Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

19 settembre 2019*

«Rinvio pregiudiziale – Ravvicinamento delle legislazioni – Veicoli a motore – Regolamento (CE) n. 715/2007 – Articolo 6, paragrafo 1, prima frase – Informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo – Obblighi del costruttore nei confronti degli operatori indipendenti – Acceso illimitato e normalizzato a tali informazioni – Modalità – Divieto di discriminazione»

Nella causa C-527/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Bundesgerichtshof (Corte di giustizia federale, Germania), con decisione del 21 giugno 2018, pervenuta in cancelleria il 13 agosto 2018, nel procedimento

Gesamtverband Autoteile-Handel eV

contro

KIA Motors Corporation

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta da A. Arabadjiev, presidente di sezione, T. von Danwitz, C. Vajda, P.G. Xuereb (relatore) e A. Kumin, giudici,

avvocato generale: M. Szpunar

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per il Gesamtverband Autoteile-Handel eV, da M. Sacré, Rechtsanwalt;

– per KIA Motors Corporation, da T. Kopp, R. Polley e W. Holzapfel, Rechtsanwälte;

– per la Commissione europea, da M. Huttunen, J. Hradil e A.C. Becker, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: il tedesco.

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 6, paragrafo 1, primo periodo, 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 (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU 2007, L 171, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il Gesamtverband Autoteile-Handel eV (in prosieguo: il «Gesamtverband»), un'associazione di categoria tedesca del commercio all'ingrosso di componenti per autoveicoli, e la Kia Motors Corporation (in prosieguo: la «KIA»), una casa automobilistica sudcoreana, in merito al rifiuto di tale casa automobilistica di fornire agli operatori indipendenti l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli in una forma modificabile elettronicamente.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Il regolamento (UE) n. 715/2007

3 Il considerando 8 del regolamento n. 715/2007 così recita:

«Per migliorare il funzionamento del mercato interno, in particolare per quanto riguarda la libera circolazione delle merci, la libertà di stabilimento e la libera prestazione dei servizi, sono necessari un accesso illimitato alle informazioni sulla riparazione dei veicoli attraverso una funzione di ricerca standardizzata che consenta di reperire le informazioni tecniche e una concorrenza efficace sul mercato dei servizi di riparazione e di gestione dell'informazione. Gran parte di tali informazioni si riferisce ai sistemi diagnostici di bordo (OBD) e alla loro interazione con altri sistemi dei veicoli. È opportuno stabilire le caratteristiche tecniche cui i siti web dei costruttori dovrebbero conformarsi, unitamente a misure mirate che garantiscano un accesso ragionevole alle piccole e medie imprese (PMI). Le norme comuni definite con il coinvolgimento di tutti gli operatori interessati, come il formato [Organizzazione per la promozione delle norme sulle informazioni strutturate (OASIS)], possono facilitare lo scambio di informazioni tra i costruttori e i fornitori di servizi. È quindi opportuno pretendere inizialmente l'uso delle specifiche tecniche del formato OASIS e invitare la Commissione a chiedere a CEN/ISO [Comitato europeo di normalizzazione-normazione/ l'Organizzazione internazionale per la normazione] di sviluppare ulteriormente tale formato in norma, in vista di una tempestiva sostituzione del formato OASIS».

4 Secondo il considerando 27 di tale regolamento, gli obiettivi di quest'ultimo consistono nella «realizzazione del mercato interno attraverso l'introduzione di prescrizioni tecniche comuni riguardo alle emissioni dei veicoli a motore e l'accesso garantito alle informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli per gli operatori indipendenti sulla stessa base dei concessionari e meccanici autorizzati».

5 L'articolo 3 di detto regolamento, rubricato «Definizioni», prevede, ai punti 14 e 15, quanto segue:

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

(…)

14) “informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione”: ogni informazione sulla diagnosi, la manutenzione, l’ispezione, il controllo periodico, la riparazione, la riprogrammazione o la riinizializzazione del veicolo fornita dai costruttori ai propri concessionari/meccanici autorizzati, con tutti gli emendamenti e supplementi successivi a tale informazione. Tali informazioni comprendono tutte le spiegazioni necessarie per l’installazione di parti o dispositivi sul veicolo;

15) “operatori indipendenti”: imprese diverse dai concessionari e meccanici autorizzati, coinvolte direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione dei veicoli a motore: meccanici, costruttori o distributori di utensili, apparecchiature per la riparazione o parti di ricambio, editori di informazioni tecniche, club automobilistici, addetti al soccorso stradale, a servizi d’ispezione e di prova e alla formazione di installatori, costruttori e meccanici di dispositivi per veicoli alimentati da combustibili alternativi».

6 L’articolo 6 del regolamento n. 715/2007, intitolato «Obblighi dei costruttori», al paragrafo 1, così dispone:

«I costruttori consentono, attraverso siti web e un formato standardizzato, in modo facile, rapido e non discriminatorio rispetto al contenuto predisposto o all’accesso consentito ai concessionari/meccanici autorizzati, un accesso illimitato e normalizzato alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli anche agli operatori indipendenti. Al fine di facilitare il conseguimento di questo obiettivo, le informazioni devono essere presentate coerentemente, inizialmente in conformità ai requisiti tecnici del formato OASIS (…)».

7 L’articolo 8 di tale regolamento, rubricato «Provvedimenti di attuazione», così prevede:

«I provvedimenti necessari per dare attuazione agli articoli 6 e 7 e che sono volti a modificare elementi non essenziali del presente regolamento integrandolo, sono adottati secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all’articolo 15, paragrafo 3. Ciò comprende la definizione e l’aggiornamento delle specifiche tecniche relative alle modalità della messa a disposizione delle informazioni OBD e per la riparazione e la manutenzione dei veicoli, con un’attenzione particolare per le esigenze specifiche delle PMI».

Il regolamento n. 692/2008

8 Il 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), è stato modificato dal regolamento (UE) n. 566/2011 della Commissione, dell’8 giugno 2011 (GU 2011, L 158, pag. 1) (in prosieguo: il «regolamento n. 692/2008»), al fine, in particolare, di rafforzare le procedure di scambio di dati relativi ai componenti dei veicoli tra i costruttori e gli operatori indipendenti.

9 L’articolo 13 del regolamento n. 692/2008, rubricato «Accesso alle informazioni relative all’OBD e alle informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo», al paragrafo 1 dispone quanto segue:

«I costruttori applicano le necessarie disposizioni e procedure, conformemente agli articoli 6 e 7 del regolamento (CE) n. 715/2007 e all’allegato XIV del presente regolamento, per assicurare un facile accesso alle informazioni (…) per la riparazione e la manutenzione del veicolo».

10 Il punto 2.1 dell’allegato XIV del regolamento (CE) n. 692/2008 è così formulato:

«Le informazioni (…) per la riparazione e la manutenzione del veicolo disponibili attraverso i siti Internet sono conformi alle specifiche tecniche del documento OASIS SC2-D5, Format of Automotive Repair Information, (…) e ai punti 3.2, 3.5 (tranne 3.5.2), 3.6, 3.7 e 3.8 del documento OASIS SC1-D2, Autorepair Requirements Specification, (…), che utilizza per i testi e la grafica solo formati aperti o

formati che possono essere visualizzati e stampati usando solo componenti software aggiuntivi (plug-in) standard liberamente disponibili, di facile installazione e funzionanti sotto sistemi operativi di uso comune. (…) I soggetti che chiedono il diritto di duplicare o ripubblicare le informazioni avviano trattative dirette con il costruttore. (…)

Le informazioni relative a tutte le parti di cui il veicolo (quale identificato dal numero di identificazione del veicolo (VIN) nonché da ogni altro criterio supplementare tra cui l'interasse, la potenza del motore, il tipo di finitura o le opzioni) è dotato dal costruttore e che possono essere sostituite da pezzi di ricambio offerti dal costruttore ai suoi concessionari o meccanici autorizzati o a terzi mediante un riferimento a un numero di apparecchiature originali, sono resi disponibili in una base dati facilmente accessibile agli operatori indipendenti.

Questa base di dati comprende il VIN, i numeri delle apparecchiature originali, la denominazione delle apparecchiature originali, le indicazioni di validità (inizio e fine di validità), le indicazioni di montaggio e, ove applicabile, le caratteristiche di struttura.

Le informazioni della base dati sono aggiornate regolarmente. Gli aggiornamenti comprendono in particolare tutte le modifiche apportate a veicoli individuali dopo la loro produzione se queste informazioni sono disponibili ai concessionari autorizzati».

Il regolamento (UE) n. 566/2011

11 Il considerando 12 del regolamento n. 566/2011 così recita:

«Al fine di garantire una concorrenza effettiva sul mercato per i servizi relativi alle informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo e al fine di precisare che le informazioni in questione coprono anche i dati che devono essere forniti agli operatori indipendenti diversi dalle officine (per garantire che il mercato delle riparazioni e della manutenzione indipendenti nel complesso possa competere con i concessionari autorizzati, indipendentemente dal fatto che il costruttore del veicolo fornisca direttamente tali informazioni ai suoi meccanici e concessionari autorizzati) sono necessari ulteriori chiarimenti concernenti i dettagli delle informazioni da fornire a norma del regolamento [n. 715/2007]».

Il diritto tedesco

12 Dalla decisione di rinvio risulta che il Gesamtverband adduce la violazione di talune disposizioni del Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (legge contro la concorrenza sleale), tanto nella versione in vigore fino al 10 dicembre 2015 (in prosieguo: la «versione previgente dell'UWG»), quanto in quella in vigore successivamente a tale data (in prosieguo: la «nuova versione dell'UWG»).

13 L'articolo 4, punto 11, della versione previgente dell'UWG disponeva quanto segue:

«Commette un atto di concorrenza sleale, in particolare, chiunque:

(…)

11. violi una disposizione di legge destinata, tra l'altro, a regolamentare il comportamento sul mercato nell'interesse degli operatori del mercato».

14 Tale disposizione è stata sostituita, nella nuova versione dell'UWG, dall'articolo 3a del medesimo, che prevede quanto segue:

«Commette un atto di concorrenza sleale chiunque violi una disposizione di legge destinata, tra l'altro, a regolamentare il comportamento sul mercato nell'interesse degli operatori del mercato, quando la violazione sia di natura tale da ledere in modo sensibile gli interessi dei consumatori, di altri operatori del mercato o dei concorrenti».

15 L'articolo 8, paragrafo 1, prima frase, dell'UWG, sia nella vecchia sia nella nuova versione, consente di avviare un'azione di cessazione immediata (eliminazione) e, in caso di rischio di recidiva, un'azione di cessazione per il futuro (inibitoria) nei confronti di chiunque abbia commesso un atto commerciale illecito, ai sensi degli articoli 3 e 7 di tale legge. Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della vecchia versione dell'UWG, gli atti di concorrenza sleale sono considerati illeciti quando possono incidere sensibilmente sugli interessi dei concorrenti, dei consumatori o di altri operatori sul mercato. Secondo l'articolo 3, paragrafo 1, della nuova versione dell'UWG, gli atti di concorrenza sleale sono illeciti.

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

16 Il Gesamtverband nonché gli operatori indipendenti che ne sono membri dispongono, per quanto riguarda i veicoli commercializzati dalla KIA, di un semplice accesso in modalità lettura a una banca dati in cui sono conservate le informazioni sulla riparazione e la manutenzione di tali veicoli, ai sensi dell'articolo 3, punto 14, del regolamento n. 715/2007.

17 Il Gesamtverband ha chiesto alla KIA di poter altresì disporre, per sé stesso e per i suoi membri, delle informazioni della banca dati in un formato che consenta il loro trattamento elettronico.

18 Esso ha poi adito il Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno, Germania) affinché quest'ultimo ingiungesse alla KIA di mettere a sua disposizione, nonché a quella dei suoi membri, tali informazioni nel formato richiesto. Tale giudice ha condannato la KIA conformemente alle conclusioni del Gesamtverband. L'Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Tribunale superiore del Land, Francoforte sul Meno, Germania), adito dalla KIA con appello avverso la sentenza di primo grado, ha dichiarato che l'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 715/2007 non impone alla KIA di accordare al Gesamtverband e ai suoi membri un accesso a tali informazioni in un formato che consenta il trattamento elettronico delle informazioni. Esso ha statuito che doveva essere garantito soltanto, nei confronti degli operatori indipendenti, l'accesso a tali informazioni in semplice lettura, poiché tale forma di messa a disposizione non costituisce una discriminazione tra tali operatori, da un lato, e i concessionari e meccanici affiliati alla KIA, dall'altro. Il Gesamtverband ha proposto un ricorso per cassazione (Revision) dinanzi al giudice del rinvio, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania), avverso la sentenza di appello.

19 Il giudice del rinvio ritiene che l'esito della controversia dinanzi ad esso pendente dipenda dalla risposta alla questione se il modo in cui la KIA ha scelto di mettere le informazioni di cui trattasi a disposizione degli operatori indipendenti sia conforme all'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007 o se, al contrario, tale disposizione richieda che simili informazioni siano messe a disposizione in una forma modificabile elettronicamente.

20 Secondo il giudice del rinvio, anche se un accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli in un formato che ne consenta il trattamento elettronico da parte degli operatori indipendenti potrebbe avere un effetto positivo sul funzionamento del mercato interno e promuovere una concorrenza effettiva sul mercato dei servizi d'informazione sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, un obbligo di mettere tali informazioni a disposizione degli operatori indipendenti in forma modificabile elettronicamente non sembra emergere né dal tenore letterale dell'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007 né dal riferimento alla norma OASIS prevista

da tale disposizione. Il giudice del rinvio spiega inoltre che, tenuto conto del tenore letterale del punto 2.1, primo comma, prima e quarta frase, nonché secondo comma, dell'allegato XIV del regolamento n. 692/2008 e della genesi di tale punto 2.1, l'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007 potrebbe essere interpretato nel senso che il costruttore non è tenuto a mettere a disposizione le informazioni di cui trattasi in forma modificabile elettronicamente. Una siffatta interpretazione sarebbe inoltre avvalorata dall'intenzione della Commissione di stabilire, nelle nuove disposizioni di un regolamento quadro sull'omologazione, l'obbligo di fornire informazioni sotto forma di serie di dati leggibili mediante dispositivi informatici e modificabili elettronicamente.

21 Il giudice del rinvio aggiunge che la Corte deve altresì precisare la portata del divieto di discriminazione di cui all'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007, in una situazione come quella di cui al procedimento principale, in cui un costruttore di veicoli a motore ha aperto, a vantaggio dei concessionari e dei meccanici autorizzati, un canale di informazioni supplementare per la vendita di pezzi di ricambio originali, facendo ricorso a un fornitore di servizi d'informazione.

22 Per quanto riguarda i canali d'informazione ai quali hanno accesso i meccanici indipendenti, il giudice del rinvio precisa che la KIA mette il proprio catalogo di documenti originali a disposizione dell'impresa LexCom, che consente ai meccanici indipendenti di cercare, sul portale Internet «partslink24» di tale impresa, dei pezzi originali di ricambio di KIA mediante il VIN dei veicoli. Il giudice del rinvio osserva che il Gesamtverband non ha fatto valere che le informazioni sulla riparazione e la manutenzione di veicoli contenute nei canali d'informazione cui i concessionari e i meccanici affiliati alla KIA avevano accesso erano più complete o di qualità superiore a quelle alle quali gli operatori indipendenti potevano accedere tramite il portale Internet della KIA.

23 È in tale contesto che il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, primo periodo, del regolamento (CE) n. 715/2007, il costruttore debba mettere a disposizione in una forma modificabile elettronicamente le informazioni consentite agli operatori indipendenti.

2) Se, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, primo periodo, del regolamento (CE) n. 715/2007, sussista una discriminazione vietata nei confronti di operatori indipendenti, qualora un costruttore, avvalendosi di un fornitore di servizi d'informazione, utilizzi un altro canale di informazione per la vendita di pezzi di ricambio originali da parte di concessionari e meccanici autorizzati».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

24 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007 debba essere interpretato nel senso che i costruttori di veicoli a motore devono fornire agli operatori indipendenti l'accesso alle informazioni sula riparazione e la manutenzione dei veicoli in una forma modificabile elettronicamente.

25 Va ricordato che, ai sensi di tale disposizione, i costruttori consentono, attraverso siti Internet e un formato standardizzato, in modo facile, rapido e non discriminatorio rispetto al contenuto predisposto o all'accesso consentito ai concessionari/meccanici autorizzati, un accesso illimitato e normalizzato alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli anche agli operatori indipendenti.

26 A tal riguardo, occorre constatare che la formulazione dell'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007 non consente, di per sé, di rispondere alla questione posta dal giudice del rinvio, dal momento che, anzitutto, si limita ad indicare che il formato in cui deve essere effettuata la messa a disposizione di tali informazioni deve essere standardizzato, tale precisazione non consente di stabilire se dette informazioni debbano essere messe a disposizione in semplice lettura o in una forma modificabile elettronicamente.

27 Risulta, infatti, sia dal considerando 8 e dall'articolo 6, paragrafo 1, seconda frase, del regolamento n. 715/2007, sia dal punto 2.1, primo comma, dell'allegato XIV del regolamento n. 692/2008 che il carattere standardizzato del formato deve essere inteso nel senso che le informazioni di cui trattasi devono essere conformi ai requisiti tecnici della norma OASIS in modo da consentire di reperire le informazioni tecniche pertinenti e di facilitare lo scambio di informazioni. Orbene, da tale norma non risulta che essa imponga ai costruttori di fornire un accesso alle informazioni in questione in una forma modificabile elettronicamente, e a maggior ragione in quanto tanto una forma in semplice lettura quanto una forma modificabile elettronicamente consente di ritrovare le informazioni tecniche desiderate facilitando nel contempo lo scambio.

28 Inoltre, sebbene, secondo la formulazione dell'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007, i costruttori abbiano l'obbligo di fornire un «accesso illimitato» alle informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli, la loro messa a disposizione in semplice lettura non può essere considerata, contrariamente a quanto sostenuto dal Gesamtverband e dalla Commissione, come una restrizione dell'accesso a tali informazioni. Infatti, dato che tale disposizione opera una distinzione tra, da un lato, l'accesso da fornire, il quale deve essere «illimitato», e, dall'altro, la forma nel quale deve essere concesso, l'assenza di restrizioni fa riferimento al contenuto stesso delle informazioni che devono essere messe a disposizione degli operatori indipendenti e non alle modalità di tale messa a disposizione.

29 Infine, il fatto che, in forza dell'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007, le informazioni di cui trattasi devono essere facilmente e rapidamente accessibili, non significa che esse devono essere accessibili in una forma modificabile elettronicamente. La stessa constatazione si applica per quanto riguarda l'esigenza, di cui all'articolo 6, paragrafo 1, seconda frase, del regolamento n. 715/2007, secondo la quale le informazioni devono essere presentate coerentemente, dal momento che tale obiettivo è peraltro garantito dal carattere standardizzato del formato.

30 Tuttavia, da una giurisprudenza costante della Corte emerge che, ai fini dell'interpretazione di una norma di diritto dell'Unione, si deve però tener conto non soltanto del tenore letterale della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (v., in particolare, sentenza del 17 aprile 2018, Egenberger, C-414/16, EU:C:2018:257, punto 44 e la giurisprudenza ivi citata). Anche la genesi di una disposizione del diritto dell'Unione può fornire elementi pertinenti per la sua interpretazione (sentenza del 10 dicembre 2018, Wightman e a., C-621/18, EU:C:2018:999, punto 47 e giurisprudenza ivi citata).

31 Per quanto riguarda, in primo luogo, il contesto in cui si inserisce l'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007, occorre ricordare che, in anzitutto, il punto 2.1, primo comma, dell'allegato XIV del regolamento n. 692/2008 prevede che l'operatore indipendente, che desidera «duplicare o ripubblicare» le informazioni di cui trattasi, debba negoziare direttamente con il costruttore. Risulta da tale disposizione che la Commissione, alla quale l'articolo 8 del regolamento n. 715/2007 affida l'onere di adottare le misure necessarie all'attuazione dell'articolo 6 di tale regolamento, sembra fondarsi essa stessa sulla premessa secondo la quale l'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007 esige unicamente l'accesso alle informazioni in questione tramite la sola lettura di queste ultime.

32 In secondo luogo, il punto 2.1, secondo comma, dell'allegato XIV del regolamento n. 692/2008 prevede che le informazioni per la riparazione e sulla manutenzione dei veicoli siano messe a disposizione «in una base dati», senza tuttavia precisare che l'accesso a tali informazioni deve essere effettuato in una forma modificabile elettronicamente. Ne consegue che il solo obbligo imposto da tale disposizione al costruttore è quello di costituire una banca di dati. Pertanto, le modalità con cui gli operatori indipendenti possono prendere conoscenza delle informazioni contenute in una banca dati siffatta, vale a dire il fatto che essi dispongono solo di un accesso in semplice lettura a tali informazioni o che possono disporne in una forma modificabile elettronicamente, non sono disciplinate da tale punto 2.1.

33 Peraltro, è pacifico che, nell'elaborazione del regolamento 566/2011, la Commissione abbia previsto di modificare il punto 2.1 dell'allegato XIV del regolamento n. 692/2008 al fine di imporre l'accesso alle informazioni di cui trattasi, o quanto meno ad alcune di esse, in un formato che consenta il loro trattamento elettronico. Orbene, questa proposta della Commissione non è stata ripresa nella versione finale del regolamento n. 566/2011. Dal momento che, ai sensi del considerando 12 del regolamento n. 566/2011, la Commissione ha affermato che «[erano] necessari ulteriori chiarimenti concernenti i dettagli delle informazioni da fornire a norma del regolamento [n. 715/2007]», ne consegue che la Commissione riteneva, in tale data, che, da un lato, l'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007 non richiedesse la messa a disposizione delle informazioni di cui trattasi in una forma modificabile elettronicamente e, dall'altro, non occorresse introdurre un siffatto obbligo per mezzo del regolamento n. 566/2011.

34 Per quanto riguarda, inoltre, l'argomento del Gesamtverband secondo cui il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU 2018, L 151, pag. 1), applicabile, ai sensi del suo articolo 91, a partire dal 1º settembre 2020, sarebbe pertinente per interpretare l'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007, è sufficiente rilevare che è solo nel corso del procedimento legislativo riguardante il regolamento n. 2018/858 che è stato introdotto l'obbligo di mettere le informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli a disposizione degli operatori indipendenti in una forma modificabile elettronicamente, che figura ormai all'articolo 61, paragrafo 1, di quest'ultimo. Ne consegue che non è possibile considerare che un siffatto obbligo fosse già enunciato dal regolamento n. 715/2007.

35 Per quanto riguarda, inoltre, gli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 715/2007, risulta dai suoi considerando 8 e 27 che esso mira, garantendo in particolare un accesso senza restrizioni alle informazioni in questione, a realizzare e a migliorare il funzionamento del mercato interno in modo da garantire una concorrenza effettiva tanto sul mercato dei servizi di riparazione e manutenzione dei veicoli quanto sul mercato dei servizi di informazione sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli. Tale obiettivo emerge altresì, in sostanza, dal considerando 12 del regolamento n. 566/2011.

36 A tal riguardo, si deve rilevare che, se il fatto di accordare un accesso alle informazioni di cui trattasi in un modo che consenta lo sfruttamento elettronico di tali informazioni faciliterebbe la loro utilizzazione da parte di tali operatori e, pertanto, contribuirebbe a garantire una concorrenza effettiva su ciascuno di tali mercati nonché al buon funzionamento del mercato interno, nulla indica che tali scopi possano essere raggiunti solo obbligando i costruttori di automobili a fornire l'accesso alle informazioni di cui trattasi in un formato siffatto.

37 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007 deve essere interpretato nel senso che non impone ai costruttori di automobili di fornire agli operatori indipendenti l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli in una forma modificabile elettronicamente.

Sulla seconda questione

38 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede se l'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007 debba essere interpretato nel senso che il fatto, per un costruttore di automobili, di utilizzare, a vantaggio dei concessionari e dei meccanici autorizzati, un canale di informazioni supplementare per la vendita di pezzi di ricambio originali avvalendosi di un prestatore di servizi d'informazione costituisce un accesso discriminatorio degli operatori indipendenti rispetto a quello di cui beneficiano i concessionari e i meccanici autorizzati ai sensi di tale disposizione.

39 A tal riguardo, occorre ricordare che dall'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007 risulta che l'accesso alle informazioni di cui trattasi consentito agli operatori indipendenti non deve essere discriminatorio rispetto all'accesso consentito ai concessionari e ai meccanici autorizzati, nel senso che questi ultimi non devono essere collocati in una posizione più vantaggiosa per quanto riguarda sia il contenuto delle informazioni messe a disposizione sia le modalità del loro accesso.

40 Nella causa principale, il Gesamtverband sostiene che i meccanici indipendenti che effettuano una ricerca sul sito Internet «partslink24» dell'impresa LexCom non possono ritrovare, per quanto riguarda i pezzi di ricambio da utilizzare per veicoli di marca KIA, i pezzi di ricambio originali dei concessionari ufficiali della KIA, il che può costituire un vantaggio per questi ultimi. Non si tratta tuttavia di una discriminazione ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007, il quale riguarda unicamente l'accesso alle informazioni di cui trattasi consentito, da un lato, agli operatori indipendenti e, dall'altro, ai concessionari e ai meccanici autorizzati. Orbene, dalle spiegazioni fornite dal giudice del rinvio risulta che il Gesamtverband non ha fatto valere che i concessionari e i meccanici affiliati alla KIA avrebbero accesso, attraverso il portale Internet della LexCom, a informazioni sulla riparazione e la manutenzione di veicoli che siano più complete o di qualità migliore rispetto a quelle alle quali gli operatori indipendenti potevano accedere tramite il portale Internet della KIA.

41 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007 deve essere interpretato nel senso che il fatto, per un costruttore di automobili, di utilizzare - a vantaggio dei concessionari e dei meccanici autorizzati - un canale di informazioni supplementare per la vendita di pezzi di ricambio originali da parte di concessionari e meccanici autorizzati, facendo ricorso ad un prestatore di servizi d'informazione, non costituisce un accesso degli operatori indipendenti discriminatorio rispetto a quello di cui beneficiano i concessionari e i meccanici autorizzati, ai sensi di tale disposizione, dal momento che gli operatori indipendenti dispongono peraltro di un accesso non discriminatorio alle informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli quanto al contenuto fornito e all'accesso consentito ai concessionari e ai meccanici autorizzati.

Sulle spese

42 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 6, paragrafo 1, prima frase, 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 (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, deve essere

interpretato nel senso che non impone ai costruttori di automobili di fornire agli operatori indipendenti l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli in una forma modificabile elettronicamente.

2) **L'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 715/2007 deve essere interpretato nel senso che il fatto, per un costruttore di automobili, di utilizzare - a vantaggio dei concessionari e dei meccanici autorizzati - un canale di informazioni supplementare per la vendita di pezzi di ricambio originali da parte di concessionari e meccanici autorizzati, facendo ricorso ad un prestatore di servizi d'informazione, non costituisce un accesso discriminatorio degli operatori indipendenti rispetto a quello di cui beneficiano i concessionari e i meccanici autorizzati, ai sensi di tale disposizione, dal momento che gli operatori indipendenti dispongono peraltro di un accesso non discriminatorio alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli quanto al contenuto fornito e all'accesso consentito ai concessionari e ai meccanici autorizzati.**

Firme