giurisprudenza della Corte, la determinazione del significato e della portata dei termini per i quali il diritto dell'Unione non fornisce alcuna definizione dev'essere effettuata conformemente al loro senso abituale nel linguaggio corrente, tenendo conto, al contempo, del contesto in cui essi sono utilizzati e degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui essi fanno parte (sentenza del 1° ottobre 2020, Entoma, C-526/19, EU:C:2020:769, punto 29).
- 63 In primo luogo, occorre rilevare che il termine «elemento di progetto» indica, nel suo significato abituale, un oggetto fabbricato ai fini della sua integrazione in un insieme funzionale.
- 64 In secondo luogo, dall'articolo 3, punto 10, di tale regolamento risulta che la nozione di impianto di manipolazione prevista da tale disposizione indica «ogni» elemento di progetto. A tal riguardo, al pari del governo francese e della Commissione, si deve ritenere che tale definizione di impianto di manipolazione conferisce ampia portata alla nozione di «elemento di progetto», che comprende tanto le parti meccaniche quanto gli elementi elettronici che regolano l'attivazione di tali componenti, dal momento che agiscono sul funzionamento del sistema di controllo delle emissioni e ne riducono l'efficacia.
- 65 Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta che l'apertura della valvola EGR è comandata in tempo reale da una delle centraline di controllo del motore, che costituisce un sistema informatico installato sul veicolo. Pertanto, in base alle informazioni fornite da vari sensori, quali la velocità o la

temperatura del motore, la centralina invia le istruzioni all'attuatore della valvola EGR. L'efficacia del controllo delle emissioni è legata all'apertura di tale valvola, che è comandata dal codice sorgente del software integrato nella centralina.

- 66 Di conseguenza, dal momento che agisce sul funzionamento del sistema di controllo delle emissioni e ne riduce l'efficacia, un software, come quello oggetto del procedimento principale, integrato nella centralina di controllo del motore, costituisce un «elemento di progetto», ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007.
- 67 Tale interpretazione estensiva della nozione di «elemento di progetto» appare avvalorata dalla finalità del regolamento n. 715/2007, consistente, come risulta dal considerando 6 del medesimo, nel ridurre notevolmente le emissioni di NOx provocato dai veicoli con motore diesel per migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite riguardanti l'inquinamento.
- 68 Alla luce di tutte le suesposte considerazioni, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 dev'essere interpretato nel senso che costituisce un «elemento di progetto», ai sensi di tale disposizione, un software integrato nella centralina di controllo del motore o che agisce su di essa, qualora agisca sul funzionamento del sistema di controllo delle emissioni e ne riduca l'efficacia.

#### *Sulla seconda questione*

- 69 Con la seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 debba essere interpretato nel senso che rientrino nella nozione di «sistema di controllo delle emissioni», ai sensi di tale disposizione, unicamente le tecnologie e la strategia cosiddetta «di post-trattamento dei gas di scarico», che riducono le emissioni a valle, vale a dire successivamente alla loro formazione, o anche quelle che, al pari del sistema EGR, riducono le emissioni a monte, vale a dire al momento della loro formazione.
- 70 Si deve ricordare, in limine, che esistono due strategie che i costruttori possono seguire, nei propri veicoli diesel, al fine di ridurre le emissioni inquinanti. Da un lato, la strategia cosiddetta «interna al motore», quale il sistema EGR, consistente nel ridurre la formazione di agenti inquinanti nel motore stesso e, dall'altro, la strategia cosiddetta «di post-trattamento dei gas di scarico», consistente nel trattare le emissioni di gas di scarico dopo la loro formazione.
- 71 Il regolamento n. 715/2007 non definisce, di per sé, la nozione di «sistema di controllo delle emissioni», ma ricorda, nel suo preambolo, che, tenuto conto dell'obiettivo di riduzione delle emissioni da esso perseguito, è necessario prevedere dispositivi destinati a misurare e, pertanto, a controllare le emissioni durante l'utilizzo di un veicolo.
- 72 Secondo la giurisprudenza richiamata supra al punto 62, la determinazione del significato e della portata dei termini per i quali il diritto dell'Unione non fornisce alcuna definizione dev'essere effettuata conformemente al loro senso abituale nel linguaggio corrente, tenendo conto al contempo del contesto in cui essi sono utilizzati e degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui essi fanno parte.
- 73 Anzitutto, occorre rilevare che, sul piano letterale, il sistema di controllo delle emissioni costituisce un componente di un veicolo volto al controllo delle emissioni del medesimo.

- 74 A tal proposito, dalla decisione di rinvio risulta che il sistema EGR è un dispositivo il cui unico scopo è quello di ridurre e, quindi, di controllare, le emissioni di NOx. Di conseguenza, considerato che tale dispositivo consente di controllare il volume di emissioni di NOx in base a parametri prestabiliti, non si può dedurre dall'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 che esso non possa far parte, tecnicamente, del sistema di controllo delle emissioni.
- 75 Tale interpretazione appare poi avvalorata dal contesto nel quale si colloca l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007. Tale disposizione, che figura nel capo I di tale regolamento dedicato allo scopo, all'ambito di applicazione e alle definizioni di quest'ultimo, dev'essere esaminata alla luce delle diverse disposizioni di tale regolamento nonché del quadro normativo dell'omologazione dei veicoli a motore all'interno dell'Unione in cui tale regolamento si inserisce.
- 76 A tal riguardo, va ricordato che l'allegato IV, parte I, della direttiva quadro elenca gli atti legislativi che prevedono le condizioni sostanziali che devono ricorrere ai fini del rilascio dell'omologazione di un veicolo a motore. Il regolamento n. 715/2007 figura in tale allegato disponendo, all'articolo 5, che il costruttore produca i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che il veicolo, nell'uso normale, risponda al regolamento medesimo ed ai relativi provvedimenti d'attuazione. Per quanto riguarda il controllo delle emissioni, tale articolo impone requisiti tecnici specifici, stabiliti dal regolamento n. 692/2008. Quest'ultimo regolamento rinvia, a sua volta, per quanto riguarda taluni requisiti tecnici concernenti l'omologazione di veicoli, al regolamento n. 83 UNECE.
- 77 Per quanto riguarda, in primo luogo, il regolamento n. 715/2007, l'articolo 4, paragrafo 2, di quest'ultimo prevede che le misure tecniche adottate dal costruttore devono essere tali da garantire che le emissioni dallo scarico risultino effettivamente limitate, per tutta la normale durata di vita dei veicoli, in condizioni normali di utilizzazione. A tal proposito, l'articolo 3, punto 6, del regolamento medesimo definisce la nozione di «emissioni dallo scarico» come «emissione di gas inquinanti e di particolato».
- 78 Tali disposizioni fissano, quindi, unicamente l'obiettivo che i costruttori devono raggiungere, ossia limitare le emissioni dallo scarico, senza precisare i mezzi per conseguirlo.
- 79 L'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, esaminato alla luce delle altre disposizioni di tale regolamento, dovrebbe essere pertanto interpretato nel senso che la nozione di «sistema di controllo delle emissioni» non escluda le tecnologie e la strategia dirette a ridurre le emissioni a monte, vale a dire durante la loro formazione.
- 80 In secondo luogo, si deve rilevare che anche il regolamento n. 83 UNECE e, in particolare, il suo articolo 2.16, fa riferimento alla nozione di «sistema di controllo delle emissioni», senza tuttavia precisare se tale nozione rinvii alle misure adottate per il trattamento delle emissioni dopo la loro formazione o a quelle destinate a limitarne la formazione.
- 81 Infatti, tale disposizione definisce l'«impianto di manipolazione» in termini analoghi a quelli dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007. Pertanto, dall'articolo 2.16 non si può dedurre che il «sistema di controllo delle emissioni», come dallo stesso definito, riguardi solo le tecnologie e le strategie che riducono le emissioni di gas di scarico dopo la loro formazione, e non quelle destinate a limitarne la formazione.
- 82 Inoltre, a termini del punto 7.3.1.2 del regolamento n. 83 UNECE, intitolato «Sistema di controllo delle emissioni», il sistema EGR è uno di tali parametri. Da tali disposizioni risulta quindi che il sistema EGR ricade nella nozione di «sistema di controllo delle emissioni».

- 83 In terzo luogo, se è pur vero che il regolamento n. 692/2008 definisce, all'articolo 2, punto 18, il «sistema di controllo delle emissioni, in relazione al sistema OBD» come «il dispositivo di controllo per la gestione elettronica del motore e qualunque componente del sistema di scarico o di evaporazione in relazione con le emissioni che invia un input o riceve un output dal dispositivo di controllo» e se è ben vero che il medesimo regolamento contiene numerose disposizioni relative ai vari sistemi di trattamento delle emissioni collocati nel sistema di scarico dei veicoli qualificandoli come «sistema di controllo delle emissioni», esso elenca altresì, sotto la stessa qualificazione, sistemi interni al motore, volti a limitare la formazione delle emissioni. In tal senso, l'allegato XI, appendice 2, del regolamento stesso menziona espressamente il ricircolo dei gas di scarico nell'elenco dei sistemi di controllo delle emissioni. Orbene, è questo lo scopo del sistema EGR.
- 84 Occorre peraltro ricordare che, nelle procedure di omologazione dei veicoli a motore, il livello delle emissioni è sempre misurato all'uscita del tubo di scarico, come risulta dall'allegato III del regolamento n. 692/2008. Pertanto, una differenziazione tra la strategia che riduce le emissioni di gas di scarico dopo la loro formazione e quella destinata a limitarne la formazione non può essere operata.
- 85 Dal contesto dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 risulta, quindi, che la nozione di «sistema di controllo delle emissioni» comprende tanto le tecnologie e la strategia interna al motore dei veicoli volte a ridurre le emissioni dopo la loro formazione quanto quelle volte a limitarne la formazione.
- 86 Infine, tale interpretazione appare avvalorata dall'obiettivo perseguito dal regolamento n. 715/2007, consistente nel garantire un elevato livello di tutela dell'ambiente.
- 87 Infatti, come affermato al considerando 1 del regolamento n. 715/2007, le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dovrebbero essere armonizzate in particolare per garantire tale obiettivo. Inoltre, al considerando 5 di tale regolamento si afferma che, per conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria perseguiti dall'Unione, occorre uno sforzo costante per ridurre le emissioni dei veicoli. Il successivo considerando 6 precisa, in particolare, che per migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite riguardanti l'inquinamento occorre ridurre notevolmente le emissioni di NOx provocato dai veicoli con motore diesel.
- 88 L'articolo 4 del regolamento n. 715/2007 impone al costruttore di dimostrare che le misure tecniche da esso adottate garantiscano una limitazione effettiva delle emissioni, in particolare, dallo scarico, per tutta la normale durata della vita dei veicoli, in condizioni normali di utilizzazione.
- 89 Pertanto, l'interpretazione della nozione di «sistema di controllo delle emissioni» di cui all'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, secondo cui tale nozione comprende sia le tecnologie e la strategia interna al motore dei veicoli volte a ridurre le emissioni dopo la loro formazione sia quelle intese a limitarne la formazione, è conforme all'obiettivo perseguito da tale regolamento. Infatti, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 106 delle proprie conclusioni, limitare la portata di tale nozione alle sole tecnologie e alla strategia che riducono le emissioni di gas di scarico dopo la loro formazione priverebbe il regolamento n. 715/2007 di gran parte del suo effetto utile.
- 90 Alla luce delle suesposte considerazioni, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 dev'essere interpretato nel senso che rientrano nella nozione di «sistema di controllo delle emissioni», ai sensi di tale disposizione, sia le tecnologie e la strategia cosiddetta «di post-trattamento dei gas di scarico», che riducono le emissioni a valle, ossia dopo la loro formazione, sia quelle che, al pari del sistema EGR, riducono le emissioni a monte, ossia al momento della loro formazione.



*Sulla terza questione, lettere a) e c)*

- 91 Con la terza questione, lettere a) e c), il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 debba essere interpretato nel senso che costituisca un «impianto di manipolazione», ai sensi di tale disposizione, un dispositivo che individui qualsiasi parametro connesso allo svolgimento delle procedure di omologazione previste da tale regolamento, al fine di migliorare le prestazioni, durante le procedure stesse, del sistema di controllo delle emissioni ed ottenere, quindi, l'omologazione del veicolo, per quanto tale miglioramento possa essere parimenti assicurato, in maniera puntuale, in condizioni normali di utilizzo del veicolo.
- 92 Occorre ricordare che, nell'ambito dell'omologazione parziale relativa alle emissioni di agenti inquinanti, i veicoli sono testati secondo il profilo di velocità NEDC, consistente nella ripetizione, in laboratorio, di quattro cicli urbani seguiti da un ciclo extraurbano. Esso consente, in particolare, di verificare che il quantitativo di NOx emesso sia inferiore alla soglia prevista dal regolamento n. 715/2007. I cicli di prova per le emissioni dei veicoli nell'ambito di tale procedura non si basano sulle reali condizioni di guida.
- 93 Il software oggetto del procedimento principale consente di individuare parametri corrispondenti a quelli dei test effettuati in laboratorio secondo il profilo NEDC e, se del caso, di aumentare il livello di apertura della valvola EGR al fine di riconvogliare una parte più consistente dei gas di scarico nel collettore di aspirazione riducendo, in tal modo, le emissioni del veicolo sottoposto a test. Pertanto, tale software consente di potenziare il funzionamento della valvola EGR affinché le emissioni rispettino le soglie stabilite dal regolamento n. 715/2007. Dalla decisione di rinvio risulta che, quando detto software non rileva il profilo NEDC e ritiene, quindi, che il veicolo si trovi in condizioni normali di utilizzo, si riscontrano emissioni di NOx superiori a quelle raccolte durante la fase di prova, e per di più non conformi ai limiti fissati dal regolamento n. 715/2007.
- 94 Secondo costante giurisprudenza della Corte, ai fini dell'interpretazione di una disposizione di diritto dell'Unione, si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenza del 18 novembre 2020, Kaplan International colleges UK, C-77/19, EU:C:2020:934, punto 39 e giurisprudenza ivi citata).
- 95 Dalla formulazione dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 risulta, anzitutto, che un impianto di manipolazione mira a ridurre «l'efficacia [del sistema di controllo delle emissioni] in modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo».
- 96 Pertanto, dal tenore letterale di tale disposizione si potrebbe dedurre che un dispositivo, quale il sistema EGR oggetto del procedimento principale, posto in essere al fine di garantire una limitazione delle emissioni conformemente al regolamento n. 715/2007, dovrebbe essere operativo sia durante il periodo dei test di omologazione in laboratorio sia durante l'uso, in condizioni normali, del veicolo.
- 97 Inoltre, per quanto riguarda il contesto nel quale si colloca l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, dal punto 77 della presente sentenza risulta che, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, di tale regolamento, le misure tecniche adottate dal costruttore devono essere tali da garantire, in particolare, che le emissioni dallo scarico risultino effettivamente limitate, per tutta la normale durata di vita dei veicoli, in condizioni normali di utilizzazione. Inoltre, l'articolo 5, paragrafo 1, di detto regolamento prevede che il costruttore debba produrre i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che il veicolo, nell'uso normale, rispetti i limiti di emissione stabiliti dal medesimo regolamento e dai relativi provvedimenti di attuazione.
- 98 Si deve rilevare che tale contesto normativo non lascia emergere elementi che consentano di operare una distinzione tra il funzionamento del dispositivo controverso nella fase del test di omologazione e durante la guida in condizioni normali di utilizzazione dei veicoli. Infatti, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 124 delle proprie conclusioni, l'introduzione di un dispositivo il cui unico scopo

sia quello di assicurare il rispetto dei limiti di emissione previsti dal regolamento n. 715/2007 solo durante la fase del test di omologazione sarebbe in contrasto con l'obbligo di garantire che le emissioni risultino effettivamente limitate in condizioni normali di utilizzazione del veicolo.

- 99 Occorre, pertanto, accogliere un'interpretazione dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 secondo cui costituisce un «impianto di manipolazione», ai sensi di tale disposizione, un software, come quello oggetto del procedimento principale, che modifica il livello delle emissioni dei veicoli in base alle condizioni di guida da esso individuate e garantisce il rispetto dei limiti di emissione solo quando tali condizioni corrispondono a quelle applicate nel corso delle procedure di omologazione. Pertanto, un dispositivo del genere costituisce un impianto di manipolazione sebbene il miglioramento delle prestazioni del sistema di controllo delle emissioni possa essere assicurato, in maniera puntuale, anche in condizioni normali di utilizzazione del veicolo.
- 100 Tale interpretazione è infine avvalorata dalla finalità del regolamento n. 715/2007, che, come risulta dai punti 86 e 87 della presente sentenza, consiste nel ridurre notevolmente le emissioni di NOx garantendo un elevato livello di tutela dell'ambiente.
- 101 Infatti, la circostanza che le condizioni normali di utilizzo dei veicoli possano eccezionalmente corrispondere, come risulta dalla decisione di rinvio, alle condizioni di guida applicate durante le procedure di omologazione, e quindi migliorare, in maniera puntuale, le prestazioni del dispositivo in questione, non influisce su tale interpretazione, in quanto, nelle condizioni normali di utilizzo dei veicoli, l'obiettivo di ridurre le emissioni di NOx non è, di regola, raggiunto.
- 102 Alla luce dei suesposti rilievi, occorre rispondere alla terza questione, lettere a) e c), dichiarando che l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 dev'essere interpretato nel senso che costituisce un «impianto di manipolazione», ai sensi di tale disposizione, un dispositivo che rilevi qualsiasi parametro connesso allo svolgimento delle procedure di omologazione previste da tale regolamento, al fine di migliorare le prestazioni del sistema di controllo delle emissioni durante le procedure stesse e, quindi, di conseguire l'omologazione del veicolo, sebbene tale miglioramento possa essere ottenuto, in maniera puntuale, anche in condizioni di normale utilizzo del veicolo.

*Sulla terza questione, lettera b), e sulla quarta questione*

- 103 Si deve rilevare, in limine, che la terza questione, lettera b), e la quarta questione riguardano tutte le eccezioni previste dall'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Tuttavia, dalla decisione di rinvio risulta che le eccezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettere b) e c), di tale regolamento sono irrilevanti ai fini della soluzione della controversia nel procedimento principale. Non occorre quindi procedere all'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 2, lettere b) e c).
- 104 Pertanto, con tali questioni, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 debba essere interpretato nel senso che un impianto di manipolazione, come quello oggetto del procedimento principale, che migliora sistematicamente le prestazioni del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli durante le procedure di omologazione rispetto a quelle osservate in condizioni normali di utilizzo, possa rientrare nell'eccezione al divieto di tali dispositivi previsto da tale disposizione, qualora tale dispositivo contribuisca ad evitare l'invecchiamento o la formazione di incrostazioni nel motore.
- 105 Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, è vietato l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni. Tuttavia, vi sono tre eccezioni a tale divieto, tra le quali l'eccezione di cui alla lettera a) di tale disposizione, secondo la quale tale divieto non si applica quando «l'impianto si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro dei veicoli».

- 106 Va osservato che le nozioni di «danno» e di «avaria» non sono definite né all'articolo 5 del regolamento n. 715/2007 né negli altri articoli di detto regolamento.
- 107 Occorre ricordare che dalla giurisprudenza richiamata supra al punto 62 emerge che, in assenza di qualsivoglia definizione, nel regolamento n. 715/2007, di tali nozioni, la determinazione del significato e della portata di tali termini dev'essere effettuata, secondo consolidata giurisprudenza della Corte, conformemente al loro senso abituale nel linguaggio corrente, tenendo conto al contempo del contesto in cui essi sono utilizzati e degli obiettivi perseguiti dalla normativa in cui essi si collocano.
- 108 Nel suo senso abituale nel linguaggio corrente, il termine «avaria» si riferisce, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 135 delle proprie conclusioni, a un evento imprevisto e improvviso che comporta danni o pericoli, come ferite o la morte. Il termine «danno» si riferisce, a sua volta, a una lesione derivante, di regola, da una causa violenta o improvvisa.
- 109 Pertanto, un impianto di manipolazione che riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni è giustificato quando, in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, consente di proteggere il motore da danni improvvisi ed eccezionali.
- 110 A tal proposito, occorre rilevare che la formazione di incrostazioni e l'invecchiamento del motore non possono essere considerati un'«avaria» o un «danno», ai sensi di tale disposizione, in quanto, come osserva la Commissione, tali eventi sono, in linea di principio, prevedibili e inerenti al normale funzionamento del veicolo.
- 111 Tale interpretazione risulta avvalorata dal contesto dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, che stabilisce un'eccezione al divieto di utilizzo di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, nonché dall'obiettivo perseguito da detto regolamento. Infatti, qualsiasi eccezione dev'essere oggetto di interpretazione restrittiva, tale da salvaguardare il suo effetto utile e da rispettarne la finalità (v., per analogia, sentenza del 3 settembre 2014, Deckmyn e Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, punti 22 e 23).
- 112 L'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, che costituisce un'eccezione al divieto di utilizzo di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, dev'essere oggetto d'interpretazione restrittiva.
- 113 Tale interpretazione è altresì avvalorata dalla finalità del regolamento n. 715/2007, consistente nel garantire un elevato livello di tutela dell'ambiente e nel migliorare la qualità dell'aria all'interno dell'Unione, il che implica la riduzione effettiva delle emissioni di NOx per tutta la normale durata di vita dei veicoli. Il divieto di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento sarebbe privato del suo contenuto e di qualsiasi effetto utile se i costruttori fossero autorizzati a dotare gli autoveicoli di impianti di manipolazione di tal genere al solo scopo di proteggere il motore dalla formazione di incrostazioni e dall'invecchiamento.
- 114 Pertanto, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 146 delle proprie conclusioni, solo i rischi immediati di danni che generino un pericolo concreto durante la guida del veicolo sono tali da giustificare l'uso di un impianto di manipolazione.
- 115 Alla luce delle suesposte considerazioni, occorre rispondere alla terza questione, lettera a), e alla quarta questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 dev'essere interpretato nel senso che un impianto di manipolazione, come quello oggetto del procedimento principale, che migliori sistematicamente, durante le procedure di omologazione, le prestazioni del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli al fine di rispettare i limiti di emissione fissati dal regolamento stesso e, quindi, di ottenere l'omologazione dei veicoli, non può rientrare nell'eccezione

al divieto di impianti di tal genere prevista da detta disposizione, relativa alla protezione del motore da danni o avarie e al funzionamento in tutta sicurezza del veicolo, anche laddove tale dispositivo contribuisca a prevenire l'invecchiamento o la formazione di incrostazioni nel motore.

### **Sulle spese**

<sup>116</sup> Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara:

- 1) **L'articolo 3, punto 10, del 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, dev'essere interpretato nel senso che costituisce un «elemento di progetto», ai sensi di tale disposizione, un software integrato nella centralina di controllo del motore o che agisce su di essa, qualora agisca sul funzionamento del sistema di controllo delle emissioni e ne riduca l'efficacia.**
- 2) **L'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 dev'essere interpretato nel senso che rientrano nella nozione di «sistema di controllo delle emissioni», ai sensi di tale disposizione, sia le tecnologie e la strategia cosiddetta «di post-trattamento dei gas di scarico», che riducono le emissioni a valle, ossia dopo la loro formazione, sia quelle che, al pari del sistema di ricircolo dei gas di scarico, riducono le emissioni a monte, ossia al momento della loro formazione.**
- 3) **L'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 dev'essere interpretato nel senso che costituisce un «impianto di manipolazione», ai sensi di tale disposizione, un dispositivo che rilevi qualsiasi parametro connesso allo svolgimento delle procedure di omologazione previste da tale regolamento, al fine di migliorare le prestazioni del sistema di controllo delle emissioni durante le procedure stesse e, quindi, di conseguire l'omologazione del veicolo, sebbene tale miglioramento possa essere ottenuto, in maniera puntuale, anche in condizioni di normale utilizzo del veicolo.**
- 4) **L'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 dev'essere interpretato nel senso che un impianto di manipolazione, come quello oggetto del procedimento principale, che migliori sistematicamente, durante le procedure di omologazione, le prestazioni del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli al fine di rispettare i limiti di emissione fissati dal regolamento stesso e, quindi, di ottenere l'omologazione di tali veicoli, non può rientrare nell'eccezione al divieto di impianti di tal genere prevista da detta disposizione, relativa alla protezione del motore da danni o avarie e al funzionamento in tutta sicurezza del veicolo, anche laddove tale dispositivo contribuisca a prevenire l'invecchiamento o la formazione di incrostazioni nel motore.**

Firme