Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
ATHANASIOS RANTOS
presentate il 3 marzo 2022 [1]

Causa C-873/19

Deutsche Umwelthilfe eV
contro
Bundesrepublik Deutschland,
con l'intervento di:
Volkswagen AG

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dallo Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunale amministrativo dello Schleswig-Holstein, Germania)]

«Rinvio pregiudiziale – Ambiente – Convenzione di Aarhus – Accesso alla giustizia – Articolo 9, paragrafo 3 – Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea – Articolo 47, primo comma – Diritto a una tutela giurisdizionale effettiva – Associazione di protezione ambientale riconosciuta – Legittimazione ad agire dinanzi a un giudice nazionale per impugnare l'omologazione CE concessa a veicoli – Regolamento (CE) n. 715/2007 – Omologazione dei veicoli a motore – Articolo 5, paragrafo 2 – Motore diesel – Riduzione delle emissioni di ossido di azoto limitata da un "intervallo termico" – Impianto di manipolazione – Autorizzazione di tale impianto che si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro dei veicoli – Stato dell'arte della tecnologia»

I. Introduzione

1. Nel procedimento principale, l'autorità nazionale competente in materia di omologazione CE ha deciso di autorizzare, per taluni veicoli prodotti dal costruttore di automobili Volkswagen AG e dotati di un motore diesel di classe Euro 5, un software integrato nella centralina di controllo del motore che, in presenza di determinate condizioni di temperatura esterna, riduce il ricircolo dei gas di scarico, con conseguente aumento delle emissioni di ossido di azoto (NOx).

[1] Lingua originale: il francese.

2. La Deutsche Umwelthilfe eV, un'associazione di protezione ambientale riconosciuta, ha proposto un ricorso avverso tale decisione dinanzi allo Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunale amministrativo dello Schleswig Holstein, Germania) sostenendo che detto software costituisce un «impianto di manipolazione» illecito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 [2].

3. Secondo il giudice del rinvio, la Deutsche Umwelthilfe non è legittimata, nell'ambito del diritto nazionale, ad agire per impugnare la suddetta decisione. Pertanto, tale giudice chiede alla Corte, in primo luogo, se l'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus [3], in combinato disposto con l'articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (in prosieguo: la «Carta»), imponga che una siffatta associazione sia legittimata ad impugnare dinanzi ai giudici nazionali una decisione amministrativa che concede l'omologazione CE di veicoli con riferimento all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007.

4. In secondo luogo, in caso di risposta affermativa, il giudice del rinvio chiede se la «necessità» di un impianto di manipolazione, ai sensi del citato articolo 5, paragrafo 2, si valuti in base allo stato dell'arte della tecnologia al momento del rilascio dell'omologazione CE per i veicoli di cui trattasi e se debbano essere prese in considerazione altre circostanze che possano determinare la liceità di un impianto di manipolazione siffatto.

II. Contesto normativo

A. Diritto internazionale

5. L'articolo 1 della Convenzione di Aarhus, rubricato «Finalità», così dispone:

«Per contribuire a tutelare il diritto di ogni persona, nelle generazioni presenti e future, a vivere in un ambiente atto ad assicurare la sua salute e il suo benessere, ciascuna Parte garantisce il diritto di accesso alle informazioni, di partecipazione del pubblico ai processi decisionali e di accesso alla giustizia in materia ambientale in conformità delle disposizioni della presente convenzione».

6. L'articolo 2 di tale convenzione, rubricato «Definizioni», enuncia, ai punti 4 e 5, quanto segue:

«[Ai fini della presente convenzione, si intende per:]

4) "pubblico", una o più persone fisiche o giuridiche e, ai sensi della legislazione o della prassi nazionale, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi costituiti da tali persone;

5) "pubblico interessato", il pubblico che subisce o può subire gli effetti dei processi decisionali in materia ambientale o che ha un interesse da far valere al riguardo; ai fini della presente definizione si considerano titolari di tali interessi le organizzazioni non governative che promuovono la tutela dell'ambiente e che soddisfano i requisiti prescritti dal diritto nazionale».

[2] Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU 2007, L 171, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008 (GU 2008, L 199, pag. 1) (in prosieguo: il «regolamento n. 715/2007»).

[3] Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, firmata ad Aarhus (Danimarca) il 25 giugno 1998 ed approvata a nome della Comunità europea con decisione 2005/370/CE del Consiglio, del 17 febbraio 2005 (GU 2005, L 124, pag. 1; in prosieguo: la «Convenzione di Aarhus»).

7. L'articolo 9 di detta convenzione, rubricato «Accesso alla giustizia», ai suoi paragrafi 2 e 3, è formulato nei seguenti termini:

«2. Nel quadro della propria legislazione nazionale, ciascuna Parte provvede affinché i membri del pubblico interessato

a) che vantino un interesse sufficiente o, in alternativa,

b) che facciano valere la violazione di un diritto, nei casi in cui il diritto processuale amministrativo di detta Parte esiga tale presupposto, abbiano accesso a una procedura di ricorso dinanzi a un organo giurisdizionale e/o ad un altro organo indipendente ed imparziale istituito dalla legge, per contestare la legittimità sostanziale o procedurale di decisioni, atti od omissioni soggetti alle disposizioni dell'articolo 6 e, nei casi previsti dal diritto nazionale e fatto salvo il paragrafo 3, ad altre pertinenti disposizioni della presente convenzione.

Le nozioni di "interesse sufficiente" e di "violazione di un diritto" sono determinate secondo il diritto nazionale, coerentemente con l'obiettivo di offrire al pubblico interessato un ampio accesso alla giustizia nell'ambito della presente convenzione. A tal fine si ritiene sufficiente, ai sensi della lettera a), l'interesse di qualsiasi organizzazione non governativa in possesso dei requisiti di cui all'articolo 2, [punto] 5. Tali organizzazioni sono altresì considerate titolari di diritti suscettibili di violazione ai sensi della lettera b).

(...)

3. In aggiunta, e ferme restando le procedure di ricorso di cui ai paragrafi 1 e 2, ciascuna Parte provvede affinché i membri del pubblico che soddisfino i criteri eventualmente previsti dal diritto nazionale possano promuovere procedimenti di natura amministrativa o giurisdizionale per impugnare gli atti o contestare le omissioni dei privati o delle pubbliche autorità compiuti in violazione del diritto ambientale nazionale».

B. Diritto dell'Unione

1. Regolamento (CE) n. 1367/2006

8. L'articolo 1, rubricato «Obiettivo», del regolamento (CE) n. 1367/2006 [4] enuncia, al paragrafo 1, quanto segue:

«L'obiettivo del presente regolamento è quello di contribuire all'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione UNECE sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, di seguito denominata "convenzione di Aarhus", stabilendo le regole per applicare le disposizioni della convenzione alle istituzioni e agli organi comunitari, e a tal fine:

(...)

[4] Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, sull'applicazione alle istituzioni e agli organi comunitari delle disposizioni della convenzione di Aarhus sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (GU 2006, L 264, pag. 13).

d) prevede l'accesso alla giustizia in materia ambientale a livello comunitario alle condizioni stabilite dal presente regolamento».

9. L'articolo 2 di tale regolamento, rubricato «Definizioni», prevede, al paragrafo 1, lettera f), quanto segue:

«Ai fini del presente regolamento, si intende per:

(...)

f) "diritto ambientale": la normativa comunitaria che, a prescindere dalla base giuridica, contribuisce al raggiungimento degli obiettivi della politica comunitaria in materia ambientale, stabiliti nel trattato: salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, protezione della salute umana, utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali e promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale».

2. Regolamento n. 715/2007

10. Ai sensi dei considerando 1, 6 e 7 del regolamento n. 715/2007:

«(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.

(...)

(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. (...)

(7) Quando si fissano norme sulle emissioni, occorre conoscere le implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, i costi diretti e indiretti imposti alle imprese e i vantaggi sempre maggiori in termini di stimoli all'innovazione, di miglioramento della qualità dell'aria, di riduzione dei costi sanitari e di aumento della speranza di vita, come pure le implicazioni per il bilancio complessivo delle emissioni di CO_2».

11. L'articolo 1, rubricato «Scopo», di tale regolamento enuncia, al paragrafo 1, quanto segue:

«Il presente regolamento fissa i requisiti tecnici comuni per l'omologazione di veicoli a motore ("veicoli") e parti di ricambio, come i dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento, riguardo alle loro emissioni».

12. L'articolo 3 di detto regolamento, rubricato «Definizioni», prevede, al punto 10, quanto segue:

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

(...)

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».

13. L'articolo 5 del medesimo regolamento, rubricato «Requisiti e prove», ai suoi paragrafi 1 e 2, così dispone:

«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».

14. L'allegato I del regolamento di n. 715/2007, intitolato «Limiti d'emissione» prevede i valori limite delle emissioni di NOx, in particolare per i veicoli della classe Euro 5, che formano oggetto della tabella 1.

3. Direttiva 2007/46/CE

15. La direttiva 2007/46/CE[5] è stata abrogata dal regolamento (UE) 2018/858[6], con effetto dal 1º settembre 2020, in forza dell'articolo 88 di quest'ultimo. Tuttavia, tenuto conto della data dei fatti di causa, tale direttiva resta applicabile al procedimento principale.

16. L'articolo 1 di detta direttiva, rubricato «Oggetto», così recitava:

«La presente direttiva stabilisce un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali necessari per l'omologazione di tutti i veicoli nuovi che rientrano nel suo campo d'applicazione e dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche destinati a tali veicoli, al fine di semplificarne l'immatricolazione, la vendita e la messa in circolazione all'interno della Comunità.

(...)

[5] Direttiva 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 («direttiva quadro») (GU 2007, L 263, pag. 1), come modificata dal regolamento (UE) n. 214/2014 della Commissione, del 25 febbraio 2014 (GU 2014, L 69, pag. 3) (in prosieguo: la «direttiva 2007/46»).

[6] Regolamento 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).

Specifici requisiti tecnici relativi alla costruzione e al funzionamento di veicoli sono stabiliti in applicazione della presente direttiva con atti normativi, il cui elenco tassativo figura nell'allegato IV».

17. L'articolo 3 di tale direttiva, rubricato «Definizioni», prevedeva, al punto 5, quanto segue:

«Ai fini della presente direttiva e degli atti normativi elencati nell'allegato IV, salvo altrimenti in essi disposto, si intende per:

(...)

5) "omologazione CE", la procedura con cui uno Stato membro certifica che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti della presente direttiva e degli atti normativi elencati negli allegati IV o XI».

18. L'allegato IV della medesima direttiva, intitolato «Requisiti per l'omologazione CE dei veicoli», menzionava, nella parte I, intitolata «Atti normativi per l'omologazione CE di veicoli prodotti in serie illimitata», il regolamento n. 715/2007 per quanto riguarda le «[e]missioni (EUR 5 e 6) veicoli commerciali leggeri/accesso alle informazioni».

C. Diritto tedesco

19. L'articolo 42 della Verwaltungsgerichtsordnung (codice di procedura amministrativa)[7], nella versione applicabile alla controversia di cui al procedimento principale (in prosieguo: la «VwGO»), enuncia quanto segue:

«1. Possono essere chiesti con ricorso l'annullamento di un atto amministrativo (ricorso di annullamento) o la condanna ad emanare un atto amministrativo di cui sia stata rifiutata od omessa l'adozione (ricorso di adempimento).

2. Se la legge non dispone diversamente, il ricorso è ammissibile soltanto qualora il ricorrente faccia valere di essere stato leso nei suoi diritti dall'atto amministrativo o dalla denegata o omessa emanazione di quest'ultimo».

20. L'articolo 113, paragrafo 1, della VwGO prevede quanto segue:

«Qualora un atto amministrativo sia illegittimo e il ricorrente sia pertanto leso nei suoi diritti il giudice annulla l'atto amministrativo e l'eventuale decisione relativa all'opposizione (...)».

21. L'articolo 1, paragrafo 1, del Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG- Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz) [legge recante disposizioni complementari relative ai mezzi di ricorso in materia ambientale ai

[7] BGBl. 1991 I, pag. 686.

sensi della direttiva 2003/35/CE[8] (legge sui ricorsi in materia ambientale)][9], nella versione applicabile alla controversia di cui al procedimento principale (in prosieguo: l'«UmwRG»), dispone quanto segue:

«La presente legge si applica ai ricorsi contro le decisioni di seguito indicate:

(...)

5) atti amministrativi o contratti di diritto pubblico che autorizzano progetti diversi da quelli di cui ai punti da 1 a 2b in applicazione di disposizioni ambientali del diritto federale, del diritto del Land o di atti direttamente applicabili del diritto dell'Unione, e

6) atti amministrativi riguardanti misure di vigilanza o di controllo adottate ai fini dell'attuazione o dell'esecuzione delle decisioni di cui ai punti da 1 a 5, volti a garantire il rispetto delle disposizioni ambientali del diritto federale, del diritto del Land o di atti direttamente applicabili del diritto dell'Unione.

La presente legge si applica anche qualora, contrariamente alle disposizioni vigenti, non sia stata adottata alcuna decisione di cui alla prima frase. (…)

(...)

La prima e la seconda frase non si applicano quando una decisione ai sensi del presente paragrafo è stata adottata a seguito di una pronuncia dei tribunali amministrativi che definisce una controversia».

22. L'articolo 2, paragrafo 1, dell'UmwRG è così formulato:

«Un'associazione nazionale o estera riconosciuta conformemente all'articolo 3 può proporre ricorsi ai sensi della [VwGO] avverso una decisione di cui all'articolo 1, paragrafo 1, prima frase, ovvero avverso l'omessa adozione di una simile decisione, senza dover far valere di essere stata lesa nei suoi diritti, qualora

1) faccia valere che una decisione di cui all'articolo 1, paragrafo 1, prima frase, o l'omessa adozione di tale decisione è contraria a disposizioni che potrebbero essere pertinenti ai fini della decisione;

2) faccia valere di essere interessata da una decisione di cui all'articolo 1, paragrafo 1, prima frase, o dall'omessa adozione di tale decisione, nell'ambito della sua attività statutaria di sostegno alla realizzazione degli obiettivi di tutela dell'ambiente, e

3) quando si tratti di una procedura prevista

   a) all'articolo 1, paragrafo 1, prima frase, punti da 1 a 2b, alla quale era abilitata a partecipare;

[8] Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le direttive del Consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia, (GU 2003, L 156, pag. 17).

[9] BGBl. 2017 I, pag. 3290.

b) all'articolo 1, paragrafo 1, prima frase, punto 4, alla quale era abilitata partecipare e nel cui contesto si sia espressa nel merito conformemente alle disposizioni vigenti, o non le sia stata data la possibilità di esprimersi, contrariamente alle disposizioni vigenti.

In caso di ricorso contro una decisione di cui all'articolo 1, paragrafo 1, prima frase, punti da 2a a 6, o contro l'omessa adozione di tale decisione, l'associazione deve inoltre far valere la violazione di disposizioni in materia ambientale».

23. Ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 2, della Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge, (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [regolamento sull'omologazione CE dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (regolamento sull'omologazione CE dei veicoli a motore) [10], nella versione applicabile alla controversia di cui al procedimento principale (in prosieguo: l'«EG-FGV»)]:

«1. Se il Kraftfahrt-Bundesamt [Ufficio federale per la circolazione dei veicoli a motore, (Germania); in prosieguo: il "KBA"] constata che veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche non sono conformi al tipo omologato, esso può prendere le misure necessarie ai sensi delle direttive [2007/46], 2002/24/CE [11] e 2003/37/CE [12] applicabili a seconda del tipo per assicurare la conformità della produzione al tipo omologato.

2. Al fine di porre rimedio ai vizi emersi e di garantire la conformità dei veicoli già immessi in circolazione, di componenti o di unità tecniche, il [KBA] può adottare a posteriori disposizioni complementari».

III. Procedimento principale, questioni pregiudiziali e procedimento dinanzi alla Corte

24. La Volkswagen ha prodotto, tra l'altro, autoveicoli del modello VW Golf Plus TDI, dotati di un motore diesel del tipo EA 189 di classe Euro 5 e muniti di una cilindrata da 2 litri (in prosieguo: i «veicoli di cui trattasi»). Tali veicoli dispongono di una valvola per il ricircolo dei gas di scarico.

25. I veicoli di cui trattasi comprendevano originariamente un software integrato nella centralina di controllo del motore che prevedeva una «modalità 0» e una «modalità 1» (in prosieguo: il «sistema di commutazione»). La modalità 1 era utilizzata per la prova di omologazione relativa alle emissioni di agenti inquinanti, denominata «New European Driving Cycle» (NEDC), che si effettua in laboratorio. In mancanza delle condizioni caratteristiche di tale prova di omologazione, si applicava la modalità 0 con conseguente riduzione della percentuale di ricircolo dei gas di scarico. In condizioni reali di funzionamento, i veicoli in parola si trovavano quasi esclusivamente in modalità 0, sicché non rispettavano i valori limite di NOx previsti dal regolamento n. 715/2007. Dalla decisione di rinvio risulta che il sistema di commutazione costituiva, pertanto, un impianto di manipolazione illecito, ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, di detto regolamento. Nell'ambito della procedura di omologazione CE dei veicoli di cui trattasi, la Volkswagen ometteva di dichiarare al KBA la presenza di tale sistema.

[10] BGBl. 2011 I, pag. 126.

[11] Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio (GU 2002, L 124, pag. 1).

[12] Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli e abroga la direttiva 74/150/CEE (GU 2003, L 171, pag. 1).

26. Il 15 ottobre 2015, il KBA adottava una decisione, in applicazione dell'articolo 25, paragrafo 2, dell'EG-FGV, con la quale ordinava alla Volkswagen di garantire la conformità dei motori del tipo EA 189 di classe Euro 5 alla normativa nazionale e dell'Unione in vigore. Il KBA precisava che le soluzioni dovevano essergli sottoposte per approvazione prima di poter essere effettivamente applicate.

27. In siffatto contesto, la Volkswagen sviluppava un aggiornamento del software integrato nella centralina di controllo del motore dei veicoli di cui trattasi (in prosieguo: il «software in questione»). Tale software ha stabilito un intervallo termico, nel quale il livello del ricircolo dei gas di scarico, vale a dire la quota di gas di scarico ridiretta verso il motore, è pari allo 0% a temperature esterne inferiori a – 9 gradi Celsius, all'85% tra – 9 e 11 gradi Celsius, per poi aumentare a partire da 11 gradi Celsius fino a raggiungere il 100% a una temperatura ambiente di 15 gradi Celsius (in prosieguo: l'«intervallo termico»).

28. Con decisione del 20 giugno 2016 (in prosieguo: la «decisione controversa»), il KBA accordava un'autorizzazione per il software in questione. A tal riguardo, esso riteneva in particolare che non sussistesse alcun impianto di manipolazione illecito, ai sensi del regolamento n. 715/2007, considerando che gli impianti di manipolazione ancora presenti erano leciti.

29. Il 15 novembre 2016, la Deutsche Umwelthilfe, un'associazione legittimata ad esperire ricorsi giurisdizionali conformemente all'articolo 3 dell'UmwRG, proponeva un ricorso amministrativo contro la decisione controversa, sul quale non si era ancora statuito alla data della presente domanda di pronuncia pregiudiziale.

30. Il 24 aprile 2018, tale associazione proponeva un ricorso dinanzi allo Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunale amministrativo dello Schleswig-Holstein), giudice del rinvio, diretto all'annullamento della decisione controversa. Essa ha sostenuto che il software in questione introduceva un impianto di manipolazione che doveva essere considerato illecito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, in quanto si attiva al raggiungimento delle temperature medie in Germania, vale a dire circa 10,4 gradi Celsius nel 2018. Secondo detta associazione, i costruttori di automobili hanno, in linea di principio, la possibilità di progettare motori che non richiedono di ridurre, per ragioni tecniche, le prestazioni dei sistemi di controllo delle emissioni di NOx a temperature medie, ossia in condizioni di funzionamento normali.

31. La Bundesrepublik Deutschland (Repubblica federale di Germania) ha sostenuto che la Deutsche Umwelthilfe non è legittimata ad agire per impugnare la decisione controversa e che, di conseguenza, il suo ricorso è irricevibile.

32. Ad avviso del giudice del rinvio, la Deutsche Umwelthilfe non è, nel caso di specie, legittimata ad agire in forza dell'articolo 42, paragrafo 2, della VwGO, ai sensi del quale, se la legge non dispone diversamente, il ricorso è ammissibile soltanto qualora il ricorrente faccia valere di essere stato leso nei suoi diritti dall'atto amministrativo in questione. Infatti, non esisterebbe alcuna disposizione di legge che, contrariamente al sistema di ricorsi individuali sul quale si fonda la menzionata disposizione, possa eccezionalmente conferire a detta associazione la legittimazione ad agire.

33. In particolare, il procedimento principale non rientrerebbe nell'ambito di applicazione dell'UmwRG, quale definito all'articolo 1, paragrafo 1, di tale legge. Infatti, tra le decisioni che possono essere impugnate da un'organizzazione di protezione ambientale, l'unica categoria che

potrebbe essere presa in considerazione nel caso di specie sarebbe quella di cui all'articolo 1, paragrafo 1, primo comma, punto 5, dell'UmwRG, ai sensi del quale tale legge si applica ai ricorsi contro gli atti amministrativi o i contratti di diritto pubblico che autorizzano progetti diversi da quelli menzionati all'articolo 1, paragrafo 1, punti da 1 a 2b, in applicazione di disposizioni in materia ambientale del diritto federale, del diritto del Land o di atti direttamente applicabili del diritto dell'Unione. A tale proposito, secondo il giudice del rinvio, l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 presenta un nesso con l'ambiente e non costituisce solo una norma tecnica intesa a disciplinare il mercato interno, come risulterebbe dai considerando 1, 4 e 7 di detto regolamento.

34. Tuttavia, l'articolo 1, paragrafo 1, primo comma, punto 5, dell'UmwRG riguarderebbe unicamente gli atti amministrativi che autorizzano «progetti». La nozione di «progetto», ai sensi di tale disposizione, sarebbe stata adottata in linea con la direttiva 85/337/CEE [13], la quale definisce, all'articolo 1, paragrafo 2, un «progetto» come «la realizzazione di lavori di costruzione o di altri impianti od opere» (primo trattino) e «altri interventi sull'ambiente naturale o sul paesaggio, compresi quelli destinati allo sfruttamento delle risorse del suolo» (secondo trattino). In siffatto contesto, la normativa nazionale riguarderebbe unicamente impianti fissi o provvedimenti che costituiscono un intervento diretto. Orbene, l'omologazione CE di veicoli, come pure la modifica dell'omologazione CE di cui alla decisione controversa, riguarderebbero l'«autorizzazione» di un prodotto e non costituirebbero un «progetto» ai sensi del diritto nazionale, in quanto non hanno ad oggetto un impianto fisso e non comportano alcun intervento diretto sull'ambiente naturale o sul paesaggio.

35. Inoltre, ad avviso del giudice del rinvio, un'interpretazione estensiva della nozione di «progetto» ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, primo comma, punto 5), dell'UmwRG non consentirebbe di giungere a una conclusione diversa. Certamente, la Corte avrebbe rilevato che spetta al giudice nazionale, al fine di assicurare una tutela giurisdizionale effettiva nei settori coperti dal diritto ambientale dell'Unione, offrire un'interpretazione del proprio diritto nazionale quanto più possibile conforme agli obiettivi fissati dall'articolo 9, paragrafo 3, della convenzione di Aarhus [14]. Tuttavia, data la definizione chiara della nozione di «progetto» nel diritto nazionale, il giudice del rinvio non potrebbe estendere tale nozione nel presente procedimento all'autorizzazione dell'aggiornamento del software in questione al fine di rendere i veicoli di cui trattasi conformi alla normativa vigente.

36. Inoltre, non sarebbe possibile applicare per analogia le disposizioni dell'UmwRG sul fondamento di una lacuna involontaria della normativa nazionale, vale a dire qualora il legislatore non avesse identificato l'interesse in questione o non potesse identificarlo a causa di un successivo mutamento di circostanze. Infatti, nel corso del procedimento legislativo che ha condotto alla modifica dell'UmwRG intervenuta nel 2017, la quale era intesa in particolare ad adeguare la legge ai requisiti del diritto internazionale pubblico derivanti dall'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus e a tenere conto della sentenza dell'8 marzo 2011, Lesoochranárske zoskupenie (C-240/09, EU:C:2011:125), sarebbe stata individuata e discussa la questione relativa all'applicazione della nozione di «progetto» ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, primo comma, punto 5), di detta legge alle autorizzazioni di prodotti. A tale proposito, sarebbe stato espressamente precisato che la legge in parola non riguarderebbe il settore dei prodotti, compresi i veicoli. Inoltre, la relazione sulla medesima legge indicherebbe espressamente che il

[13] Direttiva del Consiglio del 27 giugno 1985 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU 1985, L 175, pag. 40). Tale direttiva è stata abrogata dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU 2012, L 26, pag. 1).

[14] Sentenza dell'8 marzo 2011, Lesoochranárske zoskupenie (C-240/09, EU:C:2011:125, punto 50).

legislatore nazionale avrebbe rinunciato a recepire l'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus in una disposizione generale, per il motivo che ciò sarebbe fonte di gravi difficoltà di delimitazione e di incertezza giuridica.

37. La Deutsche Umwelthilfe non potrebbe neppure avvalersi di una legittimazione ad agire derivante direttamente dall'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus. Infatti, dal momento che detta disposizione, in quanto tale, è priva di effetto diretto nel diritto dell'Unione, come dichiarato dalla sentenza del 20 dicembre 2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, in prosieguo: la «sentenza Protect», EU:C:2017:987, punto 45), essa non costituirebbe una disposizione legislativa ai sensi dell'articolo 42, paragrafo 2, prima parte di frase, della VwGO.

38. Il giudice del rinvio aggiunge che la Deutsche Umwelthilfe non è legittimata ad agire contro la decisione controversa neppure in forza dell'articolo 42, paragrafo 2, seconda parte di frase, della VwGO, ai sensi del quale il ricorrente deve far valere di essere stato leso nei suoi diritti dall'atto amministrativo in questione. Infatti, il sistema di ricorsi individuali previsto dalla VwGO sarebbe fondato sui diritti soggettivi. Orbene, il procedimento principale non sembrerebbe riguardare un diritto soggettivo di una persona fisica che sia stato leso. La violazione del divieto di utilizzare impianti di manipolazione sancito all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, l'unico che potrebbe risultare pertinente nel caso di specie, non conferirebbe un diritto soggettivo a una persona fisica, in quanto tale disposizione non sarebbe intesa a tutelare una cerchia di persone che si distingua chiaramente dalla collettività.

39. Pertanto, ad avviso del giudice del rinvio, l'esito del procedimento principale dipende dalla questione se la Deutsche Umwelthilfe possa avvalersi di una legittimazione ad agire derivante direttamente dal diritto dell'Unione. Alla luce della sentenza Protect, siffatta legittimazione potrebbe risultare dal combinato disposto dell'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus e dell'articolo 47, primo comma, della Carta. A tale proposito, detto giudice sottolinea che il procedimento principale non rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 9, paragrafo 2, della menzionata convenzione, in quanto, da un lato, la decisione controversa non è una decisione soggetta all'articolo 6 della convenzione in parola e, dall'altro, non esistono disposizioni di diritto nazionale, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, prima frase, della medesima convenzione, che rendano applicabili altre disposizioni della stessa.

40. Il giudice del rinvio indica che, per quanto riguarda le conseguenze della sentenza Protect sul diritto processuale nazionale, alcuni giudici nazionali hanno reso decisioni divergenti, il che lo induce a dubitare che il diritto dell'Unione consenta ad un'associazione di protezione ambientale riconosciuta, anche al di là delle possibilità di ricorso già previste dall'UmwRG, di impugnare l'autorizzazione amministrativa di un prodotto come quello di cui trattasi nel caso di specie qualora l'azione di tale associazione sia diretta a far rispettare le disposizioni del diritto ambientale dell'Unione che non conferiscono alcun diritto soggettivo.

41. Nell'ipotesi in cui la Corte ritenesse che un'associazione di protezione ambientale sia legittimata ad agire per impugnare l'omologazione CE di veicoli, il giudice del rinvio ritiene che la legittimità della decisione controversa dipenda in modo decisivo dall'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, in particolare per quanto riguarda la nozione di «necessità» di un impianto di manipolazione. Detto giudice si chiede se i costruttori di automobili debbano allinearsi allo stato dell'arte della tecnologia per stabilire se un impianto di manipolazione sia effettivamente necessario ai fini della protezione del motore da danni o avarie e del funzionamento sicuro dei veicoli.

42. In tali circostanze lo Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunale amministrativo dello Schleswig-Holstein) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 9, paragrafo 3, della [Convenzione di Aarhus], in combinato disposto con l'articolo 47 della [Carta], debba essere interpretato nel senso che, in linea di principio, le associazioni di protezione ambientale devono poter impugnare in via giurisdizionale un provvedimento con il quale sia consentita la produzione di veicoli diesel dotati di impianti di manipolazione – eventualmente in violazione dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento [n. 715/2007].

2) In caso di risposta affermativa alla prima questione:

a) Se l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento [n. 715/2007] debba essere interpretato nel senso che, con riguardo alla questione della necessità di un impianto di manipolazione ai fini della protezione del motore da danni o avarie e del funzionamento sicuro dei veicoli, sia determinante, in linea di principio, lo stato dell'arte della tecnologia inteso come quanto sia tecnicamente realizzabile al momento del rilascio dell'omologazione CE.

b) Se, oltre allo stato dell'arte della tecnologia, debbano essere prese in considerazione altre circostanze che possono determinare la liceità di un impianto di manipolazione, anche se, valutato soltanto alla luce del rispettivo stato dell'arte attuale della tecnologia, non si giustificherebbe "per la necessità" ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento [n. 715/2007]».

43. Hanno presentato osservazioni scritte la Deutsche Umwelthilfe, il KBA, la Volkswagen e la Commissione europea. Tali parti e interessati hanno inoltre risposto per iscritto ai quesiti posti dalla Corte.

IV. Analisi

A. Sulla prima questione pregiudiziale

44. Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus, in combinato disposto con l'articolo 47, primo comma, della Carta, debba essere interpretato nel senso che un'associazione di protezione ambientale riconosciuta, legittimata in forza del diritto nazionale ad esperire ricorsi giurisdizionali, debba poter impugnare dinanzi a un giudice nazionale una decisione amministrativa che concede un'omologazione CE di veicoli che possa essere contraria all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, disposizione che vieta, salvo eccezioni, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni.

45. Ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus, ferme restando le procedure di ricorso di cui ai paragrafi 1 e 2 di tale articolo, ciascuna Parte provvede affinché i membri del pubblico che soddisfino i criteri eventualmente previsti dal diritto nazionale possano promuovere procedimenti di natura amministrativa o giurisdizionale per impugnare gli atti o contestare le omissioni dei privati o delle pubbliche autorità compiuti in violazione del diritto ambientale nazionale.

46. Al fine di rispondere a tale questione, esaminerò l'ambito di applicazione dell'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus e successivamente la portata di tale disposizione, letta in combinato disposto con l'articolo 47, primo comma, della Carta.

1. Sull'ambito di applicazione dell'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus

47. Occorre anzitutto rilevare che il procedimento principale verte sulla possibilità *di promuovere un procedimento di natura giurisdizionale per impugnare l'atto di una pubblica autorità*, vale a dire l'omologazione CE di veicoli. Tali condizioni previste all'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus sono quindi soddisfatte. Le altre condizioni riguardano gli ambiti di applicazione materiale e personale di detta disposizione, che saranno esaminati in ordine successivo.

48. Per quanto concerne il suo ambito di applicazione materiale, l'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus richiede che l'atto di cui trattasi sia stato compiuto in violazione del «diritto ambientale nazionale». Nel caso di specie, l'atto invocato dalla Deutsche Umwelthilfe è il regolamento n. 715/2007 e, in particolare, l'articolo 5, paragrafo 2, dello stesso. Occorre quindi verificare se tale disposizione faccia parte del «diritto ambientale nazionale».

49. A questo proposito, da un lato, contrariamente a quanto sostenuto dal KBA, condivido la posizione del giudice del rinvio secondo cui il menzionato regolamento fa parte del diritto ambientale e pertanto non deve essere considerato unicamente come una norma tecnica volta a regolamentare il mercato interno. Mi sembra infatti che tale questione sia stata risolta dalla sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel) (C-693/18; in prosieguo: la «sentenza CLCV», EU:C:2020:1040, punto 113), la quale ha dichiarato che l'obiettivo perseguito dal regolamento n. 715/2007 consiste nel garantire un elevato livello di tutela dell'ambiente e nel migliorare la qualità dell'aria all'interno dell'Unione.

50. Il KBA rileva inoltre che tale regolamento si fonda sull'articolo 95 CE (divenuto articolo 114 TFUE), il quale riguarda le misure relative al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri che hanno per oggetto l'instaurazione ed il funzionamento del mercato interno. Tuttavia, il paragrafo 3 di detto articolo 95 dispone che la Commissione, nelle sue proposte in materia di sanità, sicurezza, *protezione dell'ambiente* e protezione dei consumatori, si basa su un livello di protezione elevato, tenuto conto, in particolare, degli eventuali nuovi sviluppi fondati su riscontri scientifici. Di conseguenza, il fatto che il suddetto regolamento non si fondi su una base giuridica specifica all'ambiente, vale a dire l'articolo 175 CE, non è tale da escludere il nesso del medesimo regolamento con il diritto ambientale.

51. Ad ogni modo, l'articolo 2, paragrafo 1, lettera f), del regolamento n. 1367/2006 definisce il «diritto ambientale» come «la normativa comunitaria che, *a prescindere dalla base giuridica*, contribuisce al raggiungimento degli obiettivi della politica comunitaria in materia ambientale, stabiliti nel trattato: *salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente*, protezione della salute umana, utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali e promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale» [15]. Orbene, tale è il caso del regolamento n. 715/2007.

[15] Il corsivo è mio.

52. Per quanto riguarda più specificamente l'articolo 5, paragrafo 2, di detto regolamento, tale disposizione riguarda gli «impianti di manipolazione» ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del medesimo regolamento. Sebbene presenti un carattere tecnico, detta disposizione si colloca nell'ambito dello stesso regolamento ed è volta a limitare le emissioni di gas inquinanti, contribuendo in tal modo alla tutela dell'ambiente. Più in generale, come rilevato dalla Deutsche Umwelthilfe, non è possibile separare, in linea di principio, il diritto ambientale dalle norme tecniche, in quanto una disposizione ambientale presenta spesso un carattere tecnico. A tale proposito, osservo che il considerando 1 del regolamento n. 715/2007 enuncia che le «prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dovrebbero dunque essere armonizzate per evitare condizioni divergenti da uno Stato membro all'altro e garantire elevati livelli di tutela dell'ambiente». Pertanto, detto considerando stabilisce espressamente un nesso tra le norme tecniche relative all'omologazione CE e la tutela dell'ambiente.

53. Dall'altro lato, la disposizione del diritto dell'Unione invocata dalla Deutsche Umwelthilfe, vale a dire l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, è direttamente applicabile negli Stati membri e si deve ritenere che essa faccia parte delle disposizioni del diritto ambientale *nazionale*[16].

54. Per quanto riguarda l'ambito di applicazione personale dell'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus, detta disposizione enuncia che «i membri del pubblico che soddisfino i criteri eventualmente previsti dal diritto nazionale» sono titolari dei diritti previsti dalla medesima disposizione. A questo proposito, dalla decisione di rinvio risulta che la Deutsche Umwelthilfe è un'associazione di protezione ambientale riconosciuta, legittimata in forza dell'articolo 3 dell'UmwRG ad esperire ricorsi giurisdizionali, il cui scopo statutario consiste nel promuovere la protezione della natura e dell'ambiente, nonché la tutela dei consumatori connessa all'ambiente e alla salute, in particolare attraverso la fornitura di informazioni e consulenza ai consumatori. Di conseguenza, tale associazione soddisfa i requisiti per esperire ricorsi giurisdizionali dinanzi ai giudici nazionali a tutela dell'ambiente.

55. Pertanto, un'associazione quale la Deutsche Umwelthilfe fa parte non solo del «pubblico» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 4, della Convenzione di Aarhus, ma altresì del «pubblico interessato» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, di tale convenzione. Orbene, ai sensi di quest'ultima disposizione, si ritiene che le organizzazioni non governative che promuovono la tutela dell'ambiente e che soddisfano i requisiti prescritti dal diritto nazionale siano titolari di un interesse.

56. Infine, il giudice del rinvio si chiede se l'espressione «criteri (...) previsti dal diritto nazionale» ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus, comprenda solo criteri inerenti alla cerchia dei titolari di un diritto di ricorso, e il legislatore nazionale ha definito detti criteri in modo vincolante all'articolo 3 dell'UmwRG. A mio avviso, la suddetta espressione riguarda anche l'oggetto di un ricorso e i criteri in parola devono essere conformi al diritto dell'Unione. Tale questione sarà esaminata di seguito.

[16] V., in tal senso, Comitato di controllo dell'osservanza della convenzione di Aarhus, conclusioni e raccomandazioni del 29 aprile 2018, Danimarca (ACCC/C/2006/18, ECE/MP.PP/2008/5/Add.4, punto 27), secondo cui, nel contesto dell'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus, si dovrebbe ritenere che la legislazione dell'Unione in materia ambientale faccia parte della legislazione nazionale di uno Stato membro. La versione in lingua francese di tale documento è disponibile al seguente indirizzo: https://unece.org/DAM/env/documents/2008/pp/mop3/ece_mp_pp_2008_5_add_4_f.pdf.

2. Sulla portata dell'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus, in combinato disposto con l'articolo 47, primo comma, della Carta

57. Secondo la giurisprudenza della Corte, i ricorsi contemplati dall'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus possono essere assoggettati a «criteri», il che significa che gli Stati membri possono, nell'ambito del potere discrezionale loro conferito in proposito, fissare norme di diritto processuale relative alle condizioni da rispettare per proporre tali ricorsi [17]. A questo proposito, come indicato dal giudice del rinvio, la riforma dell'UmwRG intervenuta nel 2017 era intesa, in particolare, ad adeguare la legge alle prescrizioni di diritto internazionale pubblico risultanti dall'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus.

58. Secondo detto giudice, la Deutsche Umwelthilfe non è legittimata, nell'ambito del diritto nazionale, ad agire per impugnare una decisione amministrativa che concede un'omologazione CE [18]. Inoltre, l'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus, in quanto tale, è privo di effetto diretto nel diritto dell'Unione [19]. In siffatte circostanze, nel caso in cui il diritto nazionale non preveda la legittimazione ad agire di un'associazione di protezione ambientale riconosciuta, tale disposizione, di per sé, non può conferire a quest'ultima una simile legittimazione.

59. Tuttavia, il giudice del rinvio ha richiamato la sentenza Protect per giustificare la propria domanda di pronuncia pregiudiziale. A tale proposito, detta sentenza collega l'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus all'articolo 47 della Carta per quanto riguarda il diritto di accesso alla giustizia delle organizzazioni per la tutela dell'ambiente [20]. Orbene, il ragionamento seguito dalla Corte in detta sentenza mi sembra perfettamente trasponibile al presente procedimento, nel seguente modo.

60. Ai sensi dell'articolo 3, punto 5, della direttiva 2007/46, l'omologazione CE è intesa come la procedura con cui uno *Stato membro certifica* che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti di detta direttiva e degli atti normativi elencati negli allegati IV o XI della stessa. Tale allegato IV menzionava il regolamento n. 715/2007, il cui articolo 5, paragrafo 2, presenta carattere vincolante.

61. Pertanto, qualora uno Stato membro stabilisca norme di diritto processuale applicabili ai ricorsi di cui all'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus e vertenti sull'esercizio dei diritti conferiti a un'associazione di protezione ambientale dall'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, affinché siano controllate le decisioni delle autorità nazionali competenti alla luce degli obblighi ad esse incombenti in forza di detta disposizione, tale Stato membro attua un obbligo derivante dalla menzionata disposizione e si deve quindi considerare che attui il diritto dell'Unione, ai sensi dell'articolo 51, paragrafo 1, della Carta, con la conseguenza che quest'ultima è applicabile [21].

17 Sentenza del 14 gennaio 2021, Stichting Varkens in Nood e a. (C-826/18, EU:C:2021:7, punto 49 e giurisprudenza citata).

18 V. paragrafi da 32 a 40 delle presenti conclusioni.

19 Sentenza del 20 dicembre 2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:987, punto 45 e giurisprudenza citata).

20 Sulla portata dell'articolo 47 della Carta, v. Safjan, M., e Düsterhaus, D., «A Union of Effective Judicial Protection: Addressing a Multi-level Challenge through the Lens of Article 47 CFREU», *Yearbook of European Law*, vol. 33, n. 1, 2014, pagg. da 3 a 40.

21 V., in tal senso, sentenza Protect, punto 44 e giurisprudenza citata.

62. Sebbene l'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus, in quanto tale, sia privo di effetto diretto nel diritto dell'Unione, resta il fatto che la citata disposizione, in combinato disposto con l'articolo 47, primo comma, della Carta, impone agli Stati membri l'obbligo di garantire una tutela giurisdizionale effettiva dei diritti conferiti dal diritto dell'Unione, in particolare delle disposizioni del diritto ambientale [22].

63. Orbene, il diritto di ricorso previsto all'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus sarebbe privo di qualsiasi effetto utile, e persino della sua stessa sostanza, se si dovesse ammettere che, con l'imposizione di criteri previsti dal diritto nazionale, talune categorie di «membri del pubblico», a fortiori di «membri del pubblico interessato» quali le associazioni per la tutela dell'ambiente che soddisfano i requisiti posti dall'articolo 2, punto 5, di tale convenzione, siano private di qualsiasi diritto di ricorso [23]. Dette associazioni non possono essere private della possibilità di far controllare il rispetto delle norme derivanti dal diritto dell'Unione in materia ambientale, anche dal momento che tali norme sono, nella maggior parte dei casi, rivolte all'interesse generale e non alla sola protezione degli interessi dei singoli considerati individualmente e che tali associazioni hanno il compito di difendere l'interesse generale [24].

64. Infatti, i termini «criteri eventualmente previsti dal diritto nazionale» di cui all'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus, sebbene comportino che gli Stati membri contraenti conservino un potere discrezionale nell'attuazione di tale disposizione, non possono consentire che essi impongano criteri talmente rigorosi che sarebbe effettivamente impossibile per le organizzazioni per la tutela dell'ambiente contestare atti od omissioni contemplati da tale disposizione [25].

65. Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta che la Deutsche Umwelthilfe non è legittimata ad agire per impugnare una decisione amministrativa che concede l'omologazione CE a motivo, in particolare, del fatto che tale omologazione costituisce un'«autorizzazione di prodotto» e che, per un'autorizzazione siffatta, il diritto nazionale non consente a un'associazione di protezione ambientale, ancorché ricompresa nella nozione di «pubblico interessato» ai sensi dell'articolo 2, punto 5, della Convenzione di Aarhus, di proporre un ricorso dinanzi a un giudice nazionale avverso una decisione amministrativa che concede l'omologazione CE di veicoli. Escludendo in tal modo le associazioni di protezione ambientale da qualsiasi diritto di ricorso avverso un simile provvedimento di autorizzazione, il diritto processuale nazionale di cui trattasi è contrario ai requisiti derivanti dal combinato disposto dell'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus e dell'articolo 47 della Carta [26].

66. In altri termini, l'effetto utile dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, considerato dal punto di vista del diritto fondamentale a un ricorso giurisdizionale effettivo, impone di garantire alle associazioni di protezione ambientale riconosciute il diritto di impugnare una decisione amministrativa che concede l'omologazione CE [27].

[22] V., in tal senso, sentenze Protect, punto 45, nonché del 3 ottobre 2019, Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland e a. (C-197/18, EU:C:2019:824, punto 33).

[23] V., in tal senso, sentenze Protect, punto 46, nonché del 3 ottobre 2019, Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland e a. (C-197/18, EU:C:2019:824, punto 34).

[24] V., in tal senso, sentenza Protect, punto 47 e giurisprudenza citata.

[25] Sentenza Protect, punto 48.

[26] V., in tal senso, sentenza Protect, punto 52.

[27] V., in tal senso, conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760, paragrafo 91).

67. Occorre aggiungere che, sebbene le libertà garantite dalla Carta possano essere limitate, qualsiasi limitazione del loro esercizio dev'essere, ai sensi dell'articolo 52, paragrafo 1, della stessa, prevista dalla legge e rispettare il contenuto essenziale di dette libertà. Inoltre, come emerge da tale disposizione, nel rispetto del principio di proporzionalità possono essere apportate limitazioni solo qualora siano necessarie e rispondano effettivamente a finalità di interesse generale riconosciute dall'Unione o all'esigenza di proteggere i diritti e le libertà altrui [28]. Tuttavia, nel caso di specie, non vedo quale obiettivo di interesse generale riconosciuto dall'Unione potrebbe giustificare il fatto di vietare a un'associazione di protezione ambientale l'accesso alla giustizia per impugnare l'omologazione CE dei veicoli [29].

68. Secondo il giudice del rinvio, neppure un'interpretazione estensiva, o per analogia, del diritto nazionale consente di conferire ad un'associazione di protezione ambientale la legittimazione al fine di impugnare una decisione che concede l'omologazione CE. Tuttavia, rilevo che tale giudice menziona una sentenza del Verwaltungsgericht Berlin (Tribunale amministrativo di Berlino, Germania), del 18 aprile 2018, riguardante la legittimità dell'autorizzazione all'esercizio regolare di taluni mega-truck e la proroga della fase di prova di alcuni altri mega-truck, secondo cui l'articolo 42, paragrafo 2, seconda parte di frase, della VwGO conferisce la legittimazione ad agire ad un'associazione di protezione ambientale riconosciuta che intenda far rispettare disposizioni fondate sul diritto ambientale dell'Unione. Inoltre, come sottolinea il KBA, la Deutsche Umwelthilfe ha sostenuto, nell'ambito del procedimento principale, che la sua legittimazione ad agire derivava direttamente dall'articolo 1, paragrafo 1, primo comma, punto 6, e dall'articolo 2, paragrafo 1, dell'UmwRG.

69. Il giudice del rinvio è tenuto a interpretare, nei limiti del possibile, il diritto processuale concernente le condizioni che devono essere soddisfatte per proporre un ricorso in conformità sia degli scopi dell'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus, sia dell'obiettivo di tutela giurisdizionale effettiva dei diritti conferiti dal diritto dell'Unione, al fine di permettere a un'associazione di protezione ambientale, quale la Deutsche Umwelthilfe, di impugnare dinanzi a un giudice nazionale una decisione che possa essere contraria al diritto ambientale dell'Unione [30].

70. Tuttavia, se una siffatta interpretazione conforme dovesse risultare impossibile, da una giurisprudenza costante della Corte risulta che il giudice nazionale incaricato di applicare, nell'ambito della propria competenza, le norme di diritto dell'Unione ha l'obbligo di garantire la piena efficacia di tali norme, disapplicando all'occorrenza, di propria iniziativa, qualsiasi disposizione contrastante della legislazione nazionale, anche posteriore, senza doverne chiedere o attendere la previa rimozione in via legislativa o mediante qualsiasi altro procedimento costituzionale [31].

71. Il giudice del rinvio si chiede se l'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus debba essere interpretato nel senso che, in considerazione del gran numero di decisioni aventi un nesso con l'ambiente, gli Stati membri possano sottrarre talune decisioni amministrative al controllo giurisdizionale richiesto da associazioni di protezione ambientale, come le decisioni relative alle autorizzazioni di prodotti, limitando la possibilità di ricorso a talune decisioni significative quanto ai loro effetti sull'ambiente. Tuttavia, ritengo che un approccio siffatto non trovi alcun conforto né nelle disposizioni della menzionata Convenzione né nella giurisprudenza della Corte.

[28] Sentenza del 3 febbraio 2021, Fussl Modestraße Mayr (C-555/19, EU:C:2021:89, punto 84 e giurisprudenza citata).

[29] Il KBA sostiene che la legge fondamentale della Repubblica federale di Germania ha operato una scelta sistemica a favore della tutela dei diritti soggettivi.

[30] V., in tal senso, sentenze Protect, punto 54, e del 19 dicembre 2019, Deutsche Umwelthilfe (C-752/18, EU:C:2019:1114, punto 39).

[31] V., in tal senso, sentenza Protect, punto 56.

Ad ogni modo, come sostenuto dalla Deutsche Umwelthilfe, una decisione di omologazione CE può riguardare un numero elevato di veicoli e non si può quindi ritenere che essa rivesta solo un'importanza marginale per la tutela dell'ambiente. In tal senso, come enunciato dal considerando 6 del regolamento n. 715/2007, per migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite riguardanti l'inquinamento occorre ridurre notevolmente le emissioni di NOx provocate dai veicoli con motore diesel.

72. Inoltre, il giudice nazionale sottolinea che, a differenza dei fatti che hanno dato luogo alla sentenza Protect, relativi al diritto austriaco, le associazioni di protezione ambientale, nel diritto tedesco, hanno la possibilità, nel quadro dell'UmwRG, di far controllare l'approvazione di progetti e non sussiste quindi una completa esclusione delle associazioni dal diritto di ricorso. Nel diritto processuale non vi sarebbe quindi alcuna lacuna, per quanto riguarda la tutela giurisdizionale, comparabile a quella constatata in detta sentenza. Tuttavia, come rilevato dal giudice del rinvio, un'associazione quale la Deutsche Umwelthilfe non dispone di alcun accesso alla giustizia per impugnare una decisione che concede un'omologazione CE. Pertanto, ritengo che la giurisprudenza resa nell'ambito della sentenza Protect sia pienamente applicabile al fine di far controllare il rispetto di una norma del diritto ambientale dell'Unione.

73. Il KBA e la Volkswagen sostengono che l'actio popularis è strutturalmente estranea al diritto processuale tedesco e che, pertanto, un'associazione di protezione ambientale deve sempre poter far valere di avere subito, a causa dell'azione delle autorità, eventualmente, una lesione dei suoi diritti. Tuttavia, nel caso di specie, l'applicazione dell'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus, in combinato disposto con l'articolo 47, primo comma, della Carta, non conduce a un'actio popularis [32]. Infatti, il diritto di accesso alla giustizia in un procedimento come quello principale presuppone che il diritto nazionale abbia conferito all'associazione di cui trattasi il diritto di esperire ricorsi giurisdizionali, in quanto il suo statuto è stato approvato dalle autorità nazionali competenti. Un'associazione siffatta presenta quindi garanzie di serietà e competenza nell'esercizio della sua attività [33]. Dal momento che hanno un interesse giuridicamente riconosciuto alla tutela dell'ambiente, dette associazioni sono interessate a sufficienza dalla violazione di disposizioni direttamente applicabili del diritto dell'Unione in materia ambientale per poter evocare tali disposizioni dinanzi ai giudici nazionali [34].

74. Alla luce di quanto precede, propongo di rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus, in combinato disposto con l'articolo 47, primo comma, della Carta, dev'essere interpretato nel senso che un'associazione di protezione ambientale riconosciuta, legittimata in forza del diritto nazionale ad esperire ricorsi giurisdizionali, deve poter impugnare dinanzi a un giudice nazionale una decisione amministrativa che concede un'omologazione CE di veicoli che possa essere contraria all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, disposizione che vieta, salvo eccezioni, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni.

[32] Nelle conclusioni relative alla causa Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760, paragrafo 81), l'avvocato generale Sharpston ha sottolineato che gli estensori della Convenzione di Aarhus non hanno scelto di introdurre un'actio popularis in materia ambientale e hanno deciso di rafforzare il ruolo delle organizzazioni per la tutela dell'ambiente. L'avvocato generale ha aggiunto che, così facendo, essi hanno adottato una soluzione intermedia tra l'approccio massimalista (actio popularis) e l'approccio minimalista (il diritto ad un'azione individuale riconosciuto esclusivamente alle parti aventi un interesse diretto in gioco).

[33] Come rilevato dall'avvocato generale Sharpston nelle conclusioni relative alla causa Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760, paragrafo 74), le organizzazioni per la tutela dell'ambiente che soddisfano requisiti obiettivamente giustificati, trasparenti e non discriminatori che favoriscono l'accesso alla giustizia ai sensi del diritto nazionale devono essere legittimate a far valere l'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione di Aarhus.

[34] V., in tal senso, conclusioni dell'avvocato generale Kokott nella causa Lesoochranárske zoskupenie VLK (C-243/15, EU:C:2016:491, paragrafo 49).

B. Sulla seconda questione pregiudiziale

75. Con la seconda questione, sollevata in caso di risposta affermativa alla prima questione, 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, la «necessità» di un impianto di manipolazione ai fini della protezione del motore da danni o avarie e del funzionamento sicuro dei veicoli, si valuta alla luce dello stato dell'arte della tecnologia al momento del rilascio dell'omologazione CE dei veicoli di cui trattasi e se si debbano prendere in considerazione altre circostanze oltre a detta «necessità» al fine di esaminare la liceità di un impianto di manipolazione [35].

76. 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, tale divieto conosce tre eccezioni, tra cui quella di cui alla lettera a) di tale disposizione, vale a dire quando «l'impianto si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro dei veicoli».

77. In limine, rilevo che, nella sua questione, il giudice del rinvio muove dal presupposto che l'intervallo termico costituisca un «impianto di manipolazione» ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007. Nella sentenza CLCV, la Corte ha dichiarato che costituisce un siffatto «impianto di manipolazione» 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 [36].

78. La Corte ha inoltre considerato che il divieto di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di detto regolamento sarebbe privato del suo contenuto e di qualsiasi effetto utile se i costruttori fossero autorizzati a dotare gli autoveicoli di impianti di manipolazione al solo scopo di proteggere il motore dalla formazione di incrostazioni e dall'invecchiamento [37]. Tale giurisprudenza è stata resa nel contesto dell'esame della conformità al diritto dell'Unione del sistema di commutazione.

79. Le cause C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, e C-145/20, Porsche Inter Auto e Volkswagen, dal canto loro, vertono su un intervallo termico simile a quello che forma oggetto della presente questione. Nelle mie conclusioni congiunte relative alle tre cause suddette [38], che ho presentato il 23 settembre 2021, ho proposto alla Corte di considerare che l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento, dev'essere interpretato nel senso che costituisce un «impianto di manipolazione» un impianto che, in condizioni di guida reali di un veicolo a motore, garantisce la piena funzionalità del ricircolo dei gas di scarico solo quando la temperatura esterna è compresa tra 15 e 33 gradi Celsius e l'altitudine di circolazione è inferiore a 1 000 metri, mentre invece, al di fuori di tale intervallo, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico diminuisce linearmente a zero nello spazio

[35] Nella seconda questione, il giudice del rinvio menziona gli «impianti di manipolazione». Tuttavia, poiché il procedimento principale verte unicamente sull'intervallo termico, farò riferimento a quest'unico impianto di manipolazione.

[36] Sentenza CLCV, punto 102.

[37] Sentenza CLCV, punto 113.

[38] Conclusioni nelle cause GSMB Invest, Volkswagen e Porsche Inter Auto e Volkswagen (C-128/20, C-134/20 e C-145/20, EU:C:2021:758).

di 10 gradi Celsius e al di sopra dei 1 000 metri di altitudine nello spazio di 250 metri, comportando un aumento delle emissioni di NOx oltre i valori limite fissati dal predetto regolamento [39]. Tali considerazioni sono trasponibili al presente procedimento.

80. Con la seconda questione, lettera a), il giudice del rinvio chiede se, la «necessità» di un impianto di manipolazione ai fini della protezione del motore da danni o avarie e del funzionamento sicuro dei veicoli, si valuti alla luce di quanto è tecnicamente realizzabile al momento del rilascio dell'omologazione CE per i veicoli di cui trattasi.

81. Concordo con detto giudice sul fatto che, per rispondere a tale questione, occorre fare riferimento al momento del rilascio dell'omologazione CE. Infatti, quest'ultima riguarda i veicoli nuovi, che devono essere conformi agli atti normativi vigenti al momento del rilascio dell'omologazione, tra cui quelli menzionati nell'allegato IV della direttiva 2007/46, che includono il regolamento n. 715/2007.

82. Per quanto riguarda i requisiti tecnici concernenti tale omologazione, nelle mie conclusioni relative alle cause C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, e C-145/20, Porsche Inter Auto e Volkswagen, ho osservato che il regolamento n. 715/2007 non fa alcuna menzione del fatto che per l'omologazione CE occorrerebbe utilizzare una particolare tecnologia [40]. In altri termini, come sostenuto dalla Volkswagen, tale regolamento, proprio come la direttiva 2007/46, è concepito in modo neutro sul piano tecnologico.

83. Ho inoltre ricordato che, ai sensi del considerando 7 di tale regolamento, «[q]uando si fissano norme sulle emissioni, occorre conoscere le implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, i costi diretti e indiretti imposti alle imprese e i vantaggi sempre maggiori in termini di stimoli all'innovazione, di miglioramento della qualità dell'aria, di riduzione dei costi sanitari e di aumento della speranza di vita, come pure le implicazioni per il bilancio complessivo delle emissioni di CO_2». Ne consegue che, quando il legislatore dell'Unione ha stabilito i valori limite di emissione degli agenti inquinanti, aveva già tenuto conto degli interessi dei costruttori di automobili. Spetta quindi a questi ultimi adeguarsi e applicare dispositivi tecnici idonei a rispettare tali valori limite, pur non essendo *necessario* che la tecnica utilizzata sia *la migliore possibile o sia imposta* [41]. In tal senso, come rilevato dal KBA, può essere sufficiente utilizzare tecnologie moderne medie diffuse sul mercato, purché esse siano conformi ai requisiti prescritti per l'omologazione CE.

84. Ho aggiunto che autorizzare un impianto di manipolazione a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 solo perché, ad esempio, i costi di ricerca sono elevati, il dispositivo tecnico è costoso o l'utente deve effettuare operazioni di manutenzione del veicolo più frequenti e più costose, equivarrebbe a svuotare detto regolamento del suo contenuto [42].

85. Di nuovo, mi sembra che queste considerazioni siano trasponibili al presente procedimento. In tal senso, concordo con il giudice del rinvio laddove sostiene che qualsiasi eccezione in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 dovrebbe, in linea di principio, essere

[39] Paragrafo 104 di tali conclusioni.

[40] Paragrafo 129 di tali conclusioni.

[41] Conclusioni nelle cause GSMB Invest, Volkswagen e Porsche Inter Auto e Volkswagen (C-128/20, C-134/20 e C-145/20, EU:C:2021:758, paragrafo 129).

[42] Conclusioni nelle cause GSMB Invest, Volkswagen e Porsche Inter Auto e Volkswagen (C-128/20, C-134/20 e C-145/20, EU:C:2021:758, paragrafo 130).

esclusa qualora, per motivi di ordine economico, il costruttore progetti i motori in modo tale che una tecnologia efficace di controllo delle emissioni non possa essere garantita in condizioni di funzionamento normali senza danni al motore e tale tecnologia rimanga prevalentemente disattivata per questa ragione.

86. La «necessità» di un impianto di manipolazione sussiste solo quando nessuna soluzione consenta di evitare rischi immediati di danni che generino un pericolo concreto durante la guida del veicolo [43].

87. Con la seconda questione, lettera b), il giudice del rinvio chiede inoltre se, oltre allo stato dell'arte della tecnologia, debbano essere prese in considerazione altre circostanze che possano determinare la liceità di un impianto di manipolazione, anche se, valutato soltanto alla luce del rispettivo stato dell'arte della tecnologia, non ve ne sarebbe «la necessità» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007.

88. A tale proposito, per quanto riguarda la nozione di «necessità», dalla sentenza CLCV risulta che detto articolo 5, paragrafo 2, lettera a), 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 di *interpretazione restrittiva* [44].

89. In siffatte circostanze, in mancanza di «necessità» dell'impianto di manipolazione in discussione nel caso di specie, come indicato dal giudice del rinvio nella seconda questione, lettera b) [45], non esistono, a mio avviso, altre circostanze che possano determinare la liceità di un impianto di manipolazione. Infatti, dal momento che le altre due eccezioni previste all'articolo 5, paragrafo 2, lettere b) e c), del regolamento n. 715/2007 non sono applicabili nel procedimento principale, tale regolamento non fornisce alcuna giustificazione supplementare per l'autorizzazione di un impianto di manipolazione.

90. Pertanto, suggerisco alla Corte di rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 dev'essere interpretato nel senso che la «necessità» di un impianto di manipolazione ai fini della protezione del motore da danni o avarie e del funzionamento sicuro dei veicoli, non si valuta alla luce dello stato dell'arte della tecnologia al momento del rilascio dell'omologazione CE e non si devono prendere in considerazione altre circostanze oltre a detta «necessità» al fine di esaminare la liceità di un impianto di manipolazione.

V. Conclusione

91. Alla luce delle considerazioni che precedono, propongo alla Corte di rispondere nel modo seguente alle questioni pregiudiziali sollevate dallo Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunale amministrativo dello Schleswig-Holstein, Germania):

«1) L'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, firmata ad Aarhus il 25 giugno 1998 e approvata a nome della Comunità europea con decisione 2005/370/CE del Consiglio, del 17 febbraio 2005, in combinato disposto con l'articolo 47

[43] V., in tal senso, sentenza CLCV, punto 114.

[44] Sentenza CLCV, punto 112.

[45] Si tratta di una valutazione fattuale che spetta al giudice del rinvio.

della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, dev'essere interpretato nel senso che un'associazione di protezione ambientale riconosciuta, legittimata in forza del diritto nazionale ad esperire ricorsi giurisdizionali, deve poter impugnare dinanzi a un giudice nazionale una decisione amministrativa che concede l'omologazione CE di veicoli che possa essere contraria all'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, disposizione che vieta, salvo eccezioni, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni.

2) L'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 dev'essere interpretato nel senso che la "necessità" di un impianto di manipolazione ai fini della protezione del motore da danni o avarie e del funzionamento sicuro dei veicoli, non si valuta alla luce dello stato dell'arte della tecnologia al momento del rilascio dell'omologazione CE e non si devono prendere in considerazione altre circostanze oltre a detta "necessità" al fine di esaminare la liceità di un impianto di manipolazione».